ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neununddreissigster Jahrgang.

1899.

BERLIN.
Verlag von Julius Springer.
1899.

VERZEICHNISS

der in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

im

Jahrgang 1899

abgedruckten grösseren Abhandlungen.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

No. 1. 4. Januar 1898. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Auslandsstimmen über elektrischen Betrieb auf Vollbahnen.

Es darf wohl als feststehend angenommen werden, dass schon bei dem heutigen Stande der Elektrotechnik der elektrische Betrieb auf Vollbahnen möglich ist. Es ist ferner unleugbar, dass dieser Betrieb gegenüber dem Dampfbetriebe gewisse Vortheile bieten würde, deren im Laufe der folgenden Erörterungen Erwähnung geschehen soll. Die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes ist daher so zu stellen, ob diese Vortheile den Nachtheilen mindestens gleichstehen, die dem Betriebe gegenwärtig noch anhaften, ob und unter welchen Bedingungen derselbe also zweckmässig und vor allen Dingen wirthschaftlich ist.

Dass die Frage ein hervorragendes Interesse bietet, beweisen die in allen betheiligten Ländern mit grösstem Eifer betriebenen und auch in dieser Zeitung zu geeigneter Zeit besprochenen Versuche, beweisen die Erörterungen der angesehensten Fachblätter des In- und Auslandes, welche namentlich der wirthschaftlichen Seite der Aufgabe sich zuwenden, nachdem die Frage der technischen Möglichkeit als erledigt zu betrachten ist.

Durch solche Erörterungen wird zum grossen Nutzen für die Sache erreicht, dass einerseits übertriebenen Erwartungen ein Ziel gesetzt wird und das Vorhandene wieder zu seinem Rechte kommt, andererseits aber das für fernere Forschung noch freie Gebiet abgegrenzt wird.

Noch vor kurzem, namentlich als die Nachrichten über die Versuche mit Heilmann's Lokomotive günstig lauteten, begegnete man der Auffassung, die Dampflokomotive sei an das Ende ihrer Tage gekommen. Es schien sogar, als wenn auf die Schaffensfreudigkeit und erfinderische Kraft der Lokomotivtechniker sich eine hemmende Fessel gelegt habe, als halte man es nicht mehr für lohnend, der Vervollkommnung der Dampflokomotive fernerhin Mühe und Arbeit zuzuwenden. Neuerdings gewinnt man aus der vermehrten litterarischen Regsamkeit und Fruchtbarkeit auf dem Gebiete des Lokomotivbaues den Eindruck, als sei die Fessel gesprengt und das allseitige Bemühen darauf gerichtet, die Vorzüge, welche man von dem elektrischen Betriebe sich versprochen hatte, soweit möglich der Dampflokomotive zu eigen zu machen, nämlich vermehrte Geschwindigkeit bei erhöhter oder mindestens ungeschwächter Leistungsfähigkeit und ruhigem Gang.

So darf man sich vielleicht auf einen scharfen Wettstreit der Bestrebungen zur Vervollkommnung der einen, zur Einführung der anderen Betriebsart gefasst machen, und wir halten uns bei dieser Sachlage für verpflichtet, unseren Lesern über den Stand der Ansichten und Thatsachen, auch soweit das Ausland in Frage kommt, Mittheilung zu machen.

Das „Bulletin de la commission internationale du Congrès des chemins de fer“ gewährt den Betrachtungen der Fachleute aller Länder sowohl über die Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen, als auch über die neuesten Erscheinungen auf dem Gebiete des Lokomotivbaues den weitesten Raum. Wir finden dort nicht nur die neuesten Lokomotivtypen namentlich englischer und amerikanischer Herkunft in auffallender Mannigfaltigkeit beschrieben und dargestellt, sondern auch über die erstgenannte Frage eingehende Auslassungen. Indem wir uns vorbehalten, die Gedanken der Ausländer über die Bestrebungen und Ziele des Lokomotivbaues bei geeigneter Gelegenheit später zu skizziren, geben wir zunächst auszugs-

weise das wieder, was uns das Bulletin über die Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen (grandes lignes) bringt.

„Die Anwendung der Uebertragung elektrischer Energie auf die Fortbewegung von Fahrzeugen“ — so etwa lässt sich der Ingenieur Maurice Demoulin aus — „hat zu Missdeutungen geführt und ist die Ursache zu gewagten Verallgemeinerungen gewesen. Man hat angenommen, dass die heutzutage durch Dampfmaschinen erzeugte elektrische Energie berufen sein könne, in nicht zu langer Zeit für die Eisenbahnzüge eine geeignete Zugkraft herzugeben. Eine derartige Annahme ist leider mehr dazu angethan, die Geister zu beunruhigen und schwere Irrthümer hervorzurufen, als brauchbare Ergebnisse zu zeitigen. In gleicher Weise sagten die Anhänger des Gasmotors vor etwa zehn Jahren das baldige Verschwinden der Dampfmaschinen voraus. Wir warten noch heute auf diese Umwälzung und einige Jahre haben genügt, um die Dinge auf ihren wahren Werth zurückzuführen.

Die Verwendung der Elektrizität als Zugkraft stellt dem Ingenieur ein neues Mittel für Zwecke der Fortbewegung zur Verfügung und bildet eine sehr elegante Lösung für gewisse beschränkte Aufgaben, kann auch Vortheile für besondere Eisenbahnbetriebe bieten, z. B. für städtische Linien mit grossem Verkehr. Folgt aber daraus, dass diese Vortheile allgemeine Züge an sich tragen und dass das System die Elemente einer irgendwie allgemeinen Lösung in sich schliesst? Es ist auffallend, dass die bisher über dies Thema geführten Erörterungen einfach sich mit der Möglichkeit, selten aber mit der Zweckmässigkeit befasst haben, dass man den praktischen Nutzen niemals in Frage gestellt hat.

Es ist nahezu als grundsätzlich feststehend angenommen worden, dass das Eintreten der Elektrizität in die Reihe der genanntem Zwecke dienenden Mittel ohne weiteres wesentliche Vervollkommnungen in der Fortbewegung von Fahrzeugen überhaupt zur Folge haben müsse. Es handelt sich aber nicht nur darum, Neuerungen vorzuschlagen, sondern sich auch Rechenschaft über deren Dringlichkeit abzulegen, sowie darüber, ob sie gebieterisch genug seien, um vollständige und kostspielige Umwälzungen zu rechtfertigen.

Keiner der neueren in der Verwendung der Elektrizität als Zugkraft gemachten Fortschritte ermächtigt zu dem Gedanken an die Einführung auf Vollbahnen. Die bisherigen Anwendungen beschränken sich auf Betriebe, die keinerlei Aehnlichkeit mit dem Betriebe auf Eisenbahnen in der engeren Bedeutung des Wortes haben, und unterliegen durchweg den gleichen Bedingungen: kurze Strecken, Betrieb durch Selbstfahrer mit oder ohne Anhang, die in kurzen Zwischenräumen verkehren und einen nahezu gleichmässigen oder doch ziemlich regelmässigen Arbeitsaufwand erfordern, oder mit anderen Worten: vorwiegend städtischer Verkehr, ganz eigenartiger Betrieb und hohe kilometrische Einnahmen.

Es kann nicht bestimmt genug betont werden, dass die allgemeine Anwendung des Systems der hier einzig und allein betrachteten Zuführung durch Leiter von einer mit Dampf arbeitenden Erzeugungsstelle aus heutzutage nicht mehr von technischen Fortschritten abhängt, die etwa die Zukunft uns bringen soll. Nur unter den eben erwähnten Bedingungen kann die elektrische Zugkraft befriedigende Ergebnisse und nennenswerthe Vortheile bieten; denn die Elektromotoren sind nach jahrelangen mühevollen Versuchen zu einer Vollkommenheit gelangt, die einer Steigerung ins Ungemessene nicht mehr fähig ist. Allein die gewerblich betriebene unmittelbare Erzeugung der Elektrizität durch Oxydation der gebräuchlichen Brennstoffe ohne die Zwischenstufe der thermischen Maschinen könnte für die Frage eine günstigere Aussicht eröffnen.

Aber wenn wir die denkbar grösste Vervollkommnung in der Verwendung der Elektrizität als Zugkraft voraussetzen, stösst doch die Einführung für Vollbahnen auf so erhebliche technische, finanzielle und administrative Schwierigkeiten, dass dieselbe wenig aussichtsvoll erscheint. Nehmen wir an, das System sei zu höchster Vollkommenheit ausgebildet, und fragen wir, ob alsdann die Uebertragung desselben von dem jetzigen Verwendungsgebiete auf ein anderes mit langen Strecken, schnellen Zügen von beträchtlichem Gewicht und beschränkter Zahl der Haltestellen lohnend wäre.

Man darf nicht vergessen, dass auf den elektrisch betriebenen Bahnen die Elektrizität nur als Mittel für die Kraftübertragung von der feststehenden Dampfmaschine — wir lassen die Fälle, in welchen die Kraft aus einem Wassergefälle gewonnen wird, völlig ausser Betracht — auf die Achsen der Fahrzeuge dient. Die Dampfkraft ist es trotz der Elektrizität, welche auf die Fahrzeuge einwirkt und zwar aus der Ferne. Aber das Dazwischentreten der Elektrizität hat Einfluss auf die Wirthschaftlichkeit des Systems und bietet wichtige Vortheile bei der Vertheilung der bewegenden Kraft. Man ersetzt die beweglichen, auf Fahrzeuge gestellten und selbst Energie erzeugenden Motoren durch feststehende Maschinen, die, im Mittelpunkt des Verwendungsgebietes gelegen, ihre Energie in elektrischer Form über das ganze Netz vertheilen und nach Bedarf mittelst Motoren zweiter Ordnung, die an den Fahrzeugen angebracht sind, abgeben. Obwohl also der Dampf die erste und einzige treibende Kraft liefert, ist doch die Einschaltung der elektrischen Anlagen zwischen die Stellen der Erzeugung und des Verbrauches der Energie imstande, unter gewissen Umständen Vortheile zu gewähren trotz der zusätzlichen Kosten der elektrischen Einrichtung und der unvermeidlichen Leitungsverluste, sowie der unter Umständen verhängnissvollen Abhängigkeit von einer centralen Kraftquelle. Die Grösse der Vortheile ist indessen von den näheren Umständen — Betriebsart, Streckenlänge, Anordnung des Netzes, Gewicht der zu bewegenden Einheiten, Geschwindigkeit, Häufigkeit der Züge, Gleichmässigkeit der zu leistenden Arbeit — derart abhängig, dass die Ergebnisse befriedigende, mittelmässige und schlechte sein können.

Was der Elektrizität, abgesehen von Voreingenommenheit und gewissen moralischen Gründen, zu ihrem Erfolge verholfen hat, sind die Einfachheit der Energieübertragung sowie das geringe Gewicht und Raumbedürfniss, die Sauberkeit und leichte Handhabung der auf den Wagen eingebauten Motoren, die weder Kohlenstückchen auf den Weg werfen noch die Luft mit Rauch erfüllen oder auf den Untergrundbahnen völlig verderben. Schliesslich drängt die Eigenart des Systems darauf hin, zum grossen Vortheil für das Publikum, die Aufeinanderfolge der Wagen zu beschleunigen, deren Gewicht aber folgerichtig zu vermindern, auf diese Weise die Arbeit in der Centrale gleichmässig zu gestalten und damit die Wirthschaftlichkeit des Betriebes zu heben.

Die Dampfmaschine lässt eine solche Theilung in zahlreiche kleine Einheiten nicht zu. Die Kosten der Führung und Unterhaltung stehen hier nicht im einfachen Verhältniss zur entwickelten Kraft. Die kleinen Dampfmotoren sind verhältnissmässig viel schwerer, viel kostspieliger und viel weniger wirthschaftlich als die grossen. Jeder Dampfmotor, er mag noch so klein sein, erfordert einen handwerksmässig gebildeten und daher theuer bezahlten Führer. Die mit Dampf getriebenen Selbstfahrer haben je einen Kessel, zwei Cylinder, einen doppelten Bewegungsapparat und ein Röhrensystem, geben daher auf Linien, die eine grosse Anzahl solcher Wagen erfordern, Grund zu ernsthaften Schwierigkeiten in der Bedienung und Unterhaltung. Greift man zu der Aushilfe, die Zahl der Selbstfahrer zu vermindern und ihre Leistungsfähigkeit derartig zu erhöhen, dass sie einen oder mehrere Anhängewagen ziehen können, so werden sie zu Lokomotiven in kleinem Maassstabe, welche leichte Züge bewegen. Das mag wirthschaftlicher sein, der Vortheil häufiger Fahrgelegenheit geht aber verloren.

Durch die Errichtung centraler Erzeugungsstätten mit starken Maschinen, deren Kraft elektrisch übertragen das ganze Netz beherrscht, vermeidet man die eben erwähnten Nachtheile, aber nur dann, wenn man den Betrieb mit Dampfwagen in Vergleich zieht. Auf den Vollbahnen, wo schwere

geschlossene Züge von starken Lokomotiven gezogen werden, liegt kein Anlass vor, die Kraft auf viele oder sämmtliche Fahrzeuge zu vertheilen. Das rollende Material setzt sich aus einer grossen Zahl gewöhnlicher Wagen und einer verhältnissmässig kleinen Zahl von sehr kräftigen Maschinen zusammen. Die Missstände der zahlreichen Selbstfahrer fallen fort. Die von dem Motor unabhängigen Wagen können von einfacher, wenig kostspieliger Bauart, also leicht zu unterhalten sein, sind frei von den Erschütterungen, den üblen Gerüchen und dem Kohlenstaub der Maschinen, wenn man die geringe Belästigung durch den Kaminrauch der Lokomotive ausser Betracht lässt. Diese weist bei beschränktem räumlichen Umfange eine grosse Leistungsfähigkeit auf, nicht nur absolut genommen, sondern auch bezogen auf die Einfachheit des Eigengewichtes. Viele Lokomotiven sind heutzutage imstande, mehr als 1200 PS am Dampfkolben zu entwickeln und bedürfen nur eines Heizers und Führers. Für eine gleiche Kraftentwickelung würde man bei einer feststehenden Maschine einen Maschinisten und zwei Heizer nöthig haben, ausserdem aber auf jedem Motorwagen einen Führer. Von diesem Gesichtspunkte betrachtet liegt also der Vortheil durchaus auf der Seite der Lokomotive.

Die Centralisation der bewegenden Kraft bietet bekanntlich noch einen anderen Vortheil. Die Stärke der Maschinen kann sich einem mittleren Bedarfswerthe anschliessen, da nicht bei allen auf dem Netz laufenden Wagen das Anfahren, das Erklettern der Steigungen, das Anhalten zu gleicher Zeit vorkommt, während die Motoren der Selbstfahrer sämmtlich so stark sein müssen, dass sie den ungünstigsten Bedingungen genügen. Hierbei zeigt sich ein Hauptvortheil der Elektrizität, der mit der steigenden Zahl der gleichzeitig zu bewegenden Transporteinheiten wächst, also nur bei Betrieben, die denen der Strassenbahnen ähnlich sind, auftreten kann, dagegen verschwindet dieser Vortheil auf Vollbahnen mit schweren, weit von einander entfernt laufenden Zügen.

Die centrale Krafterzeugung ist also der unmittelbaren Erzeugung des Dampfes auf den Fahrzeugen dann überlegen, wenn die bewegende Kraft auf eine grosse Anzahl von Motoren mit geringem Bedarf sich vertheilt. Das Uebergewicht verschwindet, sobald die für jedes einzelne Motorfahrzeug nöthige Kraft einen Betrag erreicht, der die Ueberwachung durch ein Personal — Maschinist und Heizer — lohnend erscheinen lässt. Das ist in überreichlichem Maasse bei der Lokomotive der Fall.

Ein weiterer Vortheil der elektrischen Motoren ist die Beschleunigung des Anfahrens, namentlich bei Selbstfahrern ohne Anhang oder bei leichten Zügen, von deren Achsen eine grössere Anzahl mit Motoren versehen ist. Auch dieser Vortheil verschwindet, wenn bei schweren Zügen elektrische Lokomotiven angewendet werden müssen, und hat nur untergeordnete Bedeutung für Betriebe mit einigermaassen entfernt liegenden Haltepunkten.

Aber die Anhänger der Einführung der Elektrizität als Zugkraft auf Vollbahnen vertreten auch noch die Ansicht, man könne eine Ersparniss am Brennmaterial einerseits, eine erhebliche Vermehrung der Geschwindigkeit andererseits erzielen.

Die Frage der Brennstoffersparniss kann man so fassen: Ist es vortheilhaft, auf Vollbahnen die Räder der Fahrzeuge vermittelst elektrischer Uebertragung durch stehende Maschinen oder durch Lokomotiven zu treiben, die den nöthigen Dampf selbst erzeugen? Im ersten Falle müsste der Brennstoffverbrauch der festen Maschinen in dem Maasse schwächer sein als bei den Lokomotiven, dass die durch die Uebertragung der Energie entstehenden Verluste an solcher, sowie die Kosten der Herstellung und Unterhaltung der elektrischen Anlagen ausgeglichen würden. Das ist aber nicht der Fall, denn man müsste, abgesehen von den elektrischen Einrichtungen, die Lokomotive, eine überaus einfache Maschine, durch viel weniger einfache Corliss- oder dreifache Expansionsmaschinen ersetzen. Die Lokomotive lässt sich für etwa 1,50 Frcs. pro Kilogramm herstellen, sie ist ausserdem sehr leicht, bezogen auf die Krafteinheit, dank ihrer ausserordentlichen Leistungsfähigkeit, die bis zu 500 PS auf das Quadratmeter Rostfläche steigt, und kostet kaum über 75 Frcs. für die Pferdestärke einschliesslich allen Zubehörs: Kessel, Maschinen, Fahrzeug und Ausrüstung. Der Preis elektrischer Lokomotiven von gleicher Leistungsfähigkeit würde erheblich höher sein, nicht gerechnet die Kosten der Centrale, deren Einrichtung bei einer Leistung von 1200 PS das sieben- bis achtfache der Kosten einer Lokomotive von gleicher Leistungsfähigkeit beanspruchen würde. Die durch Dampf betriebene elektrische Centrale kann wohl eine gewisse Brennstoffersparniss herbeiführen gegenüber zahlreichen schwachen Dampfmaschinen, die mit den Wagen unmittelbar verbunden sind und häufig unter äusserst ungünstigen Bedingungen arbeiten müssen, niemals aber im Vergleich mit der Lokomotive.

Von den Anhängern der Elektrizität wird behauptet, die Lokomotive sei eine unvollkommene und unwirthschaftliche Maschine, weil ihr stark angestrengter Kessel die Wärme mangelhaft ausnutze, und weil sie ohne Kondensation arbeite, verzehre daher mehr Dampf und Brennstoff als gute feste Maschinen, die mit vollkommenen Vertheilungsvorrichtungen ausgestattet und von bestens ausgerüsteten Kesselanlagen gespeist werden.

Das wird durch die Thatsachen widerlegt; denn die Lokomotive beansprucht nur 1,20 bis 1,40 kg mittlere Kohlen und 8 bis 10 kg Dampf auf die Pferdekraft stündlich. Bei besonders guten, z. B. englischen Kohlen sinkt der Verbrauch sogar bis auf 1 kg. Diese Sparsamkeit ergibt sich grösstentheils aus der Bedingung, dass eine bedeutende Kraft bei geringen Abmessungen entwickelt werden soll. Der Lokomotivkessel ist bei zweckmässiger Anordnung vielleicht der denkbar beste und sparsamste. Wenn, wie das häufig geschieht, die Feuerbüchse genügende Tiefe hat, so geht die Verbrennung unter günstigeren Bedingungen vor sich, als bei jeder anderen Kesselfeuerung, ist lebhaft und vollständig und vollzieht sich bei hoher Temperatur; die Gase mischen sich wegen der freien Höhe über dem Brennstoffe vollkommen, die Röhren sind zahlreich und im Vergleich zu ihrem Durchmesser lang. Die Dampferzeugung geht oft über 9 kg trockenen Dampfes auf das Kilogramm Kohle hinaus und darf im Betriebe nicht unter 8 kg in wohlgebauten Lokomotiven sinken. Auch die bei den Lokomotiven gebräuchlichen hohen Dampfspannungen — 12 bis 15 Atm. — sind der Wirthschaftlichkeit günstig, ebenso die grosse Kolbengeschwindigkeit, die zum grossen Theil den Einfluss der Abkühlung der Cylinder aufhebt und die Anwendung von Umhüllungen sowie des Verbundsystems bei Lokomotiven weit weniger wirksam macht als bei festen oder Schiffsmaschinen. Alle diese Thatsachen und noch andere in zweiter Linie zu nennende, z. B. die gedrungene und wohlgruppirte Anordnung aller Theile, wodurch namentlich die Verluste durch Ausstrahlung herabgemindert werden, machen aus der modernen Lokomotive einen sparsameren Motor, als die meisten festen Maschinen ohne Kondensation es sind.

Die Maschinen der Centralstationen würden namentlich dann, wenn unter normalen Verhältnissen erhebliche und plötzliche Wechsel in der Beanspruchung eintreten, einen billigeren Betrieb kaum ermöglichen und in Wirklichkeit merklich weniger Brennstoff auf die am Kolben indizirte Pferdekraft nicht verbrauchen. Andererseits würde es vielfach nicht möglich sein, für stehende Maschinen von gleicher Leistungsfähigkeit wie die Lokomotiven von der Kondensation ausgiebigen oder überhaupt Gebrauch zu machen, weil die Beschaffung der erforderlichen grossen Wassermenge mit unzulässigen Opfern verbunden sein würde. Dann wird die angenommene Ersparniss aber gleich Null, wenn nicht negativ, und dazu kommt, dass die Beigabe der elektrischen Uebertragung das System mit einer erheblichen Summe von Verlusten auf dem Wege von der Erzeugungsstation bis zu den Rädern der Fahrzeuge belastet, während die Kolbenstangen der Lokomotive unmittelbar auf die Motorachsen einwirken.

Man hat auch ins Feld geführt, dass man für die Kessel der feststehenden Maschinen minderwerthige Brennstoffe ver-

wenden könne, welche bei den Lokomotiven nicht benutzbar wären. Aber man kann den Heerd der Lokomotive vergrössern und dadurch zur Verbrennung der geringsten Heizstoffe unter den günstigsten Bedingungen geeignet machen. In Oesterreich verbrennt man Lignite, welche auf das Kilogramm noch nicht 5 kg Wasser verdampfen; in den Vereinigten Staaten haben mehrere Gesellschaften ihre Lokomotiven theilweise mit grossen Feuerungen nach Wooten's System ausgestattet, deren Roste bis zu 8 qm Fläche aufweisen, und in denen man Anthrazitabfälle mit einem Werth von 2 Fres. die Tonne verbrennt. Die Lokomotiven mit den grossen Belpaire'schen Feuerungen brennen Abfälle, die man bei vielen stehenden Maschinen zurückweisen würde. Man hat also keine Berechtigung, von der Ueberlegenheit der Elektrizität bezüglich des Brennstoffverbrauches zu sprechen.

In seinem neuesten Werke berechnet Maréchal für elektrische Strassenbahnen einen Brennstoffverbrauch von 2,50 kg für das Wagenkilometer, d. h. etwa 300 g für das Tonnenkilometer bei einer mittleren Geschwindigkeit von etwa 15 km in der Stunde. Die Lokomotive, welche einen viel schwereren Zug (200 t) zieht und mit der fünffachen Geschwindigkeit (75 km) läuft, verbraucht höchstens 10 kg auf das Kilometer. Bei einer mittleren Geschwindigkeit von 30 km, also doppelt so gross wie für die Strassenbahn angenommen, hält sich der Kohlenverbrauch für das Tonnenkilometer auf eiwa 20 g. Aber man muss, um diesen Vergleich zu einem gerechten zu machen, der Verschiedenheit in Bau und Betrieb der Strassenbahnen einerseits, der Vollbahnen andererseits Rechnung tragen. Ein Zug hält nur nach längeren Zwischenräumen an, der Strassenbahnwagen aber häufig und plötzlich und muss ebenso oft in Gang gebracht werden. Dadurch geht vielfach mehr Energie verloren, als durch die Fortbewegung bei gleichbleibender Geschwindigkeit. Die Steigungsverhältnisse der Strassenbahnen sind häufig viel ungünstiger als diejenigen der Vollbahnen, auch ist bei letzteren meist das Gleis besser unterhalten. Trotzdem sind diese Umstände nicht ausreichend, um die auffälligen Unterschiede beider Betriebsarten im Brennstoffverbrauch zu erklären. Wie würden sich ausserdem die Verluste längs der Bahn stellen, wenn die elektrische Uebertragung nicht auf kurze Entfernungen wie bei den Strassenbahnen, sondern auf so bedeutende wie bei den Vollbahnen wirken müsste? Diese Verluste sind theoretisch noch nicht zuverlässig festgestellt und werden von den Anhängern der Elektrizität meist zu gering geschätzt.

Die Geschwindigkeitsfrage bedarf nach zwei Richtungen hin der Erörterung. Der Motor muss einmal die theoretischen und praktischen Bedingungen erfüllen zur Erreichung einer bestimmten Geschwindigkeit, alsdann die Fähigkeit besitzen, diese Geschwindigkeit bei thunlichst grosser Betriebssicherheit und geringer Beanspruchung des Gleises aufrecht zu erhalten.

Unter sonst gleichen Voraussetzungen wird der im Vergleich zur Leistung leichteste Motor zur Erreichung der grössten Geschwindigkeiten am geeignetsten sein, welches auch der Ursprung der Betriebskraft sein möge. Die grösse der Last, welche bei gegebener Geschwindigkeit ein solcher Motor fortziehen kann, hängt lediglich von der absoluten Stärke desselben ab.

Die Lokomotive, deren Leistungsfähigkeit eine bedeutende ist, in der man bis zu 600 kg Brennstoff stündlich auf das Quadratmeter Rostfläche verbraucht, und deren Dampferzeugung auf das Quadratmeter Heizfläche 65 kg stündlich übersteigen kann, ist nun eine ausserordentlich leichte Maschine. Sie kann bei genügender Güte des Brennstoffs bis zu 20 PS auf die Tonne Eigengewicht entwickeln, d. i. 1 PS auf 50 kg. Das ist äusserst günstig und man könnte zu noch günstigeren Ergebnissen gelangen, wenn man die Intensität der Verbrennung z. B. durch Anwendung von Petroleum steigern würde.

Wollte man die Elektrizität bei Vollbahnen anwenden, so müsste man auf Selbstfahrerbetrieb verzichten und elektrische Lokomotiven einstellen mit der Fähigkeit, so schwere Züge zu schleppen wie gegenwärtig die Dampflokomotive. Solche elektrischen Lokomotiven würden sicherlich nicht leichter sein, wie die letztgenannten; wir glauben sogar annehmen zu müssen, dass sie erheblich schwerer sein würden. Sie würden mit der Lokomotive gemeinsam den Rahmen, die Achsen und Räder, die Achsbuchsen, die federnde Aufhängung besitzen. Das Kesselgewicht macht bei der Dampflokomotive etwa $\frac{1}{4}$ des Gesammtgewichtes aus, das Triebwerk ist sehr leicht. Der elektrischen Lokomotive würden, sollte ihr Gewicht geringer bleiben und an Geschwindigkeit wenigstens etwas gewonnen werden, 8 bis 10 t für die Elektromotoren, die 1 000 bis 1 200 PS leisten sollen, zur Verfügung bleiben.

Man hat auch behauptet, dass in den Elektromotoren auf die Tonne Eigengewicht ein geringerer Widerstand auftrete, weil es an Theilen des Triebwerkes fehlt, die sich aneinander reiben. Aber auch das ist nur scheinbar richtig; denn man darf die Maschinen der Centrale nicht vergessen, sondern muss die Widerstände der Gesammtanlage in Betracht ziehen. Die stehenden Maschinen unterliegen denselben Reibungsverlusten wie die Lokomotiven.

Als Hauptgrund zu Gunsten der elektrischen Zugkraft auf Vollbahnen gilt mit Recht der Mangel an Theilen mit Wechselwirkung, also die grosse Gleichmässigkeit der tangentiellen Wirkung und daraus entspringend der ruhige Antrieb ohne störende Bewegungen.

Dieser höchst schätzenswerthe Vorzug ist aber nicht ausschlaggebend. Zunächst ist, wenn die elektrische Lokomotive bei gleicher Leistung nicht leichter sein kann als die Dampflokomotive, die Möglichkeit der Vermehrung der Achsumdrehungen in Frage gestellt. Sodann hat man meist alte Lokomotivtypen in Vergleich gestellt, die für grössere Geschwindigkeiten unvortheilhaft gebaut waren und die Gleise bei schnellem Laufe übermässig anstrengten. Das ist keineswegs mehr der Fall bei den modernen Lokomotiven, namentlich den mit Drehgestell vorne und inneren Cylindern versehenen. Diese Maschinen bieten auf gut unterhaltenen Gleisen auch bei den grössten gegenwärtig erreichten Geschwindigkeiten eine völlig genügende Stabilität, und man kann die Schlingerbewegungen nahezu ganz beseitigen, durch Einführung von vier Cylindern mit entsprechend angeordneten Kurbeln. Dann fallen auch die Schwunggewichte in den Rädern weg und damit deren ungünstige Wirkungen auf die Beanspruchung der Schienen. Die Ergebnisse der neuerdings auf der Universität von Purdue in den Vereinigten Staaten mit vier Cylindern gemachten Versuche lassen in dieser Hinsicht keinen Zweifel mehr zu. Die in letzter Zeit gebauten grossen Verbundmaschinen der französischen Eisenbahnverwaltungen zeigen gleichfalls in auffälliger Weise diese Vorzüge.

Was sollte ausserdem ein Motor nützen, der erheblich grössere Geschwindigkeiten zuliesse, als die jetzt in Frankreich, England und den Vereinigten Staaten bei einzelnen Schnellzügen üblichen, welche in vielen Fällen an der durch die Bahnanlage gegebenen Grenze sich bewegen? Man kann behaupten, dass die moderne Lokomotive imstande ist, die grössten Geschwindigkeiten zu erreichen, welche bei den Steigungs- und Krümmungsverhältnissen der vorhandenen Bahnen überhaupt zulässig sind. Lokomotiven, selbst solche mit äusseren Cylindern, haben Geschwindigkeiten von 150 km in der Stunde thatsächlich erreicht.

Es genügt also nicht zur Lösung der Geschwindigkeitsfrage, dass ein Motor eine gewisse Anzahl von Umdrehungen der Achse machen kann. Es ist vor allen Dingen nöthig, dass der Motor verhältnissmässig leicht ist und dass die Oberbau- und Trassenverhältnisse der Bahn vermehrte Geschwindigkeiten gestatten.

Einen Vorzug der elektrischen Lokomotiven halten wir noch für erwähnenswerth. Man könnte sie vielleicht auf zwei Drehgestellen aufbauen und auf diese Weise das Durchfahren enger Kurven erleichtern. Aber dieser Vorzug würde nur für Linien mit ausnahmsweise kleinen Krümmungshalbmessern (unter 100 m) Bedeutung haben, die man auf Hauptbahnen kaum antrifft. Es gibt aber auch Dampflokomotiven, die diesen An-

forderungen entsprechen, z. B. die nach dem System Mallet gebauten.

Ziehen wir nun das Ergebniss unserer vergleichenden Betrachtung, unter Voraussetzung von Zügen mit beträchtlicherem Gewicht auf Vollbahnen, so finden wir, dass die Fortbewegung durch Elektrizität, die von einer Centrale zugeleitet wird, 1. weit grössere Anlagekosten, 2. erhöhten Aufwand an Brennmaterial erfordern würde und 3. auf Linien mit langen, ohne Aufenthalt zu durchfahrenden Strecken eine Vermehrung der Höchstgeschwindigkeit nicht zulassen würde.

Es gibt überhaupt für die Frage, welche bewegende Kraft auf Eisenbahnen zu benutzen ist, keine absolute Lösung; die Aufgabe tritt unter den verschiedensten Formen auf, und die Lösung richtet sich nach der Lage und den Trassenverhältnissen der Bahnen, sowie nach dem Betriebe. Die einen, auf abgesondertem Bahnkörper gelegen, gehen durch bewohnte Orte nur auf kurze Strecken und in angemessener Entfernung von den Häusern, die anderen nehmen die öffentlichen Strassen in Anspruch auf ihrer ganzen Länge oder doch dem grössten Theil derselben. Auf den erstgenannten Linien kann man die grössten Geschwindigkeiten anwenden und lange Strecken durchlaufen ohne Aufenthalt oder Verlangsamung; Rauch und Dampf bilden keine ernsthaften Missstände; die zuletzt erwähnten Linien erfordern den sehr häufigen Verkehr von einzelnen oder zu zwei und drei gekuppelten leichten Wagen. Der Dampf passt für die erstgenannten Linien; die Elektrizität kann für die letzteren um so vortheilhafter Verwendung finden, je stärker der Betrieb ist; sie befriedigt, theoretisch wie praktisch betrachtet, die durch immer weitere Verbreitung und Verzweigung der Strassenbahnen in verkehrsreichen Stadttheilen entstandenen neuen Bedürfnisse in hervorragender Weise, aber unter Beschränkung auf die mehrfach besprochenen besonderen Verhältnisse. Man kann behaupten, dass die Grenze des Zuggewichtes, bei welchem der elektrische Betrieb noch vortheilhaft erscheint, nicht über 50 t hinausgeht.

Die Dampflokomotive ist auf Bahnen mit schweren Zügen, grossen Stationsentfernungen und Geschwindigkeiten bei dem gegenwärtigen Stande der Wissenschaft nicht zu ersetzen durch elektrische, denen die Kraft mittelst irgend welcher Leitungen von einer mit Dampf arbeitenden Centrale aus zugeführt wird; auch kein Fortschritt der Wissenschaft wird hieran etwas wesentliches ändern."

Wir behalten uns vor, in einem späteren Aufsatze noch die Ansichten anderer ausländischen Ingenieure über die hier behandelte Frage wiederzugeben, die, wie wir schon jetzt bemerken, im allgemeinen zu demselben Ergebnisse kommen.

Bromberg, im Dezember 1898. Struck.

Erhebung eines Frachtzuschlages wegen zu niedriger Gewichtsangabe.

Von Generaldirektionssekretär **Dr. Reindl** in München.

Nach § 53 Abs. 7 u. 10 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands ist die Eisenbahn berechtigt, bei zu niedriger Angabe des Gewichtes einer Wagenladung einen Frachtzuschlag zu erheben, welcher das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht für das angegebene und der für das ermittelte Gewicht beträgt.

Die Erhebung eines Frachtzuschlages wegen zu niedriger Gewichtsangabe ist jedoch nach § 53 Abs. 13 lit. a l. c. ausgeschlossen, wenn der Absender im Frachtbriefe die amtliche Verwiegung verlangt hat.

Dass sie auch ausgeschlossen ist, wenn der Absender überhaupt kein Gewicht im Frachtbriefe angegeben hat, kann nach dem Wortlaute des § 53 Abs. 7 und nach der Vorschrift des § 53 Abs. 3 (Schlusssatz) l. c. keinem Zweifel unterliegen.

Ebenso wenig wird bezweifelt werden können, dass ein Frachtzuschlag wegen zu niedriger Gewichtsangabe auch dann nicht erhoben werden dürfe, wenn erweislich die Gewichtszunahme erst nach Abschluss des Frachtvertrages durch Witterungseinflüsse hervorgerufen worden ist, da für die Frage, ob das Gewicht im Frachtbriefe richtig deklarirt war oder nicht, nur der Zeitpunkt der gemäss § 54 der Verkehrsordnung erfolgten Annahme der Sendung durch die Bahn maassgebend sein kann und man dem Absender vernünftiger Weise nicht zumuthen kann, schon bei Aufgabe des Gutes auch dasjenige Gewicht im Frachtbriefe zu berücksichtigen, um welches die Sendung eventuell durch Witterungseinflüsse während des Transportes schwerer werden könnte.[1])

Endlich wird die Erhebung eines Frachtzuschlages wegen zu niedriger Gewichtsangabe auch dann nicht statthaft sein, wenn das von der Eisenbahn ermittelte Mehrgewicht 2 % des am Wagen angeschriebenen Eigengewichtes desselben nicht übersteigt, da in diesem Falle nach Zusatzbestimmung II (2) zu § 53 der Verkehrsordnung das im Frachtbriefe angegebene Gewicht als richtig anzunehmen ist und es daher widersinnig wäre, auf der einen Seite das angegebene Gewicht als richtig anzunehmen, auf der anderen Seite aber einen Frachtzuschlag wegen zu niedriger Gewichtsangabe zu erheben.[2])

Zweifel sind dagegen in der Praxis darüber entstanden, ob ein Frachtzuschlag wegen zu niedriger Gewichtsangabe auch dann erhoben werden könne, wenn der Absender im Frachtbriefe einen Antrag auf amtliche Verladung der Sendung gestellt hat, nicht aber auch einen — ausdrücklichen oder stillschweigenden[3]) — Antrag auf amtliche Verwiegung.

Man hat in diesem Falle die Unzulässigkeit der Erhebung eines Frachtzuschlages damit zu begründen versucht, dass der Versandstation in § 25 Ziff. 7 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften die Pflicht auferlegt sei, bei amtlicher Verladung einer Sendung auch das Gewicht derselben von amtswegen festzustellen und dem Frachtbriefe den Wiegestempel aufzudrücken, und dass es daher aus den gleichen Erwägungen, wie in dem Falle der unrichtigen Angabe des Gewichtes einer Stückgutsendung, unbillig wäre, einen Frachtzuschlag zu erheben. Auch darauf wurde hingewiesen, dass nach § 53 Abs. 7 der Verkehrsordnung bei amtlicher Verladung kein Frachtzuschlag wegen Ueberlastung erhoben werden dürfe. Wie es nun in der Billigkeit liege, dass die Eisenbahn, welche selbst die Sendung verladen hat, die Folgen einer dabei unterlaufenen Ueberlastung des Wagens nicht dem Absender aufbürde, sondern sie selbst trage, so entspreche es auch der Billigkeit, dass sie, wenn sie selbst die Verladung vorgenommen hat, auch für die Richtigkeit des Gewichtes der Sendung einstehe und einen etwaigen Irrthum nicht dem Absender zur Last lege.

Diese Argumentation kann ich jedoch nicht als zutreffend erachten.

Dass bei unrichtiger Angabe des Gewichtes einer Stückgutsendung kein Frachtzuschlag erhoben wird, hat seinen Grund allerdings darin, dass die Eisenbahn nach § 53 Abs. 3 der Verkehrsordnung verpflichtet ist, das Gewicht der Stückgüter bei

[1]) Vergl. meine Abhandlung in Nr. 3 S. 29 Jahrg. 1896 d. Ztg.

[2]) Vergl. die in Anm. 1 allegirte Abhandlung und § 5 Ziff. 2 der Kundmachung 12 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes.

[3]) Durch Unterlassung einer Gewichtsangabe.

der Aufgabe festzustellen. Mit dieser in § 53 l. c. ausgesprochenen Verpflichtung zur Nachwiegung der Stückgüter kann jedoch die in § 25 Ziff. 7 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften den Dienststellen auferlegte Verpflichtung, jeden auf Antrag des Absenders bahnamtlich verladenen Wagen nachzuwiegen, nicht auf die gleiche rechtliche Stufe gestellt werden. Denn die in § 53 l. c. statuirte Verpflichtung ist eine der Eisenbahn auch dem Absender gegenüber obliegende Pflicht. Kommt sie dieser Pflicht nach, so kann sie sich stets gegen die Folgen einer zu niedrigen Gewichtsangabe schützen; kommt sie ihr aber nicht nach, so hat sie sich die Folgen der Unterlassung selbst zuzuschreiben und kann sich hierwegen nicht an den Absender halten; habeat sibi! Die in § 25 Ziff. 7 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften getroffene Anordnung dagegen ist eine lediglich die untergeordneten Dienststellen verpflichtende Weisung, auf deren Beobachtung der Absender kein Recht hat. Der Grund dieser Weisung ist auch lediglich der, die Eisenbahn vor etwaigen unberechtigten Mankoreklamationen zu schützen, da ihr im Falle der amtlichen Verladung des Gutes die Bestimmung des § 54 Abs. 4 der Verkehrsordnung, wonach bei Wagenladungen die Angabe des Gewichtes und der Stückzahl im Frachtbriefe keinen Beweis gegen sie bilden soll, nicht zur Seite steht. Sie darf für eine derartige Nachwiegung auch kein Wiegegeld erheben. Unterlässt sie daher in einem solchen Falle die Nachwiegung, so verletzt sie keine ihr dem Absender gegenüber obliegende Vertragspflicht und man kann ihr daher nicht den Einwand entgegenhalten, dass die unrichtige Gewichtsangabe hintangehalten worden wäre, wenn sie ihrer Vertragspflicht nachgekommen wäre. Durch die Vorschrift des § 25 Ziff. 7 der allgemeinen Abfertigungsvorschriften wird an der Rechtslage der Eisenbahn gegenüber dem Absender ebenso wenig geändert wie durch die Vorschrift des § 25 Ziff. 9 l. c., mit welcher den Abfertigungsstellen zur Pflicht gemacht ist, Wagenladungen, soweit deren Verwiegung nicht allgemein angeordnet ist, thunlichst oft zur Kontrole nachzuwiegen (offizielle Gewichtsprüfungen vorzunehmen). Dass aber durch die letztere Vorschrift die Zulässigkeit der Erhebung eines Frachtzuschlages nicht ausgeschlossen ist, ist noch niemals bestritten worden.

Auch die Berufung darauf, dass kein Frachtzuschlag wegen Ueberlastung erhoben werden dürfe, wenn die Eisenbahn selbst die Verladung der Sendung vorgenommen hat, kann keinen Beweis gegen die hier vertretene Auffassung bilden.

Vor allem geht schon aus dem Wortlaute des § 53 Abs. 7 der Verkehrsordnung hervor, dass dort dem Umstande, dass die Sendung bahnamtlich verladen wurde, nur bezüglich der Wagenüberlastung eine von der Zahlung des Frachtzuschlages befreiende Wirkung eingeräumt werden wollte. Denn die Worte in § 53 Abs. 7 l. c. „eines vom Absender selbst beladenen Wagens" beziehen sich ihrer Stellung nach ohne Zweifel nur auf den Fall der Ueberlastung. Sodann aber trifft der gesetzgeberische Grund, aus dem im Falle der bahnamtlichen Verladung die Erhebung eines Frachtzuschlages wegen Ueberlastung ausgeschlossen sein soll, nicht auch auf die zu niedrige Angabe des Gewichtes zu. Man kann billiger Weise vom Absender nicht verlangen, dass er für die richtige Einhaltung der Belastungsgrenze des Wagens sorge, wenn die Beladung nicht von ihm, sondern der Eisenbahn selbst vorgenommen, von letzterer hierfür die tarifmässige Gebühr erhoben wird und er von jeder Einflussnahme auf das Verladegeschäft ausgeschlossen ist. Dagegen kann man vom Absender billigerweise verlangen, dass er auch in den Fällen, in welchen er die Verladung der Eisenbahn überträgt, das Gewicht der Sendung ebenso richtig angebe, wie wenn er selbst verladet und dass er, wenn er zu einer richtigen Gewichtsangabe nicht imstande sein sollte, durch Unterlassung eines Gewichtseintrages oder durch besonderen Vormerk im Frachtbriefe die amtliche Verwiegung beantrage und dann neben der Verladegebühr auch die Wiegebühr entrichte. Man kann den Absender nicht für eine Zuwiderhandlung (Ueberlastung) verantwortlich machen, die nicht er, sondern die die Eisenbahn sich hat zu schulden kommen lassen; aber man kann ihn verantwortlich machen für Zuwiderhandlung (zu niedrige Gewichtsangabe), die er selbst begangen hat und deren Folgen er hätte vermeiden können.

Die bisherigen Erörterungen beziehen sich nur auf Sendungen, die nach der deutschen Verkehrsordnung abgefertigt worden sind, da nach internationalem Frachtrechte die Erhebung eines Frachtzuschlages wegen zu niedriger Gewichtsangabe derzeit ausgeschlossen ist. Nach dem auf Grund der Vereinbarungen der Pariser Revisionskonferenz abgeschlossenen Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898[4]) soll jedoch künftig auch bei internationalen Sendungen ein Frachtzuschlag wegen zu niedriger Gewichtsangabe — und zwar sowohl bei Stückgutsendungen als bei Wagenladungen — erhoben werden dürfen und die Erhebung nur ausgeschlossen sein:

a) wenn die Eisenbahn zur Verwiegung der betreffenden Güter nach den für die Versandstation geltenden Bestimmungen verpflichtet ist;

b) wenn der Absender im Frachtbriefe die Verwiegung durch die Bahn verlangt hat.

Unter den unter lit. a genannten, für die Versandstation geltenden Bestimmungen sind nun, wie sich aus dem Worte „verpflichtet" ergibt, offenbar nur solche Vorschriften gemeint, welche der Eisenbahn dem Absender gegenüber die Pflicht zur Verwiegung des Gutes auferlegen, nicht aber auch interne Dienstvorschriften, wie sie beispielsweise in § 25 Ziff. 7 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften enthalten sind. Die Erhebung eines Frachtzuschlages wegen zu niedriger Gewichtsangabe würde daher in dem in § 25 Ziff. 7 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften berührten Falle aus den oben erörterten Gründen auch bei internationalen Sendungen künftig zulässig sein.

Dagegen wird die Erhebung des Frachtzuschlages ausser den in lit. a und b genannten Fällen auch bei internationalen Sendungen dann ausgeschlossen sein, wenn das Mehrgewicht nachweislich erst nach der gemäss Art. 8 des Internationalen Uebereinkommens erfolgten Abschliessung des Frachtvertrages durch Witterungseinflüsse entstanden ist.[5])

---

[4]) Art. 1 Ziff. II; vergl. „Zeitschrift für den internat. Eisenbahntransport" VI S. 508.

[5]) Vergl. das im Texte zu der Anm. 1 Gesagte.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die „Köln. Ztg." schreibt unterm 30. Dezember v. J.:

Nachdem im vergangenen Jahre die Klagen über **Wagenmangel auf den Eisenbahnen** eine ständige Rubrik in den Zeitungen gebildet hatten, fällt in diesem Jahre, wenn wir von einigen Beschwerden in der Zeit vor Weihnachten absehen, das Fehlen solcher Klagen um so angenehmer auf. Auch wir hatten im Jahre 1897 wiederholt Anlass, Schädigungen von Industrie und Landwirthschaft durch ungünstige Wagenüberweisung zu beklagen, desto werthvoller ist es für uns, nunmehr feststellen zu können, dass es der Eisenbahnverwaltung gelungen ist, den hoch gesteigerten Verkehr des letzten Jahres wesentlich besser zu bewältigen. Es mag richtig sein, dass die Menge der geernteten Rüben in diesem Herbste eine geringere gewesen ist als im vorigen Jahre und dass die milde Witterung der raschen Abwickelung des Verkehres zu statten gekommen ist, immerhin sind die Leistungen der Eisenbahn erheblich bessere zu nennen. In der Zeit vom 1. September bis 20. Dezember d. J. wurden in den beiden grossen Kohlenbezirken an der Ruhr und in Oberschlesien zur Verfrachtung von Kohlen und Koks 1 876 560 offene Wagen (zu 10 t gerechnet) gestellt, d. s. gegen die

gleiche Zeit im Vorjahre mehr 109 566 Wagen oder 6,2 %. Während im vorigen Jahre die höchste Gestellung an einem Tage im Ruhrbezirk 15 632 Wagen betrug, stieg die Gestellung in diesem Jahre bis auf 15 807 Wagen und erreichte damit eine bisher überhaupt noch nicht dagewesene Gestellungsziffer. Demgegenüber hat die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten offenen Wagen im vergangenen Jahre 110 799 oder fast 6 %, im Jahre 1898 dagegen nur 41 336 oder 2 % der Anforderung betragen. Auch hinsichtlich der gedeckten Wagen hatte im Jahre nicht nur eine erhebliche Mehrgestellung, sondern auch eine bessere Deckung des Bedarfes als im Vorjahre stattgefunden. In den Monaten September bis November des laufenden Jahres wurden im Bereiche des preussischen Staatsbahnwagenverbandes an gedeckten Wagen gestellt 2 265 831 Stück, d. s. gegen dieselben Monate des Vorjahres mehr 282 580 Stück oder 14,3 %. Die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten bedeckten Wagen ist von 217 428 oder 9,9 % auf 69 269 oder 3 % der Anforderung herabgegangen. Diese bedeutenden Mehrleistungen der Eisenbahn im letzten Jahre sind der Industrie und der Landwirthschaft in gleichem Maasse zugute gekommen. Erwähnenswerth ist insbesondere, dass, soweit bekannt geworden ist, auch die Wagengestellung für Rüben in diesem Jahre eine durchaus befriedigende gewesen ist und Klagen über Unregelmässigkeiten im allgemeinen nicht erhoben worden sind. Fragt man, welchen Maassnahmen diese günstigen Ergebnisse zu danken sind, so wird man in der Annahme kaum fehlgehen, dass die Neuorganisation der Staatsbahnverwaltung bei dem schwierigen Kapitel eines guten Wagenumlaufes längere Zeit zum Einleben gebraucht hat. Nachdem die Angestellten der Eisenbahn die erforderliche Vertrautheit mit den ihnen durch die Neuordnung zugewiesenen Aufgaben erlangt haben, dürfen noch weitere erfreuliche Erfolge auf diesem Gebiete erwartet werden; zumal die inzwischen in Angriff genommene bessere Ausgestaltung wichtiger Betriebsanlagen allmählich vollendet wird. Im weiteren aber hat eine wesentliche Verbesserung des Güterzugfahrplanes durch Ausbildung direkter beschleunigter Züge und durch eine systematische Trennung bei der Beförderung des Fernverkehres von dem Nahverkehr eine Beschleunigung des Wagenumlaufes unzweifelhaft herbeigeführt. Sicherlich hat diese letztere Maassnahme die Ausgaben der Eisenbahnverwaltung gesteigert, trotzdem wird man anerkennen müssen, dass die Verwaltung sich hinsichtlich der für die Versorgung des Verkehres anzuwendenden Mittel auf dem richtigen Wege befindet und gut thun wird, auf diesem Wege weiterzuschreiten.

— In Bezug auf die **Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg** schreiben die „Hamburger Nachrichten“: Nachdem die im Juni d. J. in Berlin gepflogenen Verhandlungen zwischen Kommissaren der preussischen Regierung und des Hamburgischen Staates eine Einigung über den Bauentwurf und über die Grundsätze der beiderseitigen Betheiligung an den Kosten der Bauausführung ergeben hatten, ist nunmehr der Vertrag über die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen, über die daraus entstehenden Rechtsverhältnisse, über die Vertheilung der erwachsenden Kosten und über die zukünftige Betriebsführung auf den neuen Anlagen zwischen der Senatskommission für Eisenbahnangelegenheiten der Freien und Hansestadt Hamburg, der königlich preussischen Eisenbahndirektion zu Altona und der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu Lübeck abgeschlossen worden. Es erübrigt nur noch die von den Vertragschliessenden vorbehaltene Genehmigung durch den Hamburgischen Senat, den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten und den Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

— **Verbot der Benutzung von Spirituskochern in den Zügen.** Im Bereich einer Eisenbahnverwaltung ist die Wahrnehmung gemacht worden, dass sich Reisende in den Zügen auf Spirituskochern Thee usw. bereitet haben. Mit Rücksicht auf die hiermit verbundene Feuersgefahr und Belästigung der Mitreisenden hat das Zugpersonal der preussischen Eisenbahnverwaltung die Weisung erhalten, strenge darauf zu achten, dass derartige Ungehörigkeiten in den Zügen unterbleiben.

— Am 15. Dezember v. J. ist die **erste „elektrische Schnellzugkleinbahn“ in Europa, die Linie Düsseldorf-Krefeld** eröffnet worden. Sie ist deshalb von besonderer Bedeutung, weil bei ihr zum ersten Male verschiedene Neuerungen eingeführt wurden und eine erheblich grössere Fahrgeschwindigkeit als bei den bisher ausgeführten verwendet wird. Der Entwurf für diese Bahn, welche von Düsseldorf aus über die neue Rheinbrücke geht, und u. a. die Ortschaften Oberkassel, Heerdt-Lörrick, Büderich, Osterath, Fischeln berührt und schliesslich in Krefeld endigt, wurde von der Aktiengesellschaft Siemens & Halske zu Berlin ausgearbeitet. Nach diesem Entwurfe wurde alsdann die gesammte Bahnanlage ausgeführt, und zwar wurde hierbei der vorgenannten Gesellschaft die Herstellung der gesammten Leitungsanlage sowie der Wagen, d. h. somit die Herstellung der gesammten elektromotorischen Zugförderung übertragen. Besonders bemerkenswerth bei dieser Bahn ist die hohe Fahrgeschwindigkeit derselben, welche im Durchschnitt 40 km beträgt und bei der Probefahrt auf 55—60 km gesteigert worden ist. Hierbei hat sich die zur Anwendung gelangte Oberleitung nach dem System der Aktiengesellschaft Siemens & Halske, also nach dem sogenannten Bügelsystem, ausserordentlich gut bewährt. Die Wagen dieser Bahn sind mit Rücksicht auf die vorkommenden kleinen Krümmungen mit Drehgestellen ausgerüstet. Jedes Drehgestell wird durch einen auf der Achse befestigten Motor von 40 PS angetrieben. Diese von der Aktiengesellschaft Siemens & Halske gewählte Anordnung ist — wie in der Tagespresse mitgetheilt wird — die erste dieser Art für Kleinbahnen. Man wollte wohl vorzüglich durch diese Einrichtung das bei einer Zwischenübertragung bei so hoher Fahrgeschwindigkeit unausbleibliche Geräusch der Zahnräder vermeiden. Als Vorbild für diese Ausführung dienten wohl der genannten Gesellschaft ihre Budapester Untergrundbahnwagen, die sich im Betriebe vollauf bewährt haben. Im übrigen fassen die Personenwagen 36 Sitz- und 14 Stehplätze. Sie besitzen eine II. und eine III. Wagenklasse. Die Plattformen sind mit Glasschutzwänden versehen. Die Beleuchtung geschieht durch 18 Glühlampen zu je 16 Normalkerzen. Im Winter werden die Wagen geheizt. Die innere und äussere Ausstattung derselben ist äusserst elegant und luxuriös. Auch ist auf die Bequemlichkeit in jeder Hinsicht möglichst Rücksicht genommen. Die Bremsung der Motorwagen geschieht entweder durch Luftdruck, Handbremse oder elektrische Kurzschlussbremse. Die Stromzuführung erfolgt durch eine an eisernen Masten aufgehängte Oberleitung. Sie besteht für ein Gleis aus zwei Hartkupferdrähten von je 9 mm Durchmesser, welche beide gleichzeitig zur Stromabnahme verwerthet werden. Es ist dies für die Abnahme der erforderlichen grossen Strommengen nothwendig und wird durch die Anwendung des Bügels leicht ermöglicht. Die ganze Leitung ist in sechs von einander unabhängige einzeln ausschaltbare Abschnitte eingetheilt, die ihrerseits wieder in Unterabtheilungen von je etwa 1 km Länge zerlegt worden sind. Die Bahn dient zur Beförderung von Personen, Stückgütern und Bodenerzeugnissen und hat eine Länge von 22,2 km. Es verkehren auf ihr stündlich sogenannte Schnellzüge, die nur zwischen Krefeld und Düsseldorf zwecks Kreuzung an einer Haltestelle halten. In der Zwischenzeit, und zwar ebenfalls alle Stunden, fahren alsdann noch Personenzüge, die auch an den Haltestellen der freien Strecke zwecks Aufnahme oder Absetzen von Fahrgästen anhalten. Es ist somit Gelegenheit geboten, halbstündlich von einem Endpunkte der Bahn zum anderen zu gelangen.

— In der Zeit vom 15. bis 24. Dezember sind in **Stuttgart** 24 332 **Expressgutsendungen** abgegangen und 11 832 solcher Sendungen angekommen, zusammen 36 164, d. i. gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr 5 743 Sendungen. Auch der Personen- und Gepäckverkehr war zum letzten Weihnachtsfest stärker als im Vorjahr. Von der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen sind zur Bewältigung des stärkeren Personen-, Expressgut- und Postverkehres ausserordentliche Maassnahmen — Ausführung von Vorläufern zu den meist belasteten Schnell- und Personenzügen, Einstellung besonderer Wagen für den Expressgutverkehr in gewisse Züge usw. — getroffen worden.

— Am 14. Dezember 1898 ist die **elektrische Verbindungsbahn Trossingen** (Station an der württembergischen Strecke Rottweil-Villingen) - **Trossingen Ort** in Betrieb genommen worden. Die Bahn gehört einer Aktiengesellschaft, die zugleich ein Elektrizitätswerk für Licht und Kraft im Ort Trossingen betreibt, sie ist 5 km lang und besitzt normale Spur. Die Zuführung des elektrischen Stromes für die Motorwagen erfolgt durch oberirdische Leitung.

— Vom königlich sächsischen Ministerium des Innern ist eine, den **Betrieb der elektrischen Strassenbahnen** betreffende Verordnung ergangen, in der ausgeführt wird, dass Beschwerden und Belästigungen der Anwohner mit der weiteren Entwickelung des Strassenbahnwesens unzertrennbar verbunden seien, mit denen jeder Bewohner einer Grossstadt mehr oder weniger zu rechnen habe. Die Wünsche und Annehmlichkeiten einzelner müssten in dieser Hinsicht, wie auch auf anderen Gebieten des öffentlichen Lebens, hinter dem Interesse der Allgemeinheit zurückgestellt werden, und es könne sich nur darum handeln, das unvermeidliche Opfer, das dem einzelnen zu Gunsten der Allgemeinheit auferlegt werden müsse, auf das möglichst geringe Maass zurückzuführen.

— Dem Vernehmen der Münchener „Allg. Ztg.“ nach ist im Bereich der preussischen **Eisenbahnbrigade** seit längerer Zeit der Werth der **Kleinbahnen mit elektrischem Betrieb** für militärische Zwecke geprüft worden. Dabei habe sich ergeben, dass nach dem heutigen Stand der Elektrotechnik nur der Be-

trieb mit unmittelbarer Stromzuleitung für militärische Transportverhältnisse Anspruch auf Bedeutung gewinnen könne. An den sowohl eisenbahn- wie militärtechnisch das Ideal elektrischen Beförderungswesens darstellenden Akkumulatorenbetrieb könne mit Rücksicht auf die zur Zeit noch bestehenden technischen Schwierigkeiten noch lange nicht gedacht werden, und der Betrieb mit Lokomotiven, die den erforderlichen Strom selbst erzeugen, habe sich nicht einmal nach den theoretisch die Lösung dieses Problems anstrebenden Erwägungen für durchführbar erwiesen.

— Am 1. Januar d. J. ist der 8. Nachtrag zur 4. Ausgabe der Kundmachung 9 des **deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes**, Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auslieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind, ausgegeben worden.

Oesterreich-Ungarn.

— Das am 30. Dezember 1898 ausgegebene „Reichsgesetzblatt“ enthält das **Gesetz** vom 21. Dezember 1898, **betreffend die im Jahre 1898 sicherzustellenden Bahnen** niederer Ordnung, ferner die Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 23. Dezember 1898, mit welcher bekannt gegeben wird, dass der Reichsrath der auf Grund des § 14 des Staatsgrundgesetzes vom 21. Dezember 1867 erlassenen kaiserlichen Verordnung vom 7. Juli 1898, betreffend den Bau der im Okkupationsgebiete gelegenen Theilstrecke einer schmalspurigen Eisenbahn von Gabela in die Bocche de Cattaro mit Abzweigungen nach Trebinje und gegen Gravosa (Ragusa), die verfassungsmässige Genehmigung ertheilt hat.

— Der Reichsrath hat der von der Regierung vorgeschlagenen Veräusserung der **Lokalbahn Böhmisch-Leipa-Niemes** an die Aussig-Teplitzer Bahn zugestimmt. Das betreffende Gesetz vom 21. Dezember 1898 ist bereits im „Reichsgesetzblatte“ publizirt. Die Besitzübergabe der genannten Lokalbahn vollzog sich in der Nacht vom 28. zum 29. Dezember, sodass vom 29. Dezember angefangen die Aussig-Teplitzer Eisenbahn den Betrieb führt. Gleichzeitig wurde der Personen- und Güterbahnhof Böhmisch-Leipa (Stadt) der Lokalbahn Böhmisch-Leipa-Niemes gesperrt und die Abfertigung von Reisenden, Gepäck, Eil- und Frachtgütern auf den Personen- und Frachtenbahnhof Böhmisch-Leipa (Aussig-Teplitzer Eisenbahn) verlegt. Die Fahrpläne, Tarife und die bestehenden Tarifbegünstigungen werden durch diese Besitzänderung vorläufig nicht geändert.

— **Frachtermässigung für Kohlen.** In der letzten Sitzung des Abgeordnetenhauses wurde an den Eisenbahnminister die Anfrage gestellt, ob er in Erwägung, dass die Preise für Steinkohle in stetigem Zunehmen begriffen sind und aus der Beschaffung dieses unentbehrlichen Heizmittels den öffentlichen Wohlthätigkeitsanstalten immer mehr steigende Auslagen erwachsen, welche zum Nachtheile sonstiger nothwendiger Verbesserungen und Herstellungen die Anstaltsbudgets unverhältnissmässig belasten; in fernerer Erwägung, dass das allseits zu Tage tretende Bedürfniss nach Verbesserung der Beleuchtung, insbesondere in den zumeist noch mit Petroleumlampen ausgestatteten öffentlichen Wohlthätigkeitsanstalten auf dem flachen Lande zur Einführung des in hygienischer Beziehung so überaus empfehlenswerthen elektrischen Lichtes drängt, die Beschaffung dieser Beleuchtungsart aber insolange nicht durchführbar ist, als die Kohlenpreise nicht eine ausgiebige Herabsetzung erfahren — geneigt wäre, darauf hinzuwirken, dass seitens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen den öffentlichen Wohlthätigkeitsanstalten eine 50 % Frachtermässigung für den Bezug von Kohlen zur Beheizung, sowie zur Beschaffung von elektrischer Beleuchtung und zum Wäschereibetriebe usw. eingeräumt werde, und durch die Gewährung einer solchen Begünstigung für den Transport auf den Staatsbahnen den Verwaltungen von Privatbahnen mit gutem Beispiele voranzugehen?

— Zum Zwecke der thunlichsten **Vermeidung von Hemmungen und Störungen des Verkehres von Strassenbahnen** aller Art ohne Rücksicht auf die zur Verwendung gelangende Betriebskraft, insbesondere aber der mit Dampf- oder elektrischer Kraft betriebenen Strassenbahnen einerseits und des übrigen Strassenverkehres andererseits, hat das Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem Reichskriegsministerium, dem Ministerium für Landesvertheidigung und dem Ministerium des Innern, unbeschadet der den Bahnen etwa obliegenden weitergehenden konzessionsmässigen Verpflichtungen, mit Erlass vom 13. Dezember 1898 nachfolgende **Anordnungen** getroffen:

„Beim Ansichtigwerden von marschirenden Truppenabtheilungen, Prozessionen, Leichenbegängnissen oder anderen öffentlichen Aufzügen hat der Führer des Strassenbahnwagens oder Zuges rechtzeitig das Achtungssignal zu geben und ausserdem alle durch die Situation gebotenen Vorsichtsmaassregeln zur Hintanhaltung von Unglücksfällen zu treffen. Jedenfalls ist der Wagen oder Zug rechtzeitig zum Stehen zu bringen, und ist mit der Weiterfahrt solange innezuhalten, bis es der marschirenden Truppe möglich ist, geordnet nach Weisung ihres Kommandanten auszuweichen und sohin das Gleise frei wird. Das Gleiche gilt bezüglich der öffentlichen Aufzüge, welche nach Weisung der Polizeiorgane auszuweichen haben.“

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen im November 1898.** Auf den österreichischen Staatsbahnen und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen wurden einschliesslich der Wiener Stadtbahn im November 1898 im Personenverkehre 1 832 161 fl. (+ 109 123 fl.), im Güterverkehre 7 703 126 fl. (+ 353 519 fl.) bei einer Beförderung von 3 387 284 t (+ 109 685 t), somit im ganzen 9 535 287 fl. erzielt. Hiervon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre 1 269 527 fl. und im Güterverkehre 5 534 211 fl. bei einer Frequenz von 2 772 695 Reisenden bezw. 2 798 571 t. Auf den Staatsbahnen in Galizien wurden im Personenverkehre 562 634 fl. und im Güterverkehre 2 168 915 fl. bei einer Frequenz von 628 027 Reisenden bezw. 588 710 t eingenommen. Von der Steigerung der Einnahmen und Frequenz im Personenverkehre entfallen auf die westlichen Staatsbahnen 91 149 fl. und 647 468 Reisende und auf die Staatsbahnen in Galizien 17 974 fl. und 31 636 Reisende. Auf der Wiener Stadtbahn wurden im November 52 098 fl. eingenommen und 618 858 Reisende befördert. Werden die beiden letzten Ziffern aus den Ergebnissen der westlichen Staatsbahnen ausgeschieden, so ergibt sich für diese eine Mehreinnahme von 39 051 fl. und eine um 28 610 Reisenden grössere Frequenz. Im Güterverkehre vertheilt sich die Mehreinnahme und Mehrfrequenz auf die westlichen Staatsbahnen mit 212 507 fl. und 65 746 t und auf die Staatsbahnen in Galizien mit 141 012 fl. und 43 939 t. Auf den westlichen Staatsbahnen haben hauptsächlich die Artikel Kohle (+ 3 800 Wagen), Getreide (+ 1 600 Wagen), Obst (+ 1 000 Wagen) und in geringerem Maasse auch Brennmaterialien, Eisen, Stahl, Kartoffeln und Wein eine Preissteigerung erfahren, während bei Rüben infolge der wenig ergiebigen Ernte eine Verminderung der Frequenz eingetreten ist. Auf den Staatsbahnen in Galizien ergab sich für Holz im Verkehre nach dem Auslande und in geringerem Umfange auch für Eisen, Kohle und Petroleum sowie lebende Thiere eine Steigerung der Transporte für die Zeit vom 1. Januar bis 30 November 1898 im Personen- und Güterverkehre auf 100 019 761 fl. Für das laufende Jahr resultirt bei einem Vergleiche mit der nämlichen Periode des Vorjahres eine Mehreinnahme von 6 083 358 fl.

— **Galizische Lokalbahnen.** Der galizische Landesausschuss beschloss, dem Landtage in der diesjährigen Vorsession eine Vorlage zu unterbreiten, wonach die Erhöhung der für den Ausbau des galizischen Lokalbahnnetzes bestimmten Jahresdotation aus Landesmitteln beantragt wird. Das Aktionsprogramm des Landesausschusses für die Förderung des Lokalbahnwesens umfasst diesmal sechs neue Lokalbahnprojekte. Die Herstellung derselben erfordert im ganzen ein Stammkapital von ungefähr 7 600 000 fl. Hierzu hätte das Land ungefähr 5 066 000 fl. beizutragen. Der Landesausschuss empfiehlt dem Landtage, die Jahresdotation zur Förderung des Lokalbahnbaues vom 1. Januar 1899 angefangen für den Zeitraum von 70 Jahren, das ist also bis Ende 1968, mit je 400 000 fl. zu fixiren und den Landesausschuss zu ermächtigen, dass er in jedem Jahre in den Landesvoranschlag den Betrag von 400 000 fl. für den gedachten Zweck einstelle.

— **Der Verkauf der Schneebergbahn.** Vor kurzem fand die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Schneebergbahn statt. In derselben wurde einstimmig beschlossen, den Betrieb der gesellschaftlichen Linien vom 1. Januar 1899 ab in eigene Regie zu übernehmen und den Verwaltungsrath zu ermächtigen, eventuell einen Betriebsvertrag mit einer anderen Gesellschaft zu schliessen.

Im Zusammenhange mit diesem Beschlusse verlautbart die Direktion der Aspangbahn, dass sie mit 1. Januar 1899 die Betriebsführung auf den Linien der Schneebergbahn übernimmt. Die gegenwärtig auf der Schneebergbahn bestehenden Fahrordnungen und Tarife bleiben bis auf weiteres aufrecht.

— Das Projekt der am linken Ufer des Innflusses zu führenden **Zillerthalbahn** von Mayerhofen über Zell am Ziller und nach Ueberbrückung des Inn nach Imbach zum Anschlusse an die Südbahn ist dem Vernehmen nach gegen Schluss des Jahres 1898 in ein aktuelles Stadium getreten und der sehnliche Wunsch der Tiroler nach dem endlichen Ausbaue dieser Eisenbahnlinie dürfte nunmehr in Erfüllung gehen. Seitens der

Interessenten ist nämlich die Zeichnung bezw. Einzahlung des relativ bedeutenden Betrages von 300 000 fl. erfolgt. Nachdem bekanntlich seitens des Landes Tirol für diesen Bahnbau eine Subvention von 100 000 fl. bereits bewilligt ist, handelt es sich noch darum, den Rest von beiläufig 400 000 fl. auf Grund einer staatlichen Garantie aufzubringen. Die Aufbringung des letztgenannten Betrages dürfte kaum erhebliche Schwierigkeiten verursachen, und es kann somit die Sicherstellung dieses seit Jahren ventilirten Bahnprojektes als erfolgt angesehen werden.

— Der zweite Jahresbericht der Budapester Vereinigten Elektrizitätsgesellschaft konstatirt unter anderem das vorgeschrittene Stadium der Konzessionsverhandlungen betreffs der **elektrischen Bahn Payerbach-Reichenau-Prein** und stellt die Vollendung dieses Bahnbaues in kürzester Zeit in Aussicht.

— **Eine neue Lokalbahnunternehmung in Oesterreich.** Wie die „Neue Freie Presse" meldet, wird die Darmstädter Bank, welche sich zuerst mit ihrer Gruppe dem Kleinbahnwesen in Deutschland zugewendet und speziell in Süddeutschland in Verbindung mit der Firma Hermann Bachstein ein umfassendes Sekundärbahnnetz hergestellt hat, nunmehr auch in Oesterreich auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens thätig sein. Das genannte Konsortium hat zunächst die Konzession für eine kleinere Lokalbahn in Nordböhmen von Raspenau nach Weissbach erworben und den Bau dieser Linie begonnen. Eine Reihe weiterer Projekte ist im Studium begriffen. Das Konsortium soll beabsichtigen, abweichend von dem in Oesterreich bisher üblichen Modus, die Lokalbahnen weder durch den Staat noch durch eine sonstige anschliessende Hauptbahn betreiben zu lassen, sondern die Bahnen selbst zu betreiben.

— **Oesterreichisch - ungarische Staatseisenbahngesellschaft.** Die mit Genehmigung des Eisenbahnministeriums am 14. November 1898 in Kraft getretene Herabsetzung der **Ladefristen** auf sechs Tagesstunden, welche rücksichtlich der offenen Wagen bereits mit 1. Dezember ausser Wirksamkeit trat, wurde vom 1. Januar 1899 an gänzlich aufgehoben, und ist mit diesem Tage für das Verladen bezw. Ausladen der Güter die tarifmässige Frist von 24 Stunden wieder in Kraft getreten.

— **Das Budget der Wiener Stadtbahn.** Das Spezialbudget des Eisenbahnministeriums für das Jahr 1899 enthält auch die Präliminaransätze für die Wiener Stadtbahn. Im nächsten Jahre soll, und zwar am 1. Juni, die untere Wienthallinie vom Hauptzollamtsbahnhofe bis nach Meidling eröffnet werden. Das gesammte Netz der Wiener Stadtbahn wird dann eine Länge von 48,29 km besitzen. Das letzte Theilstück, nämlich die Donaukanallinie, soll erst im Jahre 1900 dem Betriebe übergeben werden. Für das nächste Jahr werden die Einnahmen der Stadtbahnlinien auf 1 900 000 fl., die Ausgaben auf 2 013 000 fl. eingestellt. Die Stadtbahn würde danach mit einem Betriebsabgange schliessen, ein Ergebniss, mit welchem man von Anbeginn rechnete, da bei den bisher dem Betriebe übergebenen Theilstrecken, so lange sie ohne Zusammenhang mit den erst zu eröffnenden Linien und insbesondere mit der unteren Wienthallinie sind, die Voraussetzungen für einen genügend dichten Verkehr fehlen.

— **Das elektrische Bahnnetz in Wien.** Es verlautet, dass die Konzessionäre der Wiener elektrischen Bahnen die Absicht haben, in naher Zeit an die Ausführung der Unterpflasterbahnen zu schreiten. Die Gemeinde Wien hat sich den Bau dieser Unterpflasterbahnen vorbehalten; für den Fall jedoch, als die Gemeinde sich nicht zur Errichtung derselben entschliesst, wird die Anlage der neuen Bau- und Betriebsgesellschaft überlassen, welche dann alle erforderlichen Herstellungen, sowie den Betrieb auf eigene Kosten durchzuführen hat.

— Der **Kaiser-Jubiläumswohlthätigkeitsverein für Töchter von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen** hat am 2. Dezember, dem Tage des Kaiserjubiläums, 15 Heirathsausstattungen von je 803 Kr. an Töchter von 4 Beamten, 4 Unterbeamten, 1 Diurnisten, 2 Dienern, 2 Wächtern und 2 stabilisirten Arbeitern verliehen.

— Mit Bezug auf die von einem Wiener Blatte gebrachten Mittheilungen über die **Lage der österreichischen Wagenbauindustrie** wird seitens der österreichischen Wagenfabriken folgende Erklärung veröffentlicht: „Es ist leider wahr, dass sich die Wagenbestellungen auf die einzelnen Monate ungleich vertheilen, so dass angestrengter Betrieb mit Arbeitsmangel stetig abwechseln; der Fall aber, dass die einheimischen Wagenfabriken den Bedarf der österreichischen Bahnen zu bewältigen nicht in der Lage wären, ist noch nie eingetroffen; Beweis dessen, dass die Wagenfabriken, neben den inländischen Bestellungen, ständig den Export pflegen müssen, um genügend beschäftigt zu sein. Die Nachricht, dass die Wagenfabriken für die Lieferung von elektrischen Wagen einen Termin von sieben Monaten beanspruchen, ist nicht den Thatsachen entsprechend, da dieselben solche Wagen schon im April eventuell im März 1899 liefern können. Die Fabriken sind derzeit überhaupt wenig beschäftigt; dieselben mussten in letzter Zeit ihren Arbeiterstand verringern und waren ausserdem genöthigt, Bestellungen, die erst in den Frühjahrs- und Sommermonaten 1899 zu bewirken sind, schon in diesem Jahre in Angriff zu nehmen. Dass die Fabriken über keine hinreichenden finanziellen Mittel verfügen und ihre Leistungsfähigkeit nicht erhöhen könnten, ist noch durch keinen Fall erwiesen worden; eine Vergrösserung ihrer Betriebe würde keinem Anstand begegnen, nur besteht hierzu leider keine Veranlassung."

— **Konversion der Prioritäten der Fünfkirchen-Barcser Bahn.** Der im ungarischen Abgeordnetenhause am 30. Dezember 1898 eingereichte Gesetzentwurf über die Konversion der 5 % Prioritätsobligationen der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und über ihre neueren Investitionsausgaben besagt im § 1: Aus Anlass der Konversion der noch im allgemeinen Verkehr befindlichen Titres aus der ursprünglich mit 3 449 000 fl. in Silber nominell emittirten 5 % Prioritätsanleihe der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn wird für die Ausfertigung und pfandrechtliche Intabulation der Haupt- und Partialobligationen der neu zu emittirenden minder verzinslichen Anleihe, ferner für die auf diese Konversionsoperation bezüglichen Dokumente und Korrespondenzen, endlich für die Kupons der erwähnten neu zu emittirenden Titres die volle Stempel- und Gebührenfreiheit bewilligt. § 2. Die Differenz zwischen der Summe, die zur Einlösung der noch im öffentlichen Verkehr befindlichen Titres der den Gegenstand der Konversion bildenden Prioritätsanleihe verwendet wurde und der aus der Verwerthung der neuen Titres einfliessenden Summe ist in jenem Theile, welcher nach Abzug der Konversionskosten erübrigt, zur Verminderung der seitens der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn von der Staatskasse unter dem Titel der Staatsgarantie in Anspruch genommen und aus der 1876er Investitionsanleihe geleisteten Vorschüsse, und zwar in erster Reihe zur Verminderung der auf dem Konto der erwähnten Vorschüsse gebuchten Zinsen und in zweiter Reihe zur Verminderung des Vorschusskapitals zu verwenden und vom Finanzminister als transitorische Einnahme zu verrechnen. § 3. Die Regierung wird ermächtigt, der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn zu gestatten, dass sie das Kapitalstilgungs- und Zinsenerforderniss des Anlehens, das zur Deckung der auf diese Bahn entfallenden Quote zu den Erweiterungskosten der von dieser Bahn und von den ungarischen Staatsbahnen gemeinsam benutzten Station Fünfkirchen aufgenommen werden und den Betrag von 232 800 fl. nicht übersteigen soll, als Ausgabe auf dem Betriebskonto verrechne.

— **Personalnachrichten.** Ministerialrath Dr. Josef Ritter v. Küchler, Departementsvorstand im Eisenbahnministerium, ist am 26. Dezember 1898 an einem Herzschlage gestorben. Ministerialrath v. Küchler zählte zu den tüchtigsten Oberbeamten des österreichischen Eisenbahnministeriums und erfreute sich vermöge seiner persönlichen Eigenschaften grösster Werthschätzung.

Rumänien.

— **Neuorganisation einzelner Dienstzweige der rumänischen Staatsbahnen.** Infolge der vor einigen Monaten erfolgten Vereinigung der Abtheilungen für den Verkehr mit jener für kommerziellen Dienst der rumänischen Staatsbahnen ist ab 1. Januar 1899 folgende Neuorganisation dieser Dienstzweige in Kraft getreten: 1. Sekretariat und Personal, 2. Verkehrsdienst, 3. Wagenkontrole und Dirigirung, 4. Kassenkontrole, 5. Materialdienst, 6. Abrechnungswesen nnd Buchhaltung, 7. Reklamations- und kommerzieller Manipulationsdienst, 8. Statistik, 9. Einnahmenkontrole für den Lokalverkehr, 10. Tarife und Kontrole für internationale Verkehre, 11. Erhaltung der Centralweichenanlagen und 12. Telegraphendienst.

Gleichzeitig wurde der Centraldienst der Bahnerhaltungsabtheilung reorganisirt und in drei Abtheilungen, für administrativen, für Buchhaltungs- und für technischen Dienst eingetheilt. Die erste Abtheilung besteht aus den Büreaus für Sekretariat und für Materialwesen, die zweite aus den Büreaus für Buchhaltung und für Liquidatur und die dritte aus dem technischen Büreau und jenem für Bahnerhaltungsstatistik.

— **Steigerung des Bodenwerthes infolge des Eisenbahnbaues.** In der letzten Zeit wurden Erhebungen gepflogen um den durch den Bau der Eisenbahnen hervorgebrachten Mehrwerth des Grund und Bodens festzustellen. Von den diesbezüglichen Ergebnissen ist u. a. hervorzuheben, dass der Pachtschil-

ling zweier an der Donau gelegenen Staatsdomänen sich beträchtlich erhöht hat, und zwar derjenige der Domäne im Kreise Jalomita (18 Güter = 136 065 ha) von 546 425 auf 2 152 300 Frcs. und derjenige der Domäne im Kreise Braila (5 Güter = 28 355 ha) von 187 790 auf 474 600 Frcs.

— Der **Kassationshof** hat entschieden, dass der Empfänger, nach Behebung einer Sendung nicht verpflichtet ist, den **wegen falscher Inhaltsdeklaration nachträglich geforderten Frachtzuschlag** zu bezahlen.

— Das Abgeordnetenhaus hat die bereits im Vorjahre eingebrachte Vorlage, betreffend die **Aufbesserung der Bezüge des Eisenbahnpersonales** angenommen.

Vereins-Ausland.

— **Numerirte Erholungsplätze** ist das Neueste in den russischen Eisenbahnwagen. In diesem Jahre werden für sämmtliche russische Staatsbahnen Fahrkarten verkauft werden, die zur Benutzung eigens dazu eingerichteter Ruheplätze berechtigen. Für die Strecke zwischen Warschau und der deutschen Grenze, sowie für die zwischen Moskau und Petersburg werden bereits in diesem Monat solche Fahrkarten ausgegeben. Es wird für diese eine Zuschlagszahlung von 1,50 R. für jede Eisenbahnlinie erhoben werden.

Neu ist die Idee zweifellos, aber auch nicht minder unverständlich. Uebrigens ist der Termin für die Einführung dieser Neuerung so nahe bevorstehend, dass man ruhig abwarten kann, die gesprächigen russischen Zeitungen werden schon bald genug mittheilen, wie, warum usw. sich die Sache bewährt.

Anschliessend hieran können wir noch zu der von uns bereits gemeldeten Nachricht über die Einführung von Platzkarten auf den russischen Bahnen mittheilen, dass die Platzkarten vor Abgang eines jeden Zuges an den Stationskassen, sowie eine Woche vor Abgang des Zuges, den man benutzen will, bei den Stadtstationen der Staatseisenbahnen und den Komptoirs der internationalen Schlafwagengesellschaft in Petersburg, Moskau und Warschau gelöst werden können. Im letzteren Falle wird noch eine Kommissionsgebühr von 15 Kop. pro Schlafwagenplatz II. Klasse, von 20. Kop. pro Platz I. Klasse und von 25 Kop. für jeden Platz im Wagen extra erhoben. Die Benutzung der Schlafwagen auf den russischen Bahnen soll gleichzeitig bedeutend billiger werden. Früher kostete z. B. ein Schlafwagenplatz im Schlafwagen der internationalen Gesellschaft von Petersburg bis Wirballen 7,48 R. (I. Klasse) und 5,18 R. (II. Klasse). Vom 1./13. Januar d. J. wird im Staatsbahnwagen der Platz für dieselbe Strecke nur 2,50 R. einschliesslich Wäsche kosten; von Moskau nach Ssewastopol kostete früher ein Platz im Schlafwagen (I. Klasse) 8 R. und (II. Klasse) 6,40 R.; jetzt wird er einschliesslich Wäsche nur 4 R. kosten. Von grösserer Wichtigkeit wird die Einführung der Platzkarten in denjenigen Fällen, in denen ein Reisender ein einzelnes Abtheil für sich allein zu haben wünscht. Unter den alten Verhältnissen war die Benutzung einzelner Abtheile sehr kostspielig.

— In einem seiner neuesten Briefe aus Ostasien an die „Frankfurter Zeitung“ gibt Dr. Goldmann u. a. einige Einzelheiten über den **Bau** und zugleich den **Betrieb** der **chinesischen Bahn von Tientsin nach Peking**: Der beste Zug geht Vormittags um 11 Uhr 30 Minuten von Tientsin ab. Eine hohe und starke Lokomotive ist vorgespannt, die vorn einen eisernen Rechen hat, um die Chinesen wegzufegen, die das Bedürfniss fühlen sollten, sich eine fahrende Lokomotive ein wenig von vorn anzusehen. Der Zug ist, wie auf dieser Bahn üblich, von riesiger Länge. Er besteht fast nur aus Personenwagen, und man läuft mehrere Minuten an ihm entlang, bis man zum Customs Car kommt, der unmittelbar hinter der Maschine angekoppelt ist. Die Zollverwaltung hat die wenigen europäischen Einrichtungen geschaffen, die China, das von Chinesen regierte China, besitzt. So trägt ihren Namen auch dieser Wagen, der allein für Europäer bestimmt ist und der es dem Reisenden ermöglicht, mit allem Komfort einer heimischen I. Klasse in einem chinesischen Zuge zu fahren. Der Customs Car ist in kleine Kupees eingetheilt. Man sitzt auf gut gepolsterten Bänken und sieht in die Gegend hinaus durch Fensterscheiben, deren Glas einen bläulichen Schimmer hat. Das Spiel der Kinder, die sich die Welt durch ein buntes Glas ansehen, findet sich hier als Eisenbahnluxus wieder. Diese Bahnverwaltung sorgt nicht nur dafür, dass die Passagiere im Wagen sich behaglich fühlen, sondern sie bemüht sich auch, ihnen das Land zu verschönern, durch das sie fahren. Man wird anfangs frappirt dadurch, dass die Landschaft draussen so zurechtgemacht, so gemalt scheint, und merkt erst allmählich, dass die Fensterscheiben blau geschliffen sind. Es ist merkwürdig, wie ein wenig Blau hinreicht, um der Welt ein glückliches Aussehen zu geben! So kann man sich in die Eisenbahnreisen der Zukunft hineinträumen, wo die Landschaft durch bunte Fensterscheiben stilisirt werden wird: „Wir fahren jetzt ins Höllenthal!“ wird der Kondukteur sagen und rothe Scheiben in die Kupeefenster einsetzen und eine Station vor dem Meere wird er mit blauen Scheiben erscheinen, um dem Azur des Südens ein wenig nachzuhelfen. Im Customs Car geht das Raffinement allerdings noch nicht so weit, dass die Scheiben je nach der Gegend gewechselt werden. Ein europäischer Kondukteur fordert die Billets ab, für welche der Preis ein wenig höher angesetzt ist, als für die gewöhnlichen Fahrkarten. Im Laufe der Reise bringt ein chinesischer Bahnbeamter eine Tasse Thee. Auch Birnen kann man haben, Pekingbirnen, die wie Aepfel aussehen und süss und würzig schmecken. Der ganze übrige Zug ist gestopft voll mit Chinesen.

Das Stationsgebäude von Peking ist noch mit Gerüsten umgeben, aber bereits bis zum dritten Stockwerk gediehen. Der stattliche graue Ziegelbau sieht wirklich nach Hauptstadt aus. Später werden dort die Züge vorfahren. Einweilen ist der Bahnhof von Peking nicht viel mehr als das Ende des Gleises. In einem länglichen Holzschuppen mit Wellblechdach ist ein kleines Wartezimmer für vornehme Leute reservirt. Auch der Billetschalter ist dort untergebracht. Im übrigen ist die einzige Bahnhofslokalität der Perron. Das Bahnhofsrestaurant befindet sich ausserhalb oder vielmehr unterhalb des erhöhten Bahnsteiges. Theehäuser sind errichtet aus Matten, die zwischen Pflöcken ausgespannt sind. Sie stehen in Gassen beieinander und bilden ein wahres Zeltlager, eine kleine Nomadenstadt, der ein Zaun ihre Grenzen zieht. Daneben liegt eine Art weiter Hofraum, in den man unmittelbar vom Perron hinuntersteigt. Das ist der Droschkenhalteplatz. Hunderte von Maulthierkarren, alle von dem blauen Tuchdach überwölbt, warten hier auf die Reisenden, um sie nach der Stadt zu befördern. Wer reiten will, kann auch ein Maulthier ohne Karren haben. Sänften muss man sich vorher zur Bahn bestellen.

— Die **Eisenbahn nach Uganda** ist jetzt bis zu dem 240 englische Meilen von Mombasa entfernt gelegenen Lager bei Sniba vollendet. Viel Schaden richteten auf dem letzten Theil der Strecke ein furchtbarer Orkan und heftige Regengüsse an. Einen grossen Verlust hat der Bau der Bahn durch den Tod des Ingenieurs W. H. Harrison erlitten. Er starb an den Folgen seiner durch einen Löwen erhaltenen Verwundungen. Harrison begab sich, begleitet von M. Boothby und einem eingeborenen Diener, auf die Jagd. Unweit Kikiyu trafen sie einen Löwen und eine Löwin. Harrison schoss und verwundete den Löwen. Das wüthende Thier sprang auf ihn los, fasste ihn beim linken Arm und schleppte ihn eine Strecke fort. Als er den Diener sah, lies er sein Opfer los und stürzte sich auf diesen. Darauf feuerte Harrison einen zweiten Schuss auf die Bestie ab. Aber auch dieser tödtete sie nicht. Aufs neue stürzte sie sich auf Harrison, packte ihn nochmals an dem schon schwer verletzten linken Arm und zerfleischte ihn in furchtbarer Weise. Nachdem Hilfe angelangt war, wurde der Löwe erschossen. Harrison wurde ins Lager getragen, wo ihm der Arm abgenommen werden musste, um sein Leben zu retten. Die Operation ging glücklich von statten. Die Kräfte aber sanken, und er starb an der Nervenerschütterung und dem Blutverlust.

— Zur **wirthschaftlichen Erschliessung Kubas und Portorikos** werden — wie der „N.-Z.“ aus Newyork geschrieben wird — zahlreiche Gesellschaften mit bedeutendem Kapital gegründet. Eine der hervorragendsten dieser Unternehmergesellschaften ist das „American West Indies Syndicate“, eine anfangs September 1898 unter den Gesetzen des Staates Newyersey inkorporirte Gesellschaft, welche über ein Kapital von 18 000 000 D. (72 000 000 ℳ) verfügt und sich im Besitze von Kontrakten der Bundesregierung befindet, behufs Errichtung grossartiger **Bahn- und Dockanlagen** in und nahe der Hauptstadt von Kuba. Dem genannten Syndikat gehören Männer an, die in der Geschäftswelt Amerikas eine hervorragende Stellung einnehmen. An erster Stelle plant die Gesellschaft mit dem zur Zeit in Havana vorhandenen Verkehrssysteme mittelst von Pferden oder Mauleseln gezogenen unmodernen Strassenbahnwagen und Omnibussen aufzuräumen und dafür ein Trolley-Bahnsystem einzuführen, welches die Stadt durchkreuzen und zugleich dieselbe mit einer Gürtelbahn umspannen soll. Der weitere Plan der Gesellschaft geht dahin, zur Hebung des Schifffahrtsverkehres im Hafen von Havana eine neue grossartige Dockanlage in der Nähe der Hauptstadt zu errichten. Triscornio, ein in unmittelbarer Nähe von Havana gelegener Hafenplatz, ist für die Anlage in Aussicht genommen worden und werden die geplanten Dockanlagen mit dem Militärlager von Regali durch eine Bahn verbunden werden, welche sich am letzteren Punkte an die Zweigbahn nach Matanzas von der „United Railway Co.“ von Kuba anschliessen wird. Hierdurch wird der Transport von Gütern und Hilfsmitteln nach allen

Theilen der Insel wesentlich erleichtert und die kommerzielle Entwickelung derselben bedeutend gefördert werden. Von grossem Vortheile ist die Bahn zugleich für militärische Zwecke, speziell für die kubanische Besatzungsarmee. Die Bahn, welche auf die ureigensten Pläne der Bundesregierung zurückzuführen ist, von derselben aber dem Syndikat der meistbietenden Gesellschaft zum Bau und Betriebe übergeben wurde, wird eine Länge von 9 Meilen haben, im allgemeinen einspurig sein, aber so angelegt werden, dass jederzeit ein zweites Gleise gelegt werden kann. Schliesslich trägt das Syndikat sich mit dem Plane der Anlage eines **Eisenbahnnetzes über die ganze Insel** in Konkurrenz zu dem zur Zeit vorhandenen, von englischem Gelde kontrolirten, primitiven Bahnsystem. Bereits steht das Syndikat auch im Kampfe mit der kubanischen Gesellschaft, welcher die gegenwärtige Strassenbahn in Havana gehört. Den letzten Nachrichten zufolge ist jedoch ein für die amerikanischen Unternehmer glücklicher Ausgang des gerichtlichen Streites nicht mehr zu bezweifeln. Die im Auftrage der Bundesregierung ausgeführte Anlage soll bereits zum 1. Februar d. J. fertiggestellt sein.

— **Amerikanische Eisenbahnarbeiterstatistik.** Der Chef des Newyorker Büreaus für Arbeitsstatistik, Wm. Stainsby, sagt in seinem Jahresbericht, dass die Bahnen im Staate Newyork 31 000 Angestellte haben, und folgende Löhne im letzten Fiskaljahre bezahlten:

	Zahl der Angestellten	Löhne D.
Pennsylvania	12 353	7 025 961,87
Jersey Central	5 804	3 488 422,32
Morris & Essex . . .	5 440	2 875 747,62
Erie	2 785	1 718 263,58
Lehigh Valley	22 154	1 132 503,98
Susquehanna	1 168	533 402,32
Reading	1 058	534 797,04

Dazu kommen noch 959 Fähre- und Bahnbrückenbedienstete. Die Durchschnittslöhne betragen 564,06 D. Nahezu die Hälfte erhalten durchschnittlich 40 bis 50 D. monatlich, über 90 % 28 bis 55,58 D. monatlich. In den einzelnen Branchen erhalten die Angestellten folgende Löhne:

	Zahl der Angestellten	Löhne pro Monat D.
Zugführer	89	89,68
Kondukteure	561	74,89
Heizer	81	56,40
Maschinisten	411	55,88
Zimmerleute	817	49,13
Stationsagenten . . .	420	47,36
Streckenaufseher . . .	243	47,26
Bahnarbeiter	2 867	28,90
Total	6 942	

(„Soz. Praxis.“)

Allgemeines.

— **Internationale elektrische Post** nennt sich ein Unternehmen, das von Brüssel ausgeht und bei den Vertretern des Selbstfahrerwesens (Automobilismus) und anderer Sports Aufsehen erregen wird. Es hat sich eine Gesellschaft gebildet, um auf fahrbaren Strassen in Abständen von 15 bis 20 km elektrische Stationen zum Füllen von Akkumulatoren anzulegen, wobei auch für die Bedürfnisse solcher Selbstfahrer gesorgt werden soll, die Petroleum, Benzin, Gas usw. benutzen. Auch eine Wirthschaft, eine Station für ärztliche Hilfeleistung, eine Reparaturwerkstatt, eine Niederlage von Ergänzungstheilen für Wagen und Räder sollen damit verbunden werden. Die ersten Netze solcher Anlagen werden die grossen Landstrassen Belgiens und Frankreichs umfassen, zunächst die Strasse von Brüssel nach Paris durch das Thal der Maas. Der Pariser „Electricien“ erwartet von der Ausführung dieses Planes eine Umwälzung in der Industrie der Selbstfahrer; der Nutzen für die Gesellschaft werde schon durch die zahlreiche Kundschaft der Radfahrer gesichert sein.

— Von einer **gepfändeten Eisenbahnstation** wird aus Palermo geschrieben: Die Verwaltung der Eisenbahn Palermo-Corleone hatte seit 16 Jahren keine Einkommensteuer gezahlt. Durch Reklamationen, Beschwerden und andere Mittel erlangte sie fortwährend Stundungen, sodass der Steuerheber Ritter Papalardo zuletzt etwa 235 000 Lire zu fordern hatte. Als die Verwaltung am 27. Dezember eine festgesetzte Rate von 47 000 Lire nicht zahlen wollte oder konnte, schritt der Steuererheber in aller Form Rechtens zur Pfändung des Hauptbahnhofes in Palermo und des Verwaltungsgebäudes. Die Linie Palermo-Corleone hat bis jetzt den Unternehmern nur wenig Freude bereitet, da sie fast gar nichts abwirft.

— Zeitungsmittheilungen zufolge findet in Chicago demnächst eines der aufregendsten und interessantesten **Wettrennen** statt. Zwei der **grössten Lokomotiven** der beiden ersten Eisenbahngesellschaften der Union werden eine Wettfahrt von Chicago nach Omaha, d. h. über eine Entfernung von 400 englischen Meilen, machen. Die eine derselben führt zwei Postwagen und einen Salonwagen, die andere vier Postwagen hinter sich. Der Preis der Wettfahrt ist der Zuschlag des Regierungspostvertrages, welcher derjenigen Eisenbahngesellschaft zufällt, deren Maschine als Sieger aus dem Rennen hervorgeht. (?) Die Reineinnahme aus dem Vertrag wird auf 1 000 000 D. geschätzt.

Die Elektrotechnik im Eisenbahnwesen.

Ein Vorschlag.

Das Streben, das Menschenleben im Eisenbahnbetriebe sicher zu stellen, hat seit geraumer Zeit zur Durchführung des Raumblocksystemes, des Fahrens in Raumdistanz, geführt, eines Systemes, das im Eisenbahnverkehr einen grossen, erfreulichen Fortschritt gegenüber dem Zeitblocksystem bedeutet. Um die Raumfolge der Züge zu wahren, bedarf es der Anwendung elektrischer Energie.

Der wunde Punkt im Gleise selbst ist gewissermaassen die Weiche. Indem auf die Sicherstellung der Fahrt auch an denjenigen Stellen, an denen eine Gefährdung der Züge infolge möglicher Durchkreuzung von Fahrrichtungen nicht ausgeschlossen schien, Bedacht genommen wurde, entstand wiederum ein besonderer Zweig des Sicherungswesens, in dem der elektrische Funke ebenfalls die Rolle zu spielen beginnt.

Man kann heute im weiteren Sinne sagen, dass der elektrische Strom die Seele unseres ganzen modernen Sicherungswesens ist. Hier ist es wesentlich der Schwachstrom, der dem Betriebe seine Dienste leiht.

Aber auch der Starkstrom beginnt in alle Zweige des Eisenbahndienstes einzugreifen. Wo sich grosse Wasserkräfte, mächtige Kohlenlager in der Nähe der Bahnen befinden, wird man immer mehr dazu übergehen, mit dem elektrischen Strom Werkstätten und Hebevorrichtungen zu betreiben, Weichen und Signale zu stellen, zur Beleuchtung Bogen- und Glühlicht zu verwenden. Ja, dass die elektrische Lokomotive und der Motorwagen mit der Dampflokomotive ernstlich in Wettbewerb treten werden, zeigen die in den letzten Jahren in Amerika gemachten Versuche.

Im Nachrichtendienst hat der elektrische Strom — als Schwachstrom — schon lange Verwendung gefunden.

Wo die Verwendung der elektrischen Energie im Eisenbahnbetrieb eine so gewaltige Rolle spielt, überhaupt eine gesteigerte Betriebsführung im heutigen Sinne erst möglich macht, sollte es da nicht zweckentsprechend, ja nothwendig sein, bei den Betriebsdirektionen eigene Abtheilungen zu errichten, denen die sämmtlichen elektrotechnischen Angelegenheiten zugewiesen würden? Nur dann wird man einen Beamtenkörper haben, der den demnächst ohne Zweifel herantretenden noch grösseren Aufgaben gewachsen sein wird.

Fragt man sich, wem die Leitung dieses so wichtigen Zweiges anzuvertrauen wäre, so wird man sich sagen müssen, dass man dafür einen Starkstromtechniker heranzuziehen hätte. Dieser würde sich infolge seines auf umfassendes Studium gegründeten vielseitigen technischen Wissens auch im Schwachstromwesen vollständig zurechtfinden.

Anzustreben wäre also eine Abtheilung bei den Betriebsdirektionen, die das Sicherungs-, Stark- und Schwachstromwesen bearbeitet und der ein modern gebildeter Starkstromtechniker vorsteht. W.

Gerichtsentscheidungen.

(Schluss aus Nr. 99 Jahrgang 1898.)

17. Für verletzende Eingriffe der Staatsbahnverwaltung in die Privatrechte einer Gemeinde hat die Bahn Ersatz zu leisten, sofern die Gemeinde nicht kraft Gesetzes zu deren Duldung verpflichtet ist (Stadt Grabow in Mecklenburg gegen preuss. Eisenbahnverwaltung).

R. G. 28. VI. 98 (Juristische Wochenschrift 98 S. 485).

18. Wer auf seinem Grundstück unmittelbar an der Grenze gräbt, hat dafür zu sorgen, dass die Grenzbauten des Nachbars nicht einstürzen.

Bayerisches oberstes Landesgericht 21. I. 98 (Seuffert, Archiv f. Entsch. d. obersten Gerichte 98 S. 272).

19. Bei übermässigen Erschütterungen kann dem Beschädigten nicht vorgehalten werden, er hätte nicht unmittelbar an der Bahngrenze bauen sollen. In seinem Thun liegt nur ein gesetzmässiges Ausnutzen des Eigenthumsrechtes, für dessen Beschränkung die Bahn haftet.
Appellhof Brüssel 18. XI. 96 (Zeitschr. f. franz. Civilrecht 98 S. 385).

20. Nur die Scheidemauern, nicht andere Gebäudemauern dürfen zur Hälfte über die Grenze hinüberragen. (Franz. R.)
R. G. 4. I. 98 (Zeitschr. f. franz. Civilrecht 98 S. 440).

21. Nothweg wird nur zur wirthschaftlichen Verwerthung eines Grundstückes, daher nicht zur Verbindung mit einer Grabstätte gewährt. (Gemeines R.)
R. G. 15. IV. 98 (Jur. Wochenschrift 98 S. 369).

22. Eine Dienstbarkeit des Angrenzers einer öffentlichen Strasse auf deren Fortbestand besteht im gemeinen Recht nicht.
R. G. 24. V. 98 (Jur. Wochenschrift 98 S. 441).

23. Die Verunreinigung eines Baches durch einen Anlieger verpflichtet diesen nur dann zu Schadensersatz, wenn sie eine übermässige ist, die einen wesentlichen Einfluss auf die Benutzbarkeit des Wassers hat. (Preuss. R.)
R. G. 21. V. 98 (Jur. Wochenschrift 98 S. 444, 446).

24. Aenderungen der öffentlichen Strasse durch die Eisenbahn begründen nur dann die Haftbarkeit der letzteren, wenn dieselben die Benutzung erschwert haben, nicht auch, wenn sie lediglich die Verlegung der Steigung zur Folge hatten. (Gem. R.)
R. G. 7. VI. 98 (Jur. Wochenschr. 98 S. 464).

25. Bei Rückstau des Hochwassers durch einen Eisenbahndamm kommt § 14 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. Nov. 38 zur Anwendung.
R. G. 2. VII. 98 (Jur. Wochenschrift 98 S. 521).

26. Preuss. Enteignungsgesetz. Die zu gewährende Entschädigungssumme ist eine einheitliche, die Anfechtung auch nur eines Punktes bezw. Theiles gibt ein Recht zur Aenderung der ganzen Summe.
R. G. 22. VI. 98 (Jur. Wochenschrift 98 S. 489).

27. Dasselbe. Bei Tieferlegung der beiden Strassen in Berlin um nahezu 2 m trat der Keller vollkommen ans Tageslicht und hörte die Verbindung der Geschäftsläden des Erdgeschosses mit der Strasse auf. Die Beeinträchtigung des Eigenthümers ist hier eine so wesentliche, dass dieselbe thatsächlich nicht vollständig zu heben ist, mithin eine Uebernahme des ganzen Hauses durch die Bahn dem Antrage des Eigenthümers gemäss angeordnet werden muss. (§ 9 Abs. 3.)
R. G. 3. IV. 97 (Entsch. d. R. G. in Civilsachen Band XXXIX S. 273.

28. Dasselbe. Nach Abrede enteignete eine Kleinbahn nicht nur für sich, sondern auch zugleich für die Stadtgemeinde zur Verbreiterung einiger Strassen. Wenn auch diese Enteignung nicht durch die Stadt selbst betrieben wurde, so erfolgt sie für diese und es konnte daher für das Restgrundstück der Werth desselben als Bauland angesetzt werden.
R. G. 14. I. 98 (Jur. Wochenschrift 98 S. 149).

29. Dasselbe. Der durch die Enteignung Betroffene, dessen Grundeigenthum dadurch so viel verloren hat, dass ihm zugleich damit das Jagdrecht verlustig gegangen ist, kann nicht angehalten werden, soviel Land andern Orts dazu zu kaufen, dass er wieder ein selbständiges Jagdrecht auf eigenem Gebiete ausüben kann. Die Bahn haftet für den durch den Verlust des Jagdrechtes verursachten Schaden.
R. G. 13. III. 98 (Jur. Wochenschrift 98 S. 315).

30. Reichshaftpflichtgesetz. Die Frau eines Rittergutsbesitzers hat keinen Ersatzanspruch bei einer Verletzung durch Eisenbahnunfall, welche ihre Thätigkeit in der Gutswirthschaft unmöglich macht. Die Thätigkeit der Frau kommt in der Ehe dem Manne zu gute, der aber kraft Gesetzes für ihren Unterhalt zu sorgen hat, so dass sie darin durch die Verletzung nicht geschädigt ist. Dem Mann wird allgemein ein Schadensersatzanspruch für Verletzung oder Tödtung seiner Frau versagt. § 3 d. G. Anders allerdings nach Auflösung der Ehe.
R. G. 9. IV. 97 (Entsch. d. R. G. i. Civilsachen Band XXXIX S. 36).

31. Dasselbe. Bei konkurrirendem Verschulden des Verletzten und der Bahn schliesst dasjenige des ersteren seine Haftung aus, wenn es nicht ursächlich für den Unfall gewirkt hat. Dieser Grundsatz findet auch Anwendung innerhalb eines Vertragsverhältnisses.
R. G. 14. XII. 97 (Jur. Wochenschrift 98 S. 85).

32. Dasselbe. Konnte bei zusammentreffendem Verschulden des Verletzten und der Eisenbahn nicht festgestellt werden, wessen Verschulden den Ausschlag gegeben hat, so ist die Bahnverwaltung zu verurtheilen.
R. G. 25. II. 98 (Jur. Wochenschrift 98 S. 227).

33. Dasselbe. Die Beförderung von Materialzügen auf einer im Bau begriffenen Bahn fällt ebenso unter den Begriff des Betriebes im Sinne des § 1 d. Haftpflichtgesetzes wie das Stehenlassen von Zügen auf unbewachter fertiggestellter Bahn ohne Sicherung gegen Abrollen.
R. G. 11. III. 98 (Jur. Wochenschrift 98 S. 267).

34. Dasselbe. Der auf das Trittbrett aufgesprungene Fahrgast einer elektrischen Bahn war von einer vorüberfahrenden Kutsche herabgerissen worden. Das Gericht nahm hier höhere Gewalt an und wies den Anspruch gegen die Bahn ab. Der Umstand, dass der Verletzte während der Fahrt vom Strassendamm aus aufgesprungen war, der bei den Verkehrseinrichtungen der Jetztzeit nicht zu vermeiden ist, steht mit dem Unfalle in keinem ursächlichen Zusammenhang.
R. G. 1. IV. 98 (Jur. Wochenschrift 98 S. 295).

35. Dasselbe. Bleivergiftung ist nicht Betriebsunfall im Sinne des § 1 H. Pfl. G., sondern Gewerbekrankheit, es kommen daher die Bestimmungen der Krankenversicherung zur Anwendung.
R. G. 8. II. 98 (Jurist. Wochenschrift 98 S. 484).

36. Dasselbe. Die Wittwe und Kinder eines im allgemeinen Grenzdienste angestellten Grenzaufsehers, der in Ausübung seines Berufes zum Betreten des Bahnkörpers berechtigt war und dabei von einem Zuge überfahren und getödtet worden ist, sind nicht beschränkt auf einen Anspruch nach § 12 des Reichsfürsorgegesetzes, sondern haben einen Entschädigungsanspruch gegen die Eisenbahnverwaltung nach dem Reichshaftpflichtgesetze, da das Fürsorgegesetz nicht Beamte betrifft, welche im dienstlichen Interesse den Gefahren eines versicherungspflichtigen Betriebes ausgesetzt, sondern nur jene, welche in solchen Betrieben beschäftigt sind.
R. G. 5. X. 97 (Jur. Zeitschr. f. Elsass-Lothringen 98 S. 97).

37. Krankenversicherung. Die Fürsorge für Angehörige hat nur zur Voraussetzung, dass diese z. Zt. des Eintrittes des Unterstützungsfalles im Haushalte des Kassenmitgliedes waren; unerheblich ist es, dass sich der Angehörige später anders wo aufhält (z. B. in einem Krankenhause). §§ 24, 57 b. K. V. G.
Preuss. Ob.-Verw.-Ger. 26. II. 98 (Arbeiterversorgung 98 S. 474).

38. Dasselbe. Die 13 wöchige Unterstützungszeit beginnt nicht schon mit dem Tage der Erkrankung, sondern erst mit der thatsächlichen Inanspruchnahme der Kassenleistungen. Für die Berechnung der dreitägigen Krankengeldkarenzzeit ist jedoch stets der Erkrankungstag maassgebend.
Preuss. Ob.-Verw.-Ger. 15. IX. 97 („Die Invaliditäts- und Altersversicherung“ 98 S. 175).

39. Unfallversicherung. Wegen Wegfall der Bedürftigkeit gestrichene Ascendentenrente ist bei deren Wiedereintritt wieder zu gewähren.
Reichsversicherungsamt 17. VI. 98 (Arbeiterversorgung 98 S. 445).

40. Dasselbe. Wechsel der Arbeitskleidung nach Schluss der Arbeit gehört zum Betriebe.
R. V. A. in Arbeiterversorgung 98 S. 310.

41. Dasselbe. Die Infektion beim Brotessen während der Pause in der Fabrik ist nicht ohne weiteres Betriebsunfall.
R. V. A. 12. II. 98 (Arbeiterversorgung 98 S. 237).

42. Dasselbe. Die Gewährung vorläufiger Hilfe durch die Berufsgenossenschaft enthält kein Anerkenntniss der Entschädigungspflicht.
R. V. A. 4. XII. 97 (Arbeiterversorgung 98 S. 125).

43. Dasselbe. Der Unfall, den ein Arbeiter im örtlichen Bereiche der Betriebsstätte auf dem Wege zu einem ausserhalb gelegenen Wirthshause zwecks Befriedigung eines leiblichen Bedürfnisses erleidet, ist Betriebsunfall.
R. V. A. 22. X. 97 (Amtl. Nachrichten d. Reichsversicherungsamtes 98 S. 166).

44. Dasselbe. Weigert sich der Rentenbewerber, seinen Zustand ärztlich untersuchen zu lassen, so ist der nach Lage der Sache ungünstigste Bescheid gegen ihn zulässig. Dieses gilt auch für die Invalidenversicherung.
R. V. A. 9. II. 98 (Amtl. Nachrichten 98 S. 391).

45. Dasselbe. Weigert sich der Antragsteller nach einem Antrage auf Erhöhung der Rente, sich ärztlich untersuchen zu lassen, so ist nur der Erhöhungsanspruch, nicht aber auch die bisherige Rente abzulehnen.
R. V. A. 1. IV. 98 (Amtl. Nachrichten 98 S. 362).

46. Dasselbe. Eisenbahnunfall und Verletzung des Lokomotivführers durch dessen Fahrlässigkeit. Nur Vorsatz, nicht einmal grobe Fahrlässigkeit und verbotswidriges Handeln infolge solcher schliessen den Anspruch aus.
R. V. A. 23. II. 98 (Amtl. Nachrichten 98 S. 260).

47. Dasselbe. Die Kosten eines Heilverfahrens, welches der Verletzte ohne Zuziehung der Berufsgenossenschaft durchgeführt hat, treffen diese nur soweit, als sie voraussichtlich auch bei deren Zuziehung hätten aufgewandt werden müssen.
R. V. A. 2. III. 98 (Amtl. Nachrichten 98 S. 261).

48. Alters- und Invalidenversicherung. Guter Glaube schützt den Arbeitgeber im § 151 des A.- u. I.-G. nicht vor Strafe für Einträge in den Quittungskarten über Dauer der Krankheit, die

den Behörden vorbehalten sind, selbst wenn in den Karten ein solches Verbot nirgends erwähnt ist.
R. G. 21. II. 98 (Amtl. Nachrichten 98 S. 253).

49. Dasselbe. Im § 34 Z. 4 des A.- u. I.-G. ruht die Rentenzahlung ohne Rücksicht auf den Grund, aus welchem der Empfänger im Ausland wohnt (selbst bei einem Ausgewiesenen).
R. V. A. 24. III. 98 (Amtl. Nachrichten 98 S. 395).

50. Dasselbe. Epilepsie macht bei sonstiger Gesundheit nicht invalide, sondern beschränkt nur die Arbeitsfähigkeit.
R. V. A. 7. III. 98 (Amtl. Nachrichten 98 S. 391).

51. Dasselbe. Magenausspülung gehört zu den Kuren, die sich der zu Versichernde gefallen lassen muss.
R. V. A. 3. VII. 97 (Amtl. Nachrichten 98 S. 392).

52. Dasselbe. Die Versicherungspflicht bezieht sich auch auf ausländische Arbeiter, die auf ausländischen Strecken der preussischen Bahnen beschäftigt sind.
R. V. A. 28. XI. 97 (Arbeiterversorgung 98 S. 225).

IV. Strafrecht.

53. Bei Zollhinterziehung muss die Staatsanwaltschaft dem Angeklagten den Nachweis seiner Absicht, zu defraudiren, erbringen. Ohne diesen Nachweis ist das Vergehen nach feststehender Gerichtspraxis nicht vorhanden.
R. G. 11. X. 97 (Jur. Ztschr. f. Elsass-Lothringen 98 S. 97).

54. Der Lokomotivheizer ist „Angestellter“ im Sinne des § 135 des Vereinszollgesetzes. Damit die That „bei Ausführung des Dienstes“ erfolgt sei, ist erforderlich und genügt andererseits, dass das Delikt in unmittelbarer Beziehung zu den Dienstverrichtungen steht, so dass es ohne diese nicht hätte verübt werden können, nicht aber wird vorausgesetzt, dass es durch diese Dienstverrichtung selbst verübt wurde. (Verbergung der geschmuggelten Waaren im Heizraum.)
R. G. 28. II. 98 (Jur. Wochenschrift 98 S. 335).

55. § 316 St. G. B. Das ordnungsmässige Anbinden eines Pferdes auf einer Wiese schliesst eine Strafverfolgung des Anbindenden aus, wenn das Pferd sich infolge des Lärms der Bahn trotzdem plötzlich losreisst und mangels einer Einfriedigung der Bahn unter den Zug geräth.
R. G. 4. III. 98 (Jur. Wochenschrift 98 S. 331).

56. Dasselbe. „Transporte“ sind auch die Fahrmittel einer Bahn, z. B. ein leerer Arbeitszug.
R. G. 7. III. 98 (Jur. Wochenschrift 98 S. 331).

57. § 330 St. G. B. Wenn ein Bauunternehmer einen Bau auf ein vorhandenes Mauerwerk stützt, so hat er zunächst zu prüfen, ob dieses die Mehrbelastung tragen kann. Die Nichtbeachtung dieser Pflicht verletzt den § 330 St. G. B.
R. G. 7. III. 98 (Jur. Wochenschrift 98 S. 331).

58. Bei Depeschen haben auch die Angaben betr. Absender, Aufgabeort, Aufgabe- und Bestellzeit die Eigenschaften als Beurkundungen rechtlich erheblicher Thatsachen, ihre Fälschung ist daher nach § 348 St. G. B. strafbar.
R. G. 5. VII. 97 (Entsch. d. R. G. in Strafsachen Bd. XXX S. 238).

59. § 318 St. G. B. Ein Schnellzuglokomotivführer beachtete ein Haltsignal einer Zwischenstation nicht und näherte sich dadurch ständig einem vorauffahrenden Güterzuge. Ein Aufstossen konnte infolge besonderer Umstände noch dadurch verhindert werden, dass es möglich war, den Güterzug rechtzeitig auf ein Nebengleise zu bringen. Trotzdem, dass ein Unglück nicht eintrat, wurde der Lokomotivführer bestraft. In dem Urtheile wurde ausgeführt, dass hier eine Gefährdung erwiesen sei, d. h. ein durch den Lokomotivführer hervorgerufener Zustand, in dem nach Sachlage der Eintritt eines Schadens als wahrscheinlich gelten konnte. Der Lokomotivführer könne sich nicht darauf berufen, dass er bei Ansichtigwerden des Güterzuges mit Hilfe der durchgehenden Bremse den Zug rechtzeitig hätte anhalten können, da erfahrungsgemäss diese Bremsen mitunter versagen; ein vollständiger Verlass auf dieselben also nicht angebracht sei.
R. G. 14. VI. 97 (Entsch. in Strafsachen Bd. XXX S. 179).

V. Verwaltungsrecht.

60. Reichsbeamtengesetz. Der Anspruch des Klägers hat zur Voraussetzung, dass er während seines Probedienstjahres als Telegraphenassistent $^3/_4$ des etatsmässigen Stelleneinkommens gesetzlich zu beanspruchen habe. Zu Unrecht hat der Berufungsrichter dieses verneint, indem er annimmt, dass die vom Bundesrath 1882 erlassenen Grundsätze über die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen lediglich als Verwaltungsinstruktion, nicht als Rechtsordnung anzusehen seien. Diese Annahme ist unrichtig.
R. G. 25 XI. 97 (Jur. Wochenschrift 98 S. 79).

61. Den nach Maassgabe des § 51 der Vorschriften vom 9. Juli 1886 bei der preuss. Staatsbahnverwaltung beschäftigten Regierungsbaumeistern steht ein Anspruch auf Wartegeld nach § 3 des Gesetzes vom 4. Juni 1894 nicht zu.
R. G. 14. II. 98 (Eger, Eisenbahnrechtl. Entscheidungen u. Abhdl. 98 S. 59).

62. § 6 des preuss. Kleinbahngesetzes verlangt ausser der öffentlich-rechtlichen Genehmigung des § 3 die Zustimmung des Wegebaupflichtigen. Diese ist eine Miethe im Sinne des § 258 A. L. R. Theil 1 Tit. 21.
R. G. 13. XII. 97 (Jur. Wochenschrift 98 S. 149).

Mülhausen i. E. Amtsrichter Coermann.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 11,684 km lange Strecke Schondorf-Diessen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 24. Dezember 1898 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, die 41,6 km lange Strecke Leitmeritz-Böhmisch-Leipa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 29. desselben Monats dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde und die am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene 36,1 km lange Strecke Geestemünde-Bremervörde nebst der nur dem öffentlichen Güterverkehre dienenden 1,3 km langen Hafenbahn in Bremervörde der königlichen Eisenbahndirektion Hannover sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.

Die 17,90 km lange Strecke Böhmisch-Leipa-Niemes der k. k. österreichischen Staatsbahnen ist am 29. Dezember 1898 in den Besitz und in den Betrieb der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft übergegangen. Infolge dessen ist die genannte Strecke den Vereinsbahnstrecken der k. k. österreichischen Staatsbahnen ab- und denjenigen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft zugerechnet worden.

Verschiebung des Eröffnungstermines einer Strecke.

Der auf den 21. Dezember v. J. festgesetzte Eröffnungstermin der schmalspurigen Lokalbahn Hof i/Mähren-Bärn-Andersdorf ist — wegen eingetretener Hindernisse — auf den 31. desselben Monats verschoben worden.

Eröffnung von Stationen.

Am 1. d. Mts. ist die an der Strecke Budapest-Nagy-Kanizsa der k. k. priv. Südbahngesellschaft zwischen den Stationen Komárváros und Récse gelegene Haltestelle Zala-Szt. Jakab für den Personenverkehr eröffnet worden. Fahr- und Gepäckgebühren werden im Nachzahlungswege erhoben.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

1. Die an der Bahnstrecke Stendal-Wittenberge der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg zwischen den Stationen Goldbeck und Osterburg gelegene, bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsgüterverkehr dienende Haltestelle Düsedau ist am 1. d. Mts. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie für den Thierverkehr eingerichtet worden. Die Abfertigung von lebenden Thieren in mehrbödigen Wagen, sowie von Fahrzeugen und Leichen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.
2. Die an der Strecke Prag-Gmünd der k. k. österreichischen Staatsbahnen gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle und Ausweiche Senohrab ist am 1. d. Mts. auch für den unbeschränkten Eilgutverkehr eröffnet worden.

3. Der an der Strecke Andernach-Gerolstein der königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken zwischen den Haltestellen Dockweiler-Dreis und Pelm gelegene Haltepunkt Hohenfels, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, wird am 15. d. Mts. für den allgemeinen Güter- und Viehverkehr eröffnet werden.

Nähere Bezeichnung von Stationen.

1. Der an der Bahnlinie Strassburg-Avricourt der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen gelegenen Station Saarburg ist zur Unterscheidung von der im Bezirke der königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken liegenden Station Beurig-Saarburg die zusätzliche Bezeichnung „i. Lothr." beigelegt worden.
2. Der an der Strecke Carolinenhorst-Stargard i. Pomm. der königlichen Eisenbahndirektion Stettin gelegene Personenhaltepunkt Seefeld hat zur Unterscheidung von der an der Strecke Lichtenberg-Friedrichsfelde-Werneuchen der königlichen Eisenbahndirektion Berlin gelegenen Haltestelle Seefeld i. Mark die Bezeichnung Seefeld i. Pommern erhalten.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 5060 vom 27. Dezember 1898 an sämmtliche königlich preussische Eisenbahndirektionen und die königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion in Mainz, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 30. Dezember 1898).

Nr. 5177 vom 24. Dezember 1898 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 30. Dezember 1898).

Nr. 5178 vom 23. Dezember 1898 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 30. Dezember 1898).

Nr. 5203 vom 27. Dezember 1898 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ausrüstung der Packwagen mit Geräthschaften (abgesandt am 30. Dezember 1898).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 wird die Station Welschingen, die bisher nur dem Verkehr für einzelne Stücke Kleinvieh gedient hat, für den gesammten Thierverkehr eröffnet.

Karlsruhe, den 28. Dez. 1898. (1)
Generaldirektion.

2. Ladefristen.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Die gemäss Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Berlin vom 12. Oktober d. J. in den Gruppen- und Gruppenwechseltarifen der preussisch-hessischen Staatsbahnen zum 1. Januar 1899 erfolgende Aenderung der besonderen Bestimmungen zu §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung — betreffend Be- und Entladefristen — gelangt am 15. Februar 1899 auch für den diesseitigen Binnenverkehr zur Durchführung.

Soldin, den 27. Dezember 1898. (2)
Die Direktion.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1899 treten im Lokalverkehr unserer auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen theilweise geänderte Bestimmungen zu §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, betreffend die Ladefrist für solche Güter, welche vom Publikum zu verladen bezw. zu entladen sind, in Kraft.

Diese geänderten Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Amsterdam, 27. Dezember 1898. (3)
Der Administrationsrath.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Die Bestimmungen auf Seite 11 und 12 des Binnentarifs über die Ladefristen erfahren vom 15. Februar 1899 ab die nachfolgenden gemäss den Bestimmungen unter I 2 der Verkehrsordnung genehmigten Aenderungen:

Zu § 56.
Auflieferung und Beförderung des Gutes.

1. Sofern nicht eine andere Frist festgesetzt und durch Aushang in den Güter-Abfertigungsräumen, sowie durch Veröffentlichung in einem Lokalblatte bekannt gemacht ist, hat die Beladung von Wagen mit solchen Gütern, deren Verladung dem Absender obliegt, falls die Wagen bis Vormittags 9 Uhr ladebereit gestellt sind und die Absender des Gutes innerhalb eines Umkreises von 2 km von der Station wohnen, noch innerhalb der Geschäftsstunden des laufenden Tages, sonst aber innerhalb der nächsten 12 Tagesstunden nach der Bereitstellung zu erfolgen.

Zu § 69.
Fristen für die Abnahme der nicht zugerollten Güter.

1. Sofern nicht eine andere Frist festgesetzt und durch Aushang in den Güter-Abfertigungsräumen, sowie durch Veröffentlichung in einem Lokalblatte bekannt gemacht ist, sind abzunehmen:

a) Güter, deren Abladen den Empfängern obliegt, sofern die Benachrichtigung von dem Eingange und die Bereitstellung der Wagen dergestalt erfolgt, dass die Ladefrist spätestens um 9 Uhr Vormittags beginnt und sofern die Empfänger des Gutes innerhalb eines Umkreises von 2 km von der Station wohnen, noch im Laufe der Geschäftsstunden dieses Tages, sonst aber innerhalb 12 Tagesstunden nach dem Zeitpunkte der Benachrichtigung oder Bereitstellung.

b) Güter, deren Abladen den Empfängern nicht obliegt, binnen 24 Stunden nach erfolgter Benachrichtigung oder Ankunft während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden.

(Ueber den Beginn der Abnahme- bezw. Entladefristen vergleiche die Zusatzbestimmung I zu § 69 der Verkehrsordnung Theil I.)

Mühlhausen i/Th., den 1. Jan. 1899. (4)
Der Vorstand.

3. Güterverkehr.

1. Am 15. Januar 1899 wird die bisher nur für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie für den Versand von Kies in Wagenladungen eröffnete Station Mellen auch für den allgemeinen Wagenladungsverkehr eröffnet.

Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Vieh in Wagenladungen bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

2. Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1899 tritt ein Nachtrag II zum Binnengütertarif Theil II in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen zu §§ 56, 68 und 69 der Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, der Besonderen Tarifvorschriften, der Tariftabellen, sowie Ergänzung des Kilometerzeigers.

Die in dem Nachtrage aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Direktion der Militäreisenbahn. (5)

Mit dem 16. Januar 1899 wird die Station Postbauer der königlich bayerischen Staatseisenbahnen in den Anhang des Ausfuhrtarifs nach Eydtkuhnen transit und Prostken transit aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den Güterabfertigungsstellen Postbauer, Eydtkuhnen und Prostken zu erfahren.

Bromberg, den 27. Dezember 1898. (6)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach Bayern.

Zum Kohlentarif Nr. 8 vom 1. April 1897 erscheint zum 1. Januar 1899 der Nachtrag III, welcher anderweite Leitungsvorschriften für den Verkehr von den Stationen der königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken, sowie der pfälzischen Eisenbahnen, sowie Leitungswege und Entfernungen für die bayerischen Stationen Geltendorf, Hallstadt und Nürnberg Rang.-Bahnhof enthält. (7)

St. Johann-Saarbrücken, 29. Dezbr. 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Kohlenverkehr.
Mit dem 1. Januar 1899 treten für die Beförderung von Kokssendungen vom Bahnschacht bei Waldenburg nach den oberschlesischen Hüttenstationen ermässigte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Breslau, den 30. Dezember 1898. (8)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 treten von einer weiteren Anzahl württembergischer Stationen ermässigte Frachtsätze für Getreide etc. in Ladungen von 10000 kg nach Basel bad. Bahn und Schaffhausen in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau.
Karlsruhe, den 30. Dezember 1898. (9)
Generaldirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.
Die Gültigkeit des durch Nachtrag 18 zum Tarif Theil II, Heft 1 zur Einführung gelangten Ausnahmetarifs Nr. 2c für Sammelgüter aller Art als Frachtgut wird bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899 verlängert.
Breslau, den 28. Dezember 1898. (10)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Heft 5.
Am 3. Januar 1899 treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Holz der Abtheilungen a und b zwischen der Station Josefsthal-Maxdorf der Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn einerseits und den Stationen Altchemnitz, Chemnitz, Dresden, Kappel i/S., Königstein und Sohland der sächsischen Staatsbahnen sowie den sämmtlichen Bahnhöfen in Leipzig andererseits in Kraft. Das Nähere ist bei den genannten Stationen zu erfahren.
Dresden, am 29. Dezember 1898. (11)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichischer Grenzverkehr.
(Tarif vom 1. November 1894.)
Für Güter, die nach der Waarenklassifikation der Abtheilung B des Theiles I für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits vom 1. Januar 1899 in Mengen unter 5000 kg nach Stückgutklasse II tarifiren, in Wagenladungen aber durch Striche in den betreffenden Spalten auf Umkartirung in den deutsch-österreichischen Grenzstationen verwiesen sind, werden — insoweit die Fracht für diese Artikel bei Anwendung des Binnengütertarifs, Theil II, sich nicht billiger stellt — bis auf weiteres noch
a) bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen die Tarifsätze der Wagenladungsklasse C 1;
b) bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen die Tarifsätze der Wagenladungsklasse C 2

angewendet.
Dresden, am 28. Dezember 1898. (12)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.
Am 1. Januar 1899 tritt ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr in Kraft. Durch denselben gelangen die bisher im mitteldeutschen Privatbahngütertarif (Heft 1 und 3) enthaltenen Bestimmungen und Tarifsätze, soweit sie den diesseitigen Binnenverkehr betreffen, zur Aufhebung.
Aenderungen in den Bestimmungen und Frachtsätzen treten nicht ein. (13)
Dahme (Mark), den 29. Dezember 1898.
Die Direktion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. Heft 3. Pfälzisch-württ. Güterverkehr.
Mit Wirkung vom 1. Januar 1899 an werden die an der neuen Bahnstrecke Landau Hptbhf. - Herxheim gelegenen Stationen Herxheim bei Landau und Offenbach a. d. Queich in den pfälzisch-württb. Gütertarif einbezogen.
Stuttgart, den 29. Dezember 1898. (14)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.
Infolge der am 2. Januar k. J. eintretenden Betriebseröffnung der Neubaustrecke Unna-Fröndenberg treten für den Verkehr mit den Stationen der Strecke Menden-Iserlohn des Direktionsbezirks Elberfeld und der Strecke Langschede-Scherfede des Direktionsbezirks Cassel in den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für den oben bezeichneten Verkehr theilweise ermässigte Frachtsätze in Kraft. Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.
Münster, den 30. Dezember 1898. (15)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österr.-ungarischer Eisenbahnverband. Theil III, Heft Nr. 2 vom 1. Februar 1898.
Für Malzsendungen in Ladungen von 10000 kg ab Kanizsa wird ab 1. Januar 1899 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1899 aus den direkten Frachtsätzen ein Nachlass von 0,12 *M.* für 100 kg bewilligt.
Die Vorlagen sind an die k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien zu richten.
München, den 24. Dezember 1898. (16)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Die in den Abtheilungen I, II, III und IV des Heftes 1 zu Theil III vom 1. Dezember 1898 für die Stationen Aschau, Baunach, Bogen, Dottenheim, Ebern, Ipsheim, Ittling, Reckendorf, Reutweinsdorf, Umrathshausen und Windsheim angegebenen Frachtsätze ermässigen sich ab 1. Januar 1899 um 0,06 *M.* für 100 kg.
München, den 24. Dezember 1898. (17)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn.
Für Bensheim und Darmstadt Hauptbhf. treten am 1. Januar 1899 Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr mit weiteren pfälzischen Stationen in Kraft.
Näheres bei den Güterabfertigungen.
Darmstadt, den 30. Dezember 1898. (18)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof.
Unter Hinweis auf unsere Bekanntmachung vom 12. Oktober d. J. bringen wir zur Kenntniss, dass die am 15. Juli 1895 eingeführten, im Rückvergütungswege Anwendung findenden Ausnahmefrachtsätze für Zinkbleche (Walzzink) von Karolinegrube und Morgenroth nach Braila und Galaz unter den bisherigen Bedingungen bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1899 in Kraft bleiben.
Breslau, den 28. Dezember 1898. (19)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.
Am 1. Januar 1899 tritt zu dem Tarifheft 1 für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält ausser bereits schon früher bekannt gemachten Tarifmaassnahmen, Entfernungen für neu einbezogene, sowie anderweite ermässigte Tarifkilometer für verschiedene Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Breslau, Erfurt, Essen, Frankfurt a/M., Halle, Hannover, Köln, Magdeburg, Mainz, Münster, St. Johann-Saarbrücken und Stettin, Aenderungen der Dienstbeschränkungen für verschiedene Stationen, Aenderungen von Stationsnamen und sonstige Berichtigungen.
Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis zum 15. Februar 1899 in Gültigkeit.
Der Nachtrag kann von den betheiligten Dienststellen bezogen werden.
Mainz, den 28. Dezember 1898. (20)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königl. preuss. und grossh. hess.
Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen.
Am 2. Januar 1899 erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 16. Juli 1897 der Nachtrag V, welcher u. a. Frachtsätze von Station Ruhrort Rhein des Direktionsbezirks Essen, sowie nach Station Frömern und anderen Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld enthält.
Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.
Essen, den 30. Dezember 1898. (21)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.
Am 2. Januar 1899 erscheint zum Tarif vom 1. April 1895 der Nachtrag XVII, welcher u. a. neue Entfernungen für die Stationen Frömern, Hemer, Iserlohn, Iserlohn Ostbhf., Menden, Sundwig und Westig des Direktionsbezirks Elberfeld, sowie neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 (Eisen und Stahl) von Station Eller des Direktionsbezirks Elberfeld nach verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Hannover enthält.
Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.
Essen, den 28. Dezember 1898. (22)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.
Am 2. Januar 1899 tritt der Nachtrag V zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher neue Frachtsätze für eine Anzahl Kohlenversandstationen nach Stationen der Direktionsbezirke Cassel und Frankfurt a/M. enthält, darunter einige wenige, auf Druckfehler im Tarif zurückzuführende Erhöhungen, welche erst vom 16. Februar 1899 ab gelten.
Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.
Essen, den 29. Dezember 1898. (23)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Ab 1. Januar 1899 ermässigen sich die in Abtheilung I des Heftes 1 zu Theil V vom 1. Juli 1898 für Aschau angegebenen Frachtsätze um 0,06 ℳ für 100 kg.

München, den 24. Dezember 1898. (24)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1899 wird die Station Geltendorf zur Ermittelung der Tarifentfernungen und Frachtsätze der Stationen der Lokalbahnstrecke Mering-Weilheim in das Tarifheft 1 einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Die Station Geltendorf selbst hat keine Güterabfertigung.

München, den 28. Dezember 1898. (25)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif.

Zu Theil II Heft 2 vom 1. Oktober 1895 gelangt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 Nachtrag II zur Einführung, welcher Aufhebung der Wagenladungsklassen C 1 und C 2 sowie Ergänzung und Aenderung von Ausnahmetarifen enthält. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. Februar 1899.

München, den 28. Dezember 1898. (26)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 1. Januar 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 kommt der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. a) Aufnahme neuer Lokalbahnstationen.
   b) Aenderung der Anstosssätze für gewisse Vizinal- und Lokalbahnstationen.

II. Berichtigungen und Ergänzungen des Schnitttarifs und des Nachtrags I.

München, den 29. Dezember 1898. (27)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 ab ermässigen sich die im deutsch-französischen Holzausnahmetarif über Elsass-Lothringen für Aschau auf Seite 32 und 41 vorgesehenen Frachtsätze allgemein um je 0,75 Frcs. für die Tonne.

Die bei der bezeichneten Station angebrachten zwei Kreuzchen († †) sind nebst den hierauf bezüglichen Anmerkungen infolgedessen als überflüssig zu streichen.

Strassburg, den 29. Dezember 1898. (28)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Stationen Herxheim bei Landau und Offenbach a. d. Queich der pfälzischen Eisenbahnen werden mit Geltung vom 1. Januar 1899 in das 1. Heft des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Verbandsstationen und das Tarifbüreau in Strassburg Auskunft.

Strassburg, den 24. Dezember 1898. (29)

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Stettin.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 wird die zwischen den Stationen Lichtenberg-Friedrichsfelde und Ahrensfelde an der Bahnstrecke Lichtenberg-Friedrichsfelde-Wriezen gelegene Haltestelle Marzahn des Direktionsbezirks Berlin in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 27. Dezember 1898. (30)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der Haltepunkt Zewen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken wird mit Geltung vom 2. Januar 1899 für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht bis 200 kg eröffnet und in das 2. Heft des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs aufgenommen. Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Verbandsstationen und das Tarifbüreau in Strassburg Auskunft.

Strassburg, den 24. Dezember 1898. (31)

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Die in den nachverzeichneten Tarifen
a) Mitteldeutsch - hessischer Gütertarif (Gruppe V/VI),
b) ostdeutsch - hessischer Gütertarif (Gruppe I, II/VI),
c) Berlin - Stettin - hessischer Gütertarif (Gruppe III/VI),
d) mitteldeutscher Privatbahngütertarif nebst Nachträgen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Erfurt, Halle a/S., Kattowitz, Königsberg i/Pr., Magdeburg, Posen und Stettin, der Hohenebra-Ebelebener, Weimar - Berka - Blankenhainer, Börssum - Hornburger, Halberstadt-Blankenburger, Hildesheim-Peiner, Mühlhausen-Ebelebener, niederlausitzer, Nordhausen-Wernigeroder, Osterwieck-Wasserlebener, Stendal-Tangermünder, Zschipkau-Finsterwalder Bahn, den Stationen Grajewo, Lyck und Prostken der ostpreussischen Südbahn und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn

einerseits

und den Stationen Bensheim, Darmstadt Hauptbahnhof und Mannheim des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz

andererseits,

welche zur Zeit in den ost-mittel-südwestdeutschen Verbandsgütertarif nicht aufgenommen sind, finden vom 1. Januar 1899 ab auch Anwendung im Verkehre nach und von den Stationen Bensheim der Main-Neckarbahn, Darmstadt Hauptbahnhof der Main-Neckarbahn und Mannheim der badischen Staatseisenbahnen im ost-mittel-südwestdeutschen Verbandsgüterverkehre.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 30. Dezember 1898. (32)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der österreichischen Nordwestbahn etc.

Die im Tarif vom 1. November 1897 für den vorgenannten Verkehr enthaltenen Frachtsätze von Ludwigsdorf, Neurode, Rubengrube und Möhlten nach Station Lissa der österr. Nordwestbahn werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1899 für K o h l e n sendungen um 12,8 Heller für 100 kg ermässigt.

Breslau, den 28. Dezember 1898. (33)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach der österreichischen Nordwestbahn usw.

Für S t e i n k o h l e n sendungen von den im Ausnahmetarif vom 1. November 1897 zum vorgenannten Verkehr enthaltenen Kohlenversandstationen, unter Ausschluss der Stationen Ludwigsdorf, Neurode, Rubengrube und Möhlten, nach Station K ö n i g i n h o f der österr. Nordwestbahn werden vom 1. Januar 1899 b i s a u f W i d e r r u f , l ä n g s t e n s j e d o c h b i s E n d e D e z e m b e r 1899 die im vorbezeichneten Tarife vorgesehenen Frachtsätze a b z ü g l i c h 8 H e l l e r für 100 kg zur Anwendung gebracht.

Breslau, den 28. Dezember 1898. (34)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-schweizerisch-elsässisch-südbadischer Gütertarif, Theil II vom 1. Juli 1891 betr.

Ab 1. Januar 1899 ermässigen sich die Frachtsätze für nachstehende bayerische Vizinal- und Lokalbahnstationen um folgende Beträge:

im Verkehre mit	Eilgut	Stückgut	Wagenladungen
a) Basel und Schaffhausen	0,15	0,12	0,07 Frcs.
b) Konstanz und Singen . . .	0,12	0,10	0,06 ℳ

für 100 kg.

Stationen:
Aschau, Baunach, Bogen, Dottenheim, Ebern, Ipsheim, Ittling, Laubendorf, Reckendorf, Rentweinsdorf, Umrathshausen, Wilhermsdorf und Windsheim.

Die Frachtermässigung tritt sowohl für die Klassentarife als auch für sämmtliche Ausnahmetarife ein.

In der Kürzungstabelle auf Seite 67 ff. des III. Nachtrages sind die vorgenannten Stationen sammt den dazu gehörigen Ziffern zu streichen.

München, den 23. Dezember 1898. (35)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1899 gelangen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von und nach	Eilgut	Stückgutklassen I	Stückgutklassen II
	Frachtsätze in Mark für 100 kg		
Neuulm-Lindau Rgbhf. . . .	3,26	1,63	1,63

München, den 29. Dezember 1898. (36)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - westfälisch - mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. Januar 1899 erscheint zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. vom 1. November 1898 der Nachtrag I, enthaltend u. a. Frachtsätze von Station Ruhrort rhein. Abdrücke sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Essen, den 30. Dezember 1898. (37)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch - rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 2. Januar 1899 erscheint zum Gütertarif vom 1. November 1898 der Nachtrag I, enthaltend u. a. Entfernungen für die neu aufgenommene Station Frömern, anderweite, zum Theil ermässigte Entfernungen für die Stationen Hemer, Iserlohn, Iserlohn Ostbhf., Menden, Sundwig und Westig des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für die Station Drewitz des Eisenbahndirektionsbezirks Halle, sowie Aufhebung des Ausnahmetarifs 5 a für Basaltpflastersteine und Basaltschotter mit Gültigkeit vom 15. Februar 1899 ab.

Essen, den 29. Dezember 1898. (38)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die an der neu eröffneten Strecke Landau Hauptbhf. - Herxheim der pfälzischen Eisenbahnen gelegenen Stationen Herxheim bei Landau und Offenbach a. d. Queich, welche für den unbeschränkten Güterverkehr eingerichtet sind, in den Gütertarif für vorgenannten Verkehr einbezogen.

Der Frachtberechnung sind die Entfernungen der Station Landau (Hauptbhf.) zuzüglich 11 km für die Station Herxheim bei Landau und zuzüglich 6 km für die Station Offenbach a. d. Queich zu Grunde zu legen.

Gleichzeitig sind folgende Stationsnamen geändert worden:
Dreihof=Offenbach in „Dreihof" und
Insheim=Herxheim in „Insheim".

St. Johann=Saarbrücken, 31. Dez. 1898. (39)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburg - nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Januar 1899 tritt zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 4 in Kraft. Derselbe enthält neue bezw. anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen an der Strecke Geestemünde-Stade-Hechthausen, Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl von Augustfehn, Leer und Oldenburg nach Bremerhaven, Geestemünde, Cuxhaven und Harburg, sowie sonstige bereits veröffentlichte Aenderungen des Haupttarifs.

Der Nachtrag ist von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 29. Dezember 1898. (40)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch - nordwestdeutsch - mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 werden nach den Stationen Bremerhaven (Zollinl. Bhf.) und Geestemünde (Zollinl. Bhf.) der Eisenbahndirektion Hannover ermässigte Frachtsätze eingeführt. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 30. Dezember 1898. (41)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengüterverkehr.

Mit dem 1. Januar 1899 treten für Frachtgutsendungen von Hamburg über Lübeck nach Finnland und nach Riga und Libau bis zum 31. Dezember n. J. geltende neue Ausnahmetarife in Kraft.

Abdrücke der Tarife sind von unserem Verwaltungsbüreau hierselbst und von unseren Güterverwaltungen in Hamburg und Lübeck kostenfrei zu beziehen.

Lübeck, den 31. Dezember 1898. (42)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zu dem Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn, Heft 3, kommt am 15. Januar 1898 der I. Nachtrag zur Einführung (Gratis). Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen Herxheim b. Landau und Offenbach a. d. Queich.

Strassburg, den 23. Dezember 1898. (43)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Station der belgischen Staatsbahn „Mouscron (Station)" ist unter Aufgabe der bisherigen Gleichstellung mit Mouscron (Grenze) bei sofortiger Geltung mit direkten Sätzen für die belgisch-südwestdeutschen Tarifhefte 2 b, 3 b, 5 b, 6 b und 7 b versehen worden.

Strassburg, den 25. Dezember 1898. (44)

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 1. Januar 1899 ab werden die Stationen der Neubaustrecke Rheda in Westpr. - Putzig des Direktionsbezirks Danzig in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 24. Dezember 1898. (45)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-westdeutscher sowie Berlin und Stettin - westdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Januar 1899 gelangt zu den Tarifen für den ostdeutsch-westdeutschen sowie für den Berlin- und Stettin-westdeutschen Güterverkehr je ein Nachtrag XV zur Ausgabe. Die Nachträge enthalten u. a. Entfernungen für die an der Strecke Unna-Fröndenberg gelegene Station Frömern des Direktionsbezirks Elberfeld und die durch die genannte Strecke entstehenden Entfernungsabkürzungen sowie Eisenausnahmesätze für die Station Eller des Direktionsbezirks Elberfeld. Ferner enthält der Nachtrag zum ostdeutsch - westdeutschen Tarif anderweite, über die Breslauer Umgehungsbahn berechnete erhöhte Entfernungen für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Kattowitz, anderweite, theilweise ermässigte Entfernungen für die Stationen Ebersdorf, Habelschwerdt, Mittelwalde und Sommerfeld des Direktionsbezirks Breslau sowie Pakosch des Direktionsbezirks Bromberg und Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Giessereiroheisen für die Station Schweidnitz Niederstadt des Direktionsbezirks Breslau; der Nachtrag zum Tarif für den Berlin- und Stettin-westdeutschen Tarif Frachtsätze des Seehafenausnahmetarifs für Eisen und Stahl im Verkehr nach den Stationen Pommerensdorf, Stettin=Westend, Torney und Zabelsdorf des Direktionsbezirks Stettin. Endlich enthalten beide Nachträge anderweite Zusatzbestimmungen zu §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung betreffend die Ladefristen. Die in die Nachträge aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Soweit durch die im Nachtrag zum Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Verkehr unter Ziffer 2 enthaltenen Entfernungsänderungen für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Kattowitz Tariferhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis zum 15. Februar 1899 in Kraft.

Die Nachträge können durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 27. Dezember 1898. (46)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für die Beförderung von Holzzeugmasse, Cellulose etc. von Josefihütte nach Stationen der französischen Ostbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899 werden für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzpapierstoff, Holzstoff (geschliffener), Holzzellstoff, Cellulose (auch schwefligsaurer oder doppeltschwefligsaurer), sofern diese Artikel in einer Beschaffenheit aufgeliefert werden, in welcher sie nicht auch als Pappe verwendet werden können, d. h. entweder feucht oder trocken und nicht in Pappenform, oder wenn trocken und in Pappenform unter der Bedingung, dass die Tafeln so durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Pappe nicht mehr dienen können, nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	Nach Stationen der französischen Ostbahnen							
	Charmes	Etival Clair fontaine	Jony sur Morin le Marais	Montereau	Port d'Atelier Amance	Raon l'Etape la Neuve ville	Revigny	Saint Siméon
	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen							
	Francs Gold für 1 000 kg							
Josefihütte, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	24,15	24,25	30,40	31,40	27,10	24,05	27,35	30,50

Wien, am 28. Dezember 1898. (47)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Für Glas- und Hohlglaswaaren aller Art mit Ausnahme geschliffener Glastafeln für Schaufenster- und Spiegelfensterscheiben treten 3 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis

auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1899 in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000	10 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen
Von Podebrad nach Tetschen Oe. N. W. B. transit . . .	78 ₰	59 ₰
von Polna-Stecken nach Tetschen Oe. N. W. B. transit . . .	129 „	88 „

Wien, am 28. November 1898. (48)
Oesterreich. Nordwestbahn.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für die Beförderung von Wildpret als Eilgut mit Schnellzügen von Pilsen nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899, werden für die Beförderung von Wildpret als Eilgut mit Schnellzügen von Pilsen nach Paris (Station der französischen Ostbahnen) folgende Frachtsätze berechnet:

a) bis zum Schnittpunkte 279,60 Frcs. Gold für 1 000 kg,
b) vom Schnittpunkte 76,80 Frcs. Gold für 1 000 kg.

Die Fracht ist nach Maassgabe der weiter folgeuden Bestimmungen getrennt bis zum und vom Schnittpunkte zu berechnen. Die Summe der so ermittelten Theilfrachten ergibt die Gesammtfracht.

Die Theilfrachten sind wie folgt zu ermitteln:

1. Für verpacktes Wildpret wird der Frachtsatz unter a) (bis zum Schnittpunkte) für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 20 kg pro Sendung und Frachtbrief, jener unter b) (vom Schnittpunkte) für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 50 kg pro Sendung und Frachtbrief berechnet.
2. Für Wildpretsendungen, welche nicht derart verpackt sind, dass ihre Umladung bezw. Beiladung zu anderen Gütern ohne Schwierigkeit erfolgen kann, z. B. bei Benutzung von Böcken mit Stangen zum Aufhängen des Wildpretes während des Transportes, ist die Theilfracht bis zum Schnittpunkte (unter a) für mindestens 2 000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen, jene vom Schnittpunkte (unter b) für mindestens 2 500 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen zu berechnen.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund

1. der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung A und
2. der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B für den österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverband.

Die vorstehend bezifferten Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn dies vom Absender im Frachtbriefe ausdrücklich verlangt wird.

Die Beförderung mit Schnellzügen wird jedoch nur insoweit gewährleistet, als es die Betriebsverhältnisse des betreffenden Zuges gestatten.

Für jede Sendung wird eine Einschreibgebühr von 10 Cts. zu Gunsten der französischen Ostbahnen eingehoben.

Wien, am 28. Dezember 1898. (49)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr. (Verkehr mit Ungarn.)

Tarif für Getreidetransporte etc. von Györ rabaparti rakodohely (R. O. U. E.) nach Südfrankreich und weiter.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899, werden Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie von Oelsaaten, welche zur Beförderung in gewöhnlicher Fracht mit Bestimmung nach Südfrankreich und weiter in Györ rabaparti rakodohely, Verladestelle der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, zur Aufgabe gelangen, bis Genf transit auf Grund der Tarifbestimmungen des vom 1. August 1896 gültigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Getreide etc. im schweizerisch-österreichisch-ungarischen Transitverkehre (Verkehr mit Ungarn), und zwar unter Berechnung der im Nachtrage I zu diesem Tarife vom 1. Juli 1897 für Györ, Station der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, enthaltenen Frachtsätze abgefertigt.

Hierbei ist die Aufgabe von mindestens 10 000 kg für einen Wagen oder die Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen Bedingung.

Die Einlagerung bezw. Reexpedition der Transporte ist in den auf Seite 11 und 12 (Reexpeditionstabelle) des oben bezeichneten Tarifes für Sendungen mit Herkunft von ungarischen Stationen der Gruppe F vorgesehenen Lagerhäusern zulässig.

Wien, am 27. Dezember 1898. (50)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr. Nordwestbahn.

Für Ausstellungsgüter des Afrikareisenden Dr. Emil Holub wird 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1899, gleich im Kartirungswege der folgende ermässigte Frachtsatz berechnet:

Von Wien Oe. N. W. B. nach Tetschen . . . . . 244 Heller per 100 kg.

Wien, am 29. Dezember 1898. (51)
Oesterr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Holzgeist (Methylalkohol) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1899 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Ungvár	378 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Ungvár	373 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Ungvár	414 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 30. Dezember 1898. (52)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Leim u. zw. Knochen-, Horn-, Lederleim (Tischlerleim), Bonesize, ferner Pflanzenleim (Schlichte), Raupen- und Vogelleim, Kleber (Stärkeleim) und Kleister (mit Ausnahme von Gelatine) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1899 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Budapest	242 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Budapest	237 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Budapest	289 ₰*)

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

*) Für Pflanzenleim (Schlichte) ermässigt sich dieser Frachtsatz um 11 ₰ pro 100 kg.

Wien, am 30. Dezember 1898. (53)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Tarif für die Beförderung von Holzzeugmasse etc. von Hopfgarten nach Genf transit und Verrières transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899, gelangen für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Pappendeckelform, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, von Hopfgarten nach Genf transit und Verrières transit nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach Genf transit a	Genf transit b	Verrières transit a	Verrières transit b
	Francs Gold für 1 000 kg			
Hopfgarten .	22,10	25,70	19,10	18,40

Es gilt der Frachtsatz:

1. für Genf transit unter a) von 22,10 Francs für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter;
2. für Genf transit unter b) von 25,70 Francs für Sendungen nach Bellegarde;
3. für Verrières transit unter a) von 19,10 Frcs. für Sendungen nach Pontailler s. Saône, Dôle, Mouchard und den westlich, sowie St. Etienne-au Bois, St. Trivier-de-Courtes, Fleurville, Paray-le-Monial und Roanne und den nördlich hiervon gelegenen Stationen. Auf Sendungen nach den herwärts Mouchard und herwärts Lons-le-Saunier in der Richtung nach Champagnole gelegenen Stationen findet diese Taxe keine Anwendung;

4. für Verrières transit unter b) von 18,40 Frcs. für Sendungen nach Gien, Saincaize, Moullins-sûr Allier und den westlich, sowie den nördlich und westlich von Thiers, Clermont-Ferrand-Ussel, Brive, Munac, Fumel, Porte-Ste. Marie, Riscle und Pau gelegenen Stationen.

Die Bestimmung nach den vorbezeichneten französischen Stationen muss aus den Frachtbriefen ersichtlich sein.

Auf frankirte, an eine Mittelsperson in Genf adressirte Sendungen gelangen die vorstehend für Genf transit bezifferten Frachtsätze nur im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Die Rückvergütung erfolgt durch die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck gegen Vorlage der nachbezeichneten Dokumente, welche längstens 3 Monate nach der Abfertigung einzureichen sind. Diese Dokumente sind:

1. das Frachtbriefduplikat für die Strecke von Hopfgarten bis Genf;
2. die bezügliche Frankaturnote, falls eine solche ausgefertigt wurde;
3. das Aufgabsrecepisse über die Weitersendung von Genf nach einer der obengenannten französischen Stationen.

Wien, am 28. Dezember 1898. (54)
K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - österreichisch - ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Holzzeugmasse etc. von Josefihütte und Zartlesdorf nach Genf transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899, gelangen für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) nicht in Pappendeckelform, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach Genf transit — Francs Gold für 100 kg
1. Josefihütte . . .	28,80
2. Zartlesdorf . . .	30,00

Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter bestimmt sein, was aus den Frachtbriefen ersichtlich sein muss.

Auf frankirte, an eine Mittelsperson in Genf adressirte Sendungen gelangen die vorstehenden Frachtsätze für Genf transit nur im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Die Rückvergütung erfolgt:
ad 1. durch die k. k. Staatsbahndirektion Pilsen,
ad 2. durch die k. k. Staatsbahndirektion Linz
gegen Vorlage der nachbezeichneten Dokumente, welche längstens 3 Monate nach der Abfertigung einzureichen sind.

Diese Dokumente sind:

1. das Frachtbriefduplikat für die Strecke von Josefihütte, bezw. Zartlesdorf nach Genf;
2. die bezügliche Frankaturnote, falls eine solche ausgefertigt wurde;
3. das Aufgabsrecepisse über die Weitersendung nach der betreffenden französischen Station.

Wien, am 28. Dezember 1898. (55)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Eichenholzextrakt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1899 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Wien K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N.W.B., St. E. G.	104 ℌ
„ Wien-Donauuferbahnhof K. F. N. B. trs.	105 „
„ Wien-Donaukaibahnhof k. k. St. B. trs.	111 „
„ Korneuburg	97 „
Nach Schönpriesen=Umschlag	
von Wien K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N.W.B., St. E. G.	99 ℌ
„ Wien-Donauuferbahnhof K. F. N. B. trs.	100 „
„ Wien-Donaukaibahnhof k. k. St. B. trs.	106 „
„ Korneuburg	92 „
Nach Dresden=Elbkai	
von Wien K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N.W.B., St. E. G.	151 ℌ
„ Wien-Donauuferbahnhof K. F. N. B. trs.	152 „
„ Wien-Donaukaibahnhof k. k. St. B. trs.	158 „
„ Korneuburg	144 „

Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen, welche von Essegg, Belisce, Miholjac oder Susine=Gjurgjonovac herstammen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag 5 ℌ, bei Aussig=Landungsplatz 9,5 ℌ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 30. Dezember 1898. (56)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Triest-Fiume-norddeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. Januar 1899 wird der Freiburger und märkische Güterbahnhof in Breslau unter der Bezeichnung:
„Breslau märkisch-Freiburger Bahnhof"
zu einem Bahnhofe vereinigt, für welchen je die niedrigeren der für diese Bahnhöfe gültigen Frachtsätze zur Anwendung zu kommen haben.

Hiermit treten folgende Aenderungen im Tarife, Theil II für den oben bezeichneten Eisenbahnverband, bezw. in den Nachträgen hierzu ein:

Auf Seite 8/9 des Tarifes ist die besondere Tarifbestimmung 5, betreffend die Ueberführung nach dem märk. Bahnhofe nebst den Anstosstaxen zu streichen. Die folgenden Bestimmungen 6—13 erhalten die Ziffern 5—12.

Auf Seite 28 des Tarifes ist zu streichen die Zeile 9 (d. Breslau [märk. Bahnhof] usw.), dagegen ist in der vorhergehenden Zeile anstatt „Breslau B. F." zu setzen: „Breslau märk.-Freib. Bahnhof".

Auf Seite 31 des Tarifes im Ausnahmetarif 13 A und B,
„ „ 4, 6, 8 und 9 des Tarifnachtrages III,
„ „ 3 des Tarifnachtrages IV (Ausnahmetarif 3),
„ „ 5 des Tarifnachtrages IV (neuer Eil- und Stückguttarif)
ist ebenfalls statt „Breslau B. F. Bhf." zu setzen:
„Breslau märk.-Freib. Bhf.",
ferner sind die den märkischen Bahnhof betreffenden Anmerkungen zu streichen.

Auf Seite 6 des Nachtrages IV im Ausnahmetarif 2 sind die Sätze für Breslau F. B. und märk. Bhf. nebst diesen Bahnhofsbezeichnungen zu streichen und dafür einzusetzen:
„Breslau märk.-Freib. Bhf.- (Halbstadt) . . . . . 116 ℌ".

Wien, am 29. Dezember 1898. (57)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Getreide usw. (Ausn.-Tarif Nr. 1 auf Seite 33—43 des Elbeumschlagstarifes für Ungarn vom 1. September 1893) tritt 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen für die in demselben aufgeführten nordungarischen Stationen im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende 1899 eine Refaktie von 15 ℌ für 100 kg ohne Rücksicht auf den jeweiligen Kursstand in Kraft.

Wien, am 30. Dezember 1898. (58)
K. k. priv. österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Preussisch-oldenburgischer Personenverkehr.

Zum Tarif vom 1. April 1895 tritt am 1. Januar 1899 der Nachtrag III in Kraft, enthaltend neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen anderweite Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Leichen. Fahrzeuge und Leichen werden bei Beförderung mit Personenzügen vom 1. März 1899 ab nur noch im Umfange des Tarifes abgefertigt. Die Berechnung der Beförderungspreise erfolgt auf Grund der in den Preistafeln enthaltenen Entfernungen. Die hierdurch in einigen Verkehrsbeziehungen eintretenden Tariferhöhungen erhalten erst vom 1. März 1899 ab Gültigkeit.

Die im Nachtrag enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 30. Dez. 1898. (59)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Der mit Bekanntmachung vom 18. November l. J. auf 1. Januar 1899 angekündigte österreichisch - süddeutsche Personen- und Gepäcktarif gelangt erst auf 1. Februar k. J. zur Ausgabe.

Karlsruhe, den 29. Dezember 1898. (60)
Grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

Vom 1. März 1899 ab werden die für die preussischen Staatseisenbahnen bestehenden Zusatzbestimmungen zu §§ 30 und 31 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands über die Abfertigung und Beförderung unverpackt aufgegebener einsitziger Zweiräder sowohl im Binnenverkehr der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn, als auch im Verkehr zwischen den Stationen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn einerseits und Stationen der preussischen Staatseisenbahnen andererseits zur Einführung gelangen.

Diese Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 2 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden.

Nähere Auskunft wird auf Verlangen von den Fahrkartenausgaben und Gepäckabfertigungsstellen ertheilt.

Magdeburg, im Dezember 1898. (61)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Der am 31. Dezember 1898 fällige Zinsenkupon Nr. 6 unserer 3,5 % Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird u. z. jener der Schuldverschreibungen

lit. A pr. 5 000 ℳ. mit 87,50 ℳ.
„ B „ 1 500 „ „ 26,25 „
„ C „ 1 000 „ „ 17,50 „
„ D „ 300 „ „ 5,25 „

deutscher Reichswährung vom 31. Dezember 1898 angefangen

in Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
„ Leipzig bei der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Filiale der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne und
bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. allgemeinen österr. Bodenkreditanstalt

eingelöst.

Teplitz, im Dezember 1898. (62)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

6. Generalversammlung.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft.

Die Genossenschaftsmitglieder werden zu einer am

Montag, den 16. Januar 1899, Mittags 12 Uhr
in Lübeck, Bahnhofsgebäude,

stattfindenden ausserordentlichen Genossenschaftsversammlung gemäss § 6 des revidirten Statuts ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:
Neuwahl eines stellvertretenden Vorstandsmitgliedes.

Lübeck, den 29. Dezember 1898. (63)
Der Genossenschaftsvorstand.
von Alvensleben.

7. Verdingungen.

Oldenburgische Staatsbahn.

Wir beabsichtigen die Lieferung von 25 000 Stück kiefernen Bahnschwellen im Wege der öffentlichen Ausschreibung zu vergeben.

Dieselben müssen bis zum 1. Juli 1899 geliefert werden.

Lieferungsbedingungen usw. können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von unserem Materialienbüreau (Verwaltungsgebäude an der Carlstrasse) hierselbst bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von kiefernen Bahnschwellen“ bis zum 20. Januar 1899, Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Etwaige Abweichungen von den Lieferungsbedingungen sind in dem Angebot genau anzugeben.

Bei der Zuschlagsertheilung, welche spätestens bis zum 1. Februar 1899 erfolgen wird, behalten wir uns vor, Theillieferungen zu vergeben oder auch alle Angebote abzulehnen.

Oldenburg i. Gr., den 22. Dez. 1898. (64)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 3 900 000 kg Eisen, Band- und Stab-, Sprengring-, Winkel-, Form- und Träger-, sowie Eisenblechen für 1899. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin den 19. Januar 1899, Vormittags 10 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes eingesehen, sowie auch gegen Einsendung von 1 ℳ. baar (nicht Briefmarken) portopflichtig bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 16. Februar 1899.

Kattowitz, den 31. Dezember 1898. (65)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Weichenmaterialien in Gruppe 1: 503 Stück Zungenvorrichtungen und Stellvorrichtungen, 1 119 Herzstücke, 155 geschmiedete Herzstückspitzen, 1 558 Radlenker, 434 Herzstückplatten und 99 t Weichenplatten. Gruppe 2: 757 t Laschen und Unterlagsplatten (einschl. Hakenplatten). Gruppe 3: 402 t Kleineisenzeug, bestehend aus besonderen Unterlagsplatten, Klemmplatten, Schraubenunterlagsplättchen, Neigungsplättchen, Futterstücken, Laschenschrauben, Hakenschrauben und Schrauben nebst Zungenkloben. Gruppe 4: 420 Stück Zugstangenhebel, Gewichtshebel, Mitnehmer, Gabeln, Gegengewichte, Laternenständer, 1 200 Stück Gleitstühle, 100 Spurstangen, je 150 Verbindungsstangen und Stützknaggen, 440 Zungendrehstühle. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin am Dienstag, den 17. Januar 1899, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Eisenbahndirektion einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 3 ℳ. für Gruppe 1, je 1 ℳ. für Gruppe 2 und 4 sowie 2 ℳ. für Gruppe 3 postpflichtig entnommen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt.

Kattowitz, 30. Dezember 1898. (66)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Unsere derzeitigen Vorräthe an Altmaterialien als:

Eisen- und Stahlschienen Schienenstühle, Klemm- und Vorstossplatten, Herzstücke, Schrott, Gusseisen, Eisenblech, Gussstahlradreifen mit und ohne Nuten, eiserne und stählerne Drehspäne, Rothguss, Messing, Kupfer, Phosphorbronze, Gummi-, Plüsch-, Polster- und Posamentenabfälle usw. usw., insgesammt rund 45 Doppelwagenladungen,

werden hiermit zum Verkauf gestellt. Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der Mengen und Lagerorte der Materialien können gegen Einsendung von 30 ₰ von dem Hauptbüreau der grossherzoglichen Generaleisenbahndirektion zu Schwerin bezogen werden.

Angebote, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf den Kauf alter Materialien“ versehen, sind unter Wiederanschluss der unterschriftlich anzuerkennenden Bedingungen bis zum

11. Januar 1899, Mittags

an uns einzusenden.

Schwerin, den 28. Dezember 1898. (67)
Grossherzogliche Generaleisenbahndirektion.

Verkauf von alten Oberbau- und Baumaterialien.

Die im diesseitigen Bezirk angesammelten und zu Eisenbahnzwecken unbrauchbaren Altmaterialien, nämlich: Schienen, Kleineisenzeug, eiserne Querschwellen etc. sollen verkauft werden. Zeit der Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 28 Januar 1899, Vormittags 10 Uhr. Zuschlagsfrist bis 10. Februar 1899.

Verkaufsbedingungen nebst zugehöriger Nachweisung werden zusammen gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ. in baar (nicht in Briefmarken) vom diesseitigen Centralbüreau Zimmer 416 hierselbst abgegeben und können auch daselbst eingesehen werden.

Berlin, den 29. Dezember 1898. (68)
Königliche Eisenbahndirektion.

9. Offene Stellen.

Bauingenieur

akad. geb., erfahren im Entwerfen v. Gleisplänen, in Beaufsichtigung u. Abrechnung v. Eisenbahnbauten u. befähigt zur Ueberwachung der Bahnunterhaltungsarb. (Bahnmeistereien etc.) f. dauernde Beschäft. ges. Meld. mit Lebenslauf, Zeugnissabschr. u. Angabe der Gehaltsanspr. an Direktion der Dortmund Gronau-Enscheder E.-G. in Dortmund. (69)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 7. Januar Vorm. gemeldet.

Nr. 1. Berlin, am 11. Januar 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	457	1	—	Eisenplatte, anschein. Presse	99	1	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
2	A	2340	1	Kiste	?	6	2	Regensburg	Bayerische Stsb.	
3	A	5507	1	Ballen	?	—	3	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
4	A A B	273	1	Kiste	Knorr'sches Hafermehl	68	4	Lübeck	Lübeck-Büchener	
5	A B O	300	1	„	Apfelsinen	49	5	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
6	A D	788	1	„	Cigarren	20	6	Lübeck	Lübeck-Büchener	
7	A F G	473	1	„	—	121	7	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
8	A G	107	1	Pack	gebr. Säcke	30	8	Lissa i. P.	K. E.-D. Posen	
9	A G S	8720	1	Kiste	—	87	9	Carlshütte	K. E.-D. Cassel	
10	A H	107	1	Fass	Sprit	105	10	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beschr.:
11	A K	794	1	Kiste	leer	19	11	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	Darmstadt-
12	A L Sch	—	1	—	Roststab	11	12	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	Offenbach.
13	A M C	2232	1	Kiste	Zwirn	36	13	Hagen	„	
14	A R	1204	1	Ballen	—	78	14	Spandau	K. E.-D. Berlin	
15	A S	110	1	Sack	Pflaumen	68	15	Neheim=Hüsten	K. E.-D. Cassel	
16	A S	1625	1	—	Ruderapparat	25	16	Asch	Bayerische Stsb.	
17	A S	1677	1	—	eis. Sackkarre	12	17	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
18	B	3931	1	Kiste	Gläser	37	18	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
19	B	—	2	Fässchen	Sardinen?	7	19	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
20	B	—	1	—	Feuertopf mit Rost	9	20	Remscheid	„	
21	B	—	1	Pack	25 Spankörbe	6	21	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
22	B	3	1	—	Heizrohr	—	22	Falkenberg	„	
23	B B	100	1	Ballen	Leder	21	23	Spandau	K. E.-D. Berlin	
24	B B	—	2	—	alte Leinen	—	24	Berlin Ostb.	„	
25	B B	3	4	—	eis. Röhren	100	25	Metz	Reichsbahn	
26	B D	14079	1	Kiste	leer	42	26	Fürth	Bayerische Stsb.	
27	B & H	480	1	Fass	Cognac	53	27	Olsberg	K. E.-D. Cassel	
28	B H	698	1	Korb	Eisenwaaren	75	28	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	bezettelt:
29	B M	—	37	—	Ofenröste	92	29	Mainz	Direktion Mainz	Markneu-
30	B M	30900	1	Kiste	leer	18	30	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	kirch.-Mainz.
31	B S	—	1	—	eis. Windestange	20	31	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
32	B S	5114	1	Kollo	Schaukelstuhl	11	32	Leipzig Bln. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
33	B S	100	1	Kiste	leer	6	33	Mainz	Direktion Mainz	
34	B S	315	1	„	Wollwaaren	43	34	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
35	B & S A B	136	1	„	leere Flaschen	29	35	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
36	B S B	3	1	Pack	3 leere Säcke	0,5	36	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
37	C A B	6372	1	Packet	Schrauben	10	37	Siegen	„	
38	C A	80	1	Ballen	Leder	63	38	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	mit Firma
39	C B	5188	1	Verschlag	Rollladen	17	39	Wiehl	K. E.-D. Elberfeld	C. Brehmers,
40	C B	448	1	Pack	Messingdraht	26	40	Mülheim a. Rh.	„	Hannover.
42	C D	1312	1	Kiste	leere Flaschen	22,5	41	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
41	C H	24555	1	„	Porzellanknöpfe	19	42	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
43	C H B	8884	1	Packen	Eisenwaaren	13	43	Flensburg	K. E.-D. Altona	
44	Ch F R	2950	1	Fass	Farbe	30	44	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
45	C H	—	1	Pack	leere Säcke	18	45	Brilon	K. E.-D. Cassel	
46	C H	3370	1	Korb	Drogen	—	46	Wächtersbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
47	C M	518	1	—	leere Kiste	10	47	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
48	C M	10	1	—	Rost	8	48	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
49	C N	2358	1	—	Steinbohrer	10	49	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
50	C R	1	1	Sack	Kleider, neue u. alte	10	50	Friedensdorf	K. E.-D. Cassel	
51	C S	9779 9781	2	—	leere Kisten	—	51	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
52	C T	8891	1	Kiste	Posamentierwaaren (schwarze Bändchen)	18,5	52	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
53	C W	5648	1	„	Nudeln	16	53	Düdelingen	Reichsbahn	
54	D	25	1	Korb	leer	—	54	Hameln	K. E.-D. Hannover	
55	D	8	1	Kiste	3 Giesskannen	35	55	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
56	D	5027	1	„	Schwarzwälder Uhren	10	56	Hagen	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
57	D	7415	1	Kiste	gefüllt	—	57	Mannheim	Direktion Mainz	bezettelt: Mannheim.
58	D C	401	1	„	Anilin	65	58	Wasserbillig	Wilhelm-Luxemburg	
59	D G	—	1	—	Kammrad	39	59	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
60	D M	—	12	—	eiserne Rohre	192	60	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
61	D S	903	1	Ballen	—	—	61	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
62	E	7310	1	Kollo	Kontragewichte	2	62	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
63	E	18080	1	Kiste	Küchengeräthe u. 1 Buch	15	63	Hannover H.	„	
64	E	33271	1	„	Kannelmehl in Blechbüchsen	72	64	Northeim	K. E.-D. Cassel	
65	E A	5452	1	Packet	Schaukel	3	65	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
66	E A N	2653 2426	2	—	Kinderwagen	—	66	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
67	E F	30873	1	Kiste	Haushaltungsgegenstände	29	67	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
68	E F	5	1	Korb	leer	2	68	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
69	E G	24	1	—	leere Kiste	39,5	69	Markneukirchen	Sächsische Stsb.	
70	E H	1680	1	Kollo	eis. Scheiben	12	70	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
71	E H	20	1	Pack	Pinsel	6	71	Diedenhofen	Reichsbahn	
72	E H	—	1	Kiste	leer	13	72	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
73	E H	1357	1	Sack	leere Säcke	78	73	Borsdorf	Sächsische Stsb.	gebr.
74	E K	941	1	Kiste	Bild	15	74	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
75	E K	1585 1441	2	Kisten	?	21 29	75	Stotternheim	K. E.-D. Erfurt	
76	E L	—	1	—	leere Kiste	31	76	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
77	E L	I/II	2	Pack	leere Säcke	51	77	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
78	E M	14813	1	Packet	Plakate	5	78	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
79	E P	2611	1	Pack	Gusseisen	9	79	München C.	Bayerische Stsb.	
80	E S	—	1	Stück	Kavallerie-Offiziersäbel mit Portepee und Koppel	—	80	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
81	E V	—	1	—	Ofen	45	81	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
82	E Z	131—140	10	Kolli	Eisentheile	—	82	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
83	F	—	1	Pack	12 Kohlenkasten	64	83	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
84	F	202	1	Korb	leer	—	84	St. Goarshausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
85	F B	56728	1	Stab	Stahl	23	85	Mainz	Direktion Mainz	
86	F B	813	1	Pack	12 verzinkte Kohlenlöffel	4,5	86	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
87	F B	10032	1	—	leere Kiste	1	87	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
88	F F	4	1	—	leere Kiste	24	88	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
89	F F	9808	1	Ballen	?	10	89	Hanau Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
90	F G	178	1	Bund	Stahl	52	90	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
91	F H & Co.	19271	1	—	leeres Fass	15	91	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
92	F K	1128	1	Bund	Flachstahl	38	92	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
93	F K	2748	1	„	Stahl	64	93	Augsburg	Bayerische Stsb.	
94	F L	6681	1	Kiste	Backobst	13	94	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
95	F M	545	1	Korb	Frauenkleider	16	95	Mainz	Direktion Mainz	
96	F M L B	6	1	—	gefüllte Bombe	120	96	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
97	F N	6870	1	Stück	Façoneisenstange	66	97	Bremerhaven-Z.	K. E.-D. Hannover	
98	F S	113	1	—	Schreibmaschine	22	98	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
99	F W	45861	1	Kiste	amer. Glanzputz	13	99	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
100	F W	250	1	Kollo	Tischplatten	13	100	Berlin H. u. L.		
101	F W O	372	1	Kiste	Messer	18,5	101	Hannover H.	K. E.-D. Hannover	
102	F W S	73	1	—	leeres eis. Fass	—	102	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
103	G	40026	1	Verschlag	Röste	40	103	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
104	G	47420	1	Bund	Eisen u. Holz	7	104	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
105	G A	516	1	Fass	ansch. Oel	198	105	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
106	G B	1950	1	—	Lattengestell	11	106	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
107	G B	2614	1	Ballen	Leder	70	107	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	Lüdenscheid-Lemberg sign.
108	G C	2633	1	Kiste	?	54	108	Tetschen	Sächsische Stsb.	
109	G E	52995	1	„	geräucherte Wurst	30	109	Herzberg a/Elster	K. E.-D. Halle a/S.	
110	G G	2932	1	„	Braunschweiger Spargel in Büchsen	62	110	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
111	G G	539	1	Sack	Nüsse	10	111	Osterode a/H.	K. E.-D. Cassel	
112	G H	5413	1	Kiste	Gummizeug	24	112	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
113	G H	6356/7	2	—	Bettfüsse	14	113	Mainz	Direktion Mainz	
114	G H	—	2	Kisten	Ofenvorsetzer	44	114	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
115	G L	3031	1	Korb	leere Krüge u. Töpfe	26	115	Düsseld.-Derend.	„	
116	G L U	4520	1	Ballen	Zeugstoff	20	116	Hagen	„	
117	G M	2863	1	Pack	25 Düngergabeln	25	117	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
118	G N	2206	1	„	Christbäume	—	118	Köln-Grenzhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
119	G S	5337	1	Fass	Marmelade	59	119	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
120	G W	61	1	—	Maschinentheil (Kreuzkopf)	115	120	Hagen	„	
121	G W	20	1	Sack	Gemüse	38	121	Lüdenscheid	„	
122	G W	1692/1700	4	Packen	Papier	110	122	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
123	G Z	1547	1	Kiste	leer	16	123	Mainz	Direktion Mainz	
124	H	1482	1	„	leere Cigarrenkisten	10	124	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
125	H	—	1	—	leerer Verschlag	22,5	125	„	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
126	H	19	1	Korb	eis. Maschinentheile —	77	126	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
127	H	1	1	Kollo	leere Körbe —	7	127	Nienburg a/W.	„	
128	H	86/88	3	Kolli	Hölzer —	32	128	Bremen H.	„	
129	H	131	1	Ballen	Hasenfelle —	43,5	129	Meschede	K. E.-D. Cassel	
130	H	I	1	Stück	Schaukelstuhl —	13	130	Posen	K. E.-D. Posen	
131	H	1	1	Koffer	Kleider —	31	131	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
132	H	82	1	Kübel	Fett —	15	132	Schwarzenbach a. S.	Bayerische Stsb.	
133	H	2	1	Sack	Kartoffeln u. Rüben —	57	133	Spandau	K. E.-D. Berlin	
134	H	4027	1	—	leeres Fass —	18	134	Berlin Anh. B.	„	
135	H	7945	1	Rolle	Papier —	18,5	135	„	„	
136	H A	7785	1	—	leere Kiste —	17	136	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
137	H B	1	1	Kollo	3 Tafeln aus Zinkblech	12	137	Posen	K. E.-D. Posen	
138	H C	23624	1	Korb	Wein —	127	138	Eger	Bayerische Stsb.	
139	H C	49835	1	„	? —	61	139	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
140	H C & A B	45	1	Kiste	Maschinentheile —	12	140	Hannover H.	K. E.-D. Hannover	
141	H H	9741	1	„	Bilderrahmen —	57	141	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
142	H H	2115	1	Sack	Kaffee —	15	142	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
143	H H	2396	1	—	lere Kiste —	53	143	Leipzig M.	„	
144	H H	2703	1	—	leere Lattenkiste —	50	144	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
145	H J C	2	1	—	leere Kiste —	15	145	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
146	H K	10	2	Pack	6 leere Körbe —	37	146	Remscheid	„	
147	H K	—	1	—	leere Kiste —	26	147	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
148	H L	1598	1	Ballen	Gewebe —	20	148	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
149	H L G	9839	1	—	leere Kiste —	49	149	Lemgo	K. E.-D. Hannover	
150	H M	5334	1	Kiste	Wein —	85	150	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
151	H M	4084	1	Ballen	gefüllt —	15	151	Wendelsheim	Direktion Mainz	
152	H M W	4627	1	„	Pantoffeln —	27	152	Gera	K. E.-D. Erfurt	
153	H O	1	1	Sack	Kaninchenfelle —	14	153	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
154	H R	3168	1	Kiste	? —	—	154	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
155	H R	1136	1	„	Holzwaaren —	50	155	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
156	H S	9652/3 9838	3	—	leere Fässer —	—	156	Bingerbrück	Direktion Mainz	
157	H S	—	1	Pack	13 Schwingen —	18	157	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
158	H S N	736/7	2	Kisten	Schleifsteine —	126	158	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
159	H T	9543	1	—	leere Kiste —	16	159	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
160	H W B	644	1	Ballen	Leder —	93	160	Mülhausen	Reichsbahn	
161	J	643	1	Kiste	l. Holzschachteln —	23	161	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
162	J F	1050/2	3	Bund	Litzen —	38	162	Ebersdorf b. Cobg.	K. E.-D. Erfurt	
163	J F G C	1850	1	Kiste	Wachs —	100	163	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
164	J F W	697	1	Harrass	? —	79	164	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
165	J & G	20	1	Ballot	Buckskin —	24	165	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
166	J G S	6939	1	Kiste	leer —	73	166	München C.	Bayerische Stsb.	
167	J H	9131	1	Ballen	? —	73	167	Würzburg	„	
168	J H	1000	2	Bund	Griffstahl —	101,5	168	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
169	J H	1326	1	Korb	Rothwein in Flaschen	36	169	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	bezettelt: Bamberg-Mainz.
170	J H	9418	1	—	leeres Fass —	45	170	Mainz	Direktion Mainz	
171	J J	3134	1	Ballen	? —	85	171	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
172	J J	615/6	2	Kisten	? —	—	172	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
173	J J	201	1	Kiste	Flusssäure —	50	173	Arnstadt	„	
174	J K	8369	1	„	Porzellan —	55	174	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
175	J M	6159	1	Korb	Eisenwaaren —	118	175	Mainz	Direktion Mainz	
176	J N M	7845/6	2	Lattenkisten	Stroh —	77	176	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
177	J O	9211	1	Kiste	leere Flaschen —	60	177	Mainz	Direktion Mainz	bezettelt: Schalke-Mainz.
178	J P	1	1	—	l. Verschlag —	—	178	Bingerbrück	„	*)
179	J R	300	1	Kollo	Rohrschellen —	7	179	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
180	J R	2305	1	Kiste	Nägel —	56	180	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
181	J W	—	1	Bund	3 Stangen Eisen od. Stahl	30	181	Zobten	K. E.-D. Breslau	
182	J W	4209	1	—	leere Kiste —	23	182	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
183	J Z	4549	1	Kiste	Zacherlin —	—	183	München C.	Bayerische Stsb.	
184	weiss K ×	—	1	Kollo	Ofentheil —	3	184	Garbolzum	K. E.-D. Hannover	
185	K	3314	1	Fass	? —	57	185	Mühlhausen	K. E.-D. Erfurt	
186	K	—	2	—	leere Körbe —	—	186	St. Goarshausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
187	K	934	1	Rolle	Messingblech —	—	187	Mannheim	Direktion Mainz	Mannheim beschr.
188	K B	4654	1	—	Zollschloss —	—	188	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
189	K & C	4993	1	Kiste	Christbaumschmuck —	154	189	Borsdorf	Sächsische Stsb.	aus Glas.
190	K E D	24	1	—	Dienstplan —	—	190	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
191	K E D M	59	1	—	eis. Pferdebaum —	28	191	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
192	K H	437	1	—	leeres Packfass —	32	192	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
193	K K	38	1	—	leeres Fass —	24	193	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
194	K S	6267	1	—	leere Kiste —	12	194	Mainz	Direktion Mainz	
195	L	300	1	Kiste	ansch. Apfelsinen —	39	195	Born	K. E.-D. Elberfeld	
196	L	1412	1	Pack	Leisten —	18	196	Ostheim	Reichsbahn	

*) Bezettelt von Emmerich nach Bonn, von Bonn nach Bingerbrück.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
197	L	—	3	Stück	Rahmkäse	—	30	197	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
198	L C	1574	1	Kiste	Eisenwaaren	—	31	198	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
199	L D	751/404	1	Ballen	Wolle	—	38	199	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
200	L G	97	1	„	Besen	—	21	200	Diedenhofen	Reichsbahn	
201	L H	7518	1	—	leere Kiste	—	19	201	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
202	L J	2168	1	—	leere Kiste	—	—	202	Mannheim	Direktion Mainz	bezettelt: Mannheim.
203	L & M	507	1	Kiste	leere Pappkartons	—	20	203	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
204	L S	I	1	—	Reisekoffer, gefüllt	—	45	204	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
205	L S	7998	1	—	leere Kiste	—	5	205	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
206	L T	1	1	Ballen	Fensterleder	—	11	206	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
207	L W	1/2	2	Säcke	Kleider	—	21	207	Mannheim	Direktion Mainz	
208	M	1	1	Ballen	lebend. Sträucher	—	9	208	Meuselwitz	Sächsische Stsb.	
209	M	1	1	—	Puppenwagen	—	5	209	Dresden N. I	„	
210	M	3970	1	Ballen	Gewebe	—	14	210	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
211	M	1/3	3	—	leere Kisten	—	22	211	Hannover H.	K. E.-D. Hannover	
212	M	—	1	—	l. Heringsfass	—	17	212	Oberneuland	„	
213	M weiss	—	1	—	eis. Hebel	—	3	213	Grohn-Vegesack	„	
214	M B	1/2	2	Säcke	Kartoffeln	—	109	214	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
215	M B	14a	1	Ring	dünner verzinkter Eisendraht		5	215	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
216	M B	3880	1	Ballen	Tapeten	—	18	216	„	„	
217	M B	3292	1	—	leere Kiste	—	31	217	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	bezettelt: Elberfeld-Mannheim.
218	M B F	7891	1	—	leere Kiste	—	16	218	Mannheim	Direktion Mainz	
219	M E	II	1	Kiste	9 Stück neue Spazierstöcke		—	219	Meissen-Cölln	Sächsische Stsb.	
220	M F B L	I 7690	1	„	gefüllt	—	31	220	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
221	M G u. B W C	1940	1	—	leere Kiste	—	10	221	Hagen	„	
222	MK	268	1	Blecheimer	Marmelade	—	12	222	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
223	M K	36	1	Kiste	eis. Gewichte	—	35	223	Berlin H. & L.	K. E.-D. Berlin	
224	M O	10	1	„	leer	—	23	224	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
225	M P E	P. L. 3.	1	Koffer	Effekten	—	53	225	Tetschen	Sächsische Stsb.	*)
226	N weiss	—	2	—	Ofenrohre	—	3	226	Czarnikau	K. E.-D. Bromberg	
227	N B	5909	1	Kiste	?	—	65	227	Mühlhausen	K. E.-D. Erfurt	
228	NK	13	1	Korb	Holzwolle	—	7	228	Gustavsburg	Direktion Mainz	
229	N P	260	5	Pack	Schaufeln	—	64	229	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
230	N P M	5373/83	2	Ballen	Stoffe	—	79	230	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
231	O A W	2641	1	—	leere Kiste	—	26,5	231	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
232	O B	—	2	Stück	Achsbuchsuntertheile		—	232	„	„	
233	O B	1	1	Korb	fr. Obst	—	22	233	Meerane	Sächsische Stsb.	bez.: Meerane.
234	O E	—	1	—	l. Petroleumfass	—	26	234	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
235	O L	9	1	Kiste	Bilderrahmen	—	18	235	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
236	O & S	9453/4	2	Kisten	Lichte	—	30,5	236	Göttingen	K. E.-D. Cassel	bezettelt: Berlin A. B. 10. XII.
237	O S	5052	1	Verschlag	Stuhl	—	—	237	Mannheim	Direktion Mainz	
238	O U	1917	1	—	leeres Fass	—	15	238	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
239	P	3	1	—	Aschenkasten	—	1	239	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
240	P	15160	1	Ballen	Bettfedern	—	6	240	Elbing	K. E.-D. Danzig	
241	P E	1058	1	Kiste	Pech	—	156	241	Wertheim	Bayerische Stsb.	
242	P F	2923	1	Ballen	?	—	—	242	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
243	P G	10795	1	Fass	?	—	268	243	Posen	K. E.-D. Posen	
244	P K	10	1	—	leerer Verschlag	—	22	244	Berlin H. & L.	K. E.-D. Berlin	
245	P K	5222	1	—	leere Kiste	—	38	345	Berlin Anh.	„	
246	P W	5822	1	Ballen	Leder	—	16	246	Halle	K. E.-D. Halle a/S.	
247	R	9399	1	Sack	leere Säcke	—	32	247	Mainz	Direktion Mainz	
248	R	3622	1	Pack	Geweihe	—	27	248	Leipzig M. E. G. A.	K. E.-D. Halle a/S.	
249	R	1	1	Stange	Eisen (Stahl)	—	27	249	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
250	R	960/3	4	Ringe	Draht	—	98	250	Halle	K. E.-D. Halle a/S.	
251	R C	80858	1	—	leere Kiste	—	26	251	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
252	R F	—	1	—	leeres Fass	—	16	252	Kiel	K. E.-D. Altona	
253	R G	8273	1	—	l. Harrass	—	72	253	Potschappel	Sächsische Stsb.	
254	Rh Tab	651	1	—	Roststab	—	10	254	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
255	R K	11918	1	Pack	Papier	—	39	255	„	„	
256	R R	509/512	4	Säcke	Pfeffer	—	—	256	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
257	R T	3394	1	Sack	Kräuter	—	10	257	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
258	S	978	2	Stück	Rohrsessel	—	5	258	Halle	K. E.-D. Halle a/S.	
259	S	1730/1	2	—	Fässer?	—	—	259	Falkenberg	„	
260	S	1/3	3	Kolli	Maschinentheile	—	14	260	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
261	S B	47778	1	Fass	unbekannt	—	250	261	Roitzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
262	S & C	141	1	Ballon	gefüllt	—	—	262	Mannheim	Direktion Mainz	bezettelt: Mannheim.
263	S & C	5138	1	—	gefülltes Fass	—	200	263	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
264	Sch	—	1	Pack	Papier	—	26	264	Culm	K. E.-D. Danzig	
265	S E	5320	1	Kiste	?	—	28	265	Gerolzhofen	Bayerische Stsb.	
266	S L & C	2564	1	—	eisernes Fass	—	80	266	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
267	S M	9	1	Kiste	?	—	11	267	Wernshausen	K. E.-D. Erfurt	
268	S O C	7284	1	Sack	Schmirgel	—	49	268	Wald	K. E.-D. Elberfeld	

*) Carol Chapiera, Bukarest sign.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
269	S S	8785	1	Pack	2 eis. Kugeln	—	—	269	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
270	S & S	5436	1	Kiste	Seifenpulver	—	31	270	Oettingen R.	Wilhelm-Luxemburg	
271	S S	2	1	Pack	Holzschaufeln	—	10	271	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
272	S & T	3459	1	Kiste	messingene Oesen	—	24	272	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	bezettelt: Berlin Anh.-Mannheim.
273	St & C	3253	1	„	gefüllt	—	—	273	Mannheim	Direktion Mainz	
274	T	1085	1	„	?	—	—	274	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
275	T	1488	1	—	1. Lattenkiste	—	30	275	Olbernhau	Sächsische Stsb.	sign.: Olbernhau.
276	T	—	1	Stab	Eisen	—	20	276	Probstzella	K. E.-D. Erfurt	
277	T K	1558	1	Ballen	—	—	35	277	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
278	T S	2047	1	„	Leinenzeug	—	38	278	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
279	T T	789/91	3	Säcke	Rosinen	—	159	279	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	
280	U	1	1	Kiste	Bücklinge	—	5,5	280	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
281	V B	6741	1	—	1. Pianokiste	—	135	281	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
282	V S T	30217	1	Rolle	Teppiche	—	—	282	Halbstadt	K. E.-D. Breslau	
283	W	161	1	—	leere Kiste	—	23	283	Zwickau	Sächsische Stsb.	
284	W	238	1	—	eisernes Fass	—	81	284	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
285	W	278 & 304	2	Fässer	Petroleum	—	184 189	285	Forst	„	
286	W C	100	1	Kiste	Arzneifläschchen	—	27	286	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
287	W C	4353	1	—	leere Kiste	—	16	287	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
288	W C	2933/4	2	Säcke	Samen	—	127	288	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
289	W F	1187	1	—	1. Petroleumfass	—	36	289	Zwickau	Sächsische Stsb.	
290	W F	28569	1	Kiste	Chokolade	—	12,5	290	Rothenburg a. T.	Bayerische Stsb.	
291	W F	26994/5	2	Kisten	Chokolade	—	41	291	Diedenhofen	Reichsbahn	
292	W G	8856	1	Sack	Reis	—	—	292	Pfeddersheim	Direktion Mainz	
293	W H & Co	720	1	—	Blechkessel	—	168	293	Eissen	K. E.-D. Cassel	
294	W K	50	1	Kollo	3 Weidenkörbe	—	15	294	Hannover H.	K. E.-D. Hannover	
295	W K	739	1	Kiste	Ofenverzierungen	—	17	295	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
296	W M	358	1	„	?	—	15	296	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
297	W N	—	2	—	Plattofentheile	—	—	297	Bischofsheim	Direktion Mainz	
298	W O	—	1	—	leere Kiste	—	21	298	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
299	W O M	4516	1	Sack	Cocosnuss	—	26	299	„	„	
300	W P	2045	1	Kollo	Puppenwagen	—	—	300	„	„	
301	W R	100	1	Kiste	Erde	—	83	301	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
302	W R	—	1	Stück	Stahl	—	68	302	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
303	W T	1/6	6	Körbe	Säuren	—	—	303	Kiel	K. E.-D. Altona	
304	Y S	3166	1	Kiste	Hängelampe	—	45	304	Posen	K. E.-D. Posen	
305	Z	1834	1	„	?	—	100	305	Basel	Reichsbahn	
306	Z	—	1	Pack	Eisenwaaren	—	13	306	Frankfurt a. O.	K. E.-D. Berlin	
307	Z H W	2976	1	Kiste	Drechslerarbeiten	—	181	307	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
308	Z K	—	2	Säcke	Garnabfälle	—	35	308	Wolkenstein	Sächsische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:						
309	Adresse	—	21	Bündel	leere Säcke	—	—	309	Mannheim	Direktion Mainz	
310	A F Darmstadt	—	1	Kiste	Nudeln	—	15	310	Darmstadt	Main-Neckarbahn	ohne Bezeichnung.
311	Berlin	20201	1	Wagen	Kohlen	—	10 000	311	Guttstadt	K. E.-D. Königsberg	
312	Berlin	22820	1	„	Würfelkohlen	—	—	312	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
313	Bln	24904	1	„	Steinkohle	—	—	313	Königswusterhausen	K. E.-D. Berlin	
314	Braunschweig	—	1	Stück	Gussplatte	—	8	314	Dt.-Eylau	K. E.-D. Danzig	
315	Colmar	71	8	Säcke	Blei	—	102	315	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	v. Gütersloh bezettelt.
316	Colmar	—	8	Pack	Kugeln	—	102	316	Colmar	Reichsbahn	
317	Dessau	—	3	Stück	Rohre aus Schwarzblech	—	3	317	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
318	Erpelding in Steinsel	—	5	Säcke	Mehl	—	500	318	Esch	Wilhelm-Luxemburg	
319	Rudolf Ewald	—	1	—	lerees Beerenfass	—	5	319	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
320	J. Flebbe Hannover Dietrichstr. 30	—	1	Kübel	leer	—	6	320	Hannover H.	K. E.-D. Hannover	
321	M. Fuchs	—	1	Kiste	Kleider	—	—	321	Strassburg	Reichsbahn	
322	W. W. Grimsberg	—	5	Kistchen	leer	—	90	322	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
323	Gunsel	8987	1	—	leeres Fass	—	36	323	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
324	M W Hannover	7231	1	Kiste	8 Packete bezw. Kartons		41	324	Hannover H.	K. E.-D. Hannover	
325	N S Hannover	5848	1	Korb	leerer Ballon	—	10	325	„	„	
326	U Hannover	19	1	—	Kleiderschrankthür	—	10	326	„	„	
327	W G Hannover	1877	1	Korb	Flaschen, leer	—	18	327	„	„	
328	E W Hannover	394	1	Holzverschlag	leer, alt	—	1	328	„	„	
329	F W K Hannover	2743	1	Kiste	Flaschen, leer	—	27,5	329	„	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
330	B. M. Hannover	40993	1	Korb	Demyohn, leer —	8,5	330	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
331	F. C. Hannover	442	6	Stück	halbe Wagen X —	215	331	Hannover H.	„	
332	G. K. Hannover	3392	1	Kiste	leer —	10	332	„	„	
333	H. K. Hannover	131 oder 133	1	Sack	kleine Brettchen —	25	333	„	„	
334	H. L. Hannover	—	1	Kollo	Stegtisch, alt —	14,5	334	„	„	
335	H. G. K. C. Hannover	27306	1	Kiste	leer —	21,5	335	„	„	
336	Hannover	10. 19	2	Stück	Geflügelkörbe, leer, alt	27	336	„	„	
337	Jaroschang ung. Hradisch	-	8	Ballen	Säcke —	200	337	Eger	Bayerische Stsb.	
338	Kaspar Hans in Lackendorf	—	1	Sack	Wolle —	19,5	338	Donauwörth	„	
339	Köln	122	1	—	Decke —	—	339	Pfeddersheim	Direktion Mainz	
340	J. Leutsch, Nebelschütz	—	1	—	gr. Privatplan —	34	340	Döbeln	Sächsische Stsb.	
341	Münster	—	1	Sack	Gries —	100	341	Banteln	K. E.-D. Cassel	
342	N. Eutritzsch Poliphon	46	2	—	Poliphone —	14,5	342	Bremen Frbz.	K. E.-D. Hannover	
343	Perle	6744	1	Fass	Margarine —	34	343	Lugau	Sächsische Stsb.	
344	Radeiner Sauerbrunn	13721	1	Kiste	Mineralwasser —	26	344	Kempen	Breslau-Warschauer	*)
345	R. Ronczeswski	—	1	„	Steuergut —	23	345	Lichtenberg-Friedrichsf.	K. E.-D. Berlin	Steuerplomben von Bentheim.
346	Rose Stuhlfabrik, Posen, Beuthen O.S., Berlin	—	2	Pack	4 Stühle —	16	346	Culm	K. E.-D. Danzig	
347	S Gr. Brittanien	—	1	Kiste	Hufnägel —	26	347	Gr. Brittanien	K. E.-D. Königsberg	
348	Schlichting	—	1	Koffer	gefüllt u. 1 Reisbrett	65	348	Hannover H.	K. E.-D. Hannover	
349	Seligmann Mayer Bruchsal	—	1	Sack	Mais —	100	349	Raubach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
350	Strauss & Co.	—	1	„	Gerste —	101	350	München Süd	Bayerische Stsb.	
351	Union	16900/7	8	Kisten	Zündhölzer —	230	351	Georgensmünd	„	
352	Est Volaube B I S	0 832 503 944	1	—	Decke —	—	352	Bremerhaven Frbz.	K. E.-D. Hannover	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
353	weiss	I	1	—	eis. Topfdeckel —	1,5	353	Bückeburg	K. E.-D. Hannover	
354	weiss	I	1	Stück	U-Eisen, 6 m lg. —	—	354	Weisswasser	K. E.-D. Halle a/S.	
355	weiss	1	3	„	eis. Ofenrosten —	6	355	Hannover H.	K. E.-D. Hannover	
356	roth	I	1	Kollo	Knierohr —	2	356	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
357	roth	1	2	Kolli	eis. Röhren —	16	357	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
358	—	1. 2. 4. 5. 6. 7. 8.	7	—	eis. Ofenthürchen —	3,5	358	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
359	?	60	1	Ballen	Bettzeug —	19	359	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
360	—	70	1	Korb	todtes Geflügel —	56	360	Kufstein	Bayerische Stsb.	
361	—	75	1	—	kl. eiserner Ofen —	11	361	Czarnikau	K. E.-D. Bromberg	
362	—	79	1	—	leere Kiste —	13	362	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
363	weiss	103	1	—	eis. Randkessel —	15	363	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	57 Liter.
364	—	174	1	Kollo	Holztheile —	1	364	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
365	—	485	1	„	Ofenschieber —	0,5	365	„	„	
366	—	712	1	—	Ofenkranz —	4	366	Lobenstein	K. E.-D. Erfurt	
367	—	804	1	—	eiserne Achse —	—	367	Lübbenau	K. E.-D. Halle a/S.	
368	—	853	1	Stange	deutsch. Stahl —	6	368	Döbeln	Sächsische Stsb.	viereckig.
369	—	1319 5057	1	Fass	gefüllt? —	—	369	Elm	K. E.-D. Frankf. a/M.	
370	—	1360	1	Kiste	Flaschen —	60	370	Saargemünd	Reichsbahn	
371	—	2000	1	—	eis. Triebrad —	6	371	Heydekrug	K. E.-D. Königsberg	
372	—	3122	1	Stück	leere Kiste —	—	372	Röderau	K. E.-D. Halle a/S.	beschrieben:
373	—	4394	1	Kübel	Margarine —	17	373	Hersfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	Giessen-
374	—	6856	1	Kollo	Heerde —	82	374	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	Hersfeld.

*) Am 21. Oktober 1898 von Salzburg eingegangen, laut Begleitscheinvermerk aus Radein stammend.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
375	—	7546	1	—	leerer Korb —	—	375	St. Goarshausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
376	—	4366/7	2	Kübel	Margarine —	59	376	Barsinghausen	K. E.-D. Hannover	
377	—	12892/93	2	Gebinde	Margarine —	—	377	Heide	K. E.-D. Altona	
378	—	14618	1	Stück	Eisen —	10	378	Bettemburg	Wilhelm-Luxemburg	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
379	roth	—	5	—	Rohre —	53	379	Poln.-Cekzin	K. E.-D. Danzig	
380	rother Strich	—	4	Tafeln	Schwarzblech —	71	380	Bad Elster	Sächsische Stsb.	
381	blauer Strich	—	1	Bund	5 eis. Anker —	30	381	Kamenz	„	
382	/ weiss	—	1	—	eis. Gewicht —	—	382	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
383	IIII	—	1	—	Riemscheibe —	—	383	Werdenau	K. E.-D. Elberfeld	
384	/// roth	—	2	Stäbe	Flachstahl —	96	384	Remscheid	„	
385	⋉ ⋉	—	3	—	gebogene Gussrohre	31	385	Erding	Bayerische Stsb.	
386	gelber Strich	—	1	Bund	Eisen —	48	386	Kirchenlamitz	„	
387	blauer Strich	—	1	Stück	roher eis. Bauchtopf	3	387	Schildberg	K. E.-D. Posen	
388	weisser Strich	—	1	Stange	Rundeisen —	28	388	Bojanowo	„	
389	rother Strich	—	3	—	Eisenrohre —	51,5	389	Döbeln	Sächsische Stsb.	verzinkt.
390	roth ⋉	—	1	Stück	Eisenrohr (Ofenrohr)	1	390	Lübben	K. E.-D. Halle a/S.	
391	roth +	—	9	„	eis. Pfähle —	—	391	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
392	{ △ CS }	4076	1	Kiste	leer —	33,5	392	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
393	{ △ H }	—	1	„	leer —	20	393	„	„	
394	{ △ F }	10345	1	„	— —	51	394	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
395	{ [Zeichen] }	14007	1	Sack	Kaffee —	60,5	395	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
396	{ △ S O }	6722	1	—	leere Kiste —	13	396	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
397	{ 000 }	5893	1	Kiste	? —	114	397	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
398	{ P G S D Fabrikzeichen }	430	1	„	Würfelzucker —	28	398	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
399	{ ✡ Ü }	48927	1	„	Stärke —	13	399	Halle	K. E.-D. Halle a/S.	
400	{ △ R }	140766	1	„	? —	—	400	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
401	{ △ B }	384	1	Beutel	Reis —	35	401	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
402	—	—	1	—	Ambos —	114	402	Bingerbrück	Direktion Mainz	
403	—	—	1	—	Anker —	—	403	Mainkur	K. E.-D. Frankf. a/M.	
404	—	—	2	Bund	Bandeisen —	87	404	Kolmar i/P.	K. E.-D. Bromberg	
405	—	—	1	—	{ eis. Bettstelle mit Stahldrahtmatratze }	24	405	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
406	—	—	24	—	lose rechteckige Bleche	5	406	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
407	—	—	2	—	Blechfüller —	3	407	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
408	—	—	1	Korb	Blechflasche, gefüllt —	60	408	Oldendorf	„	
409	—	—	—	—	Braunkohlenbriketts —	740	409	Vlotho	„	
410	—	—	1	Kollo	4 Bretter (tannen.) —	—	410	Flörsheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	{ 4 m lang, 40 cm breit.
411	—	—	16	Stück	Bretter —	—	411	Konitz	K. E.-D. Danzig	
412	—	—	6	„	{ kief. Bretter 3, 4, 5 u. 8 m lang }	—	412	Schönlanke	K. E.-D. Bromberg	
413	—	—	1	—	kl. eiserne Büchse —	1	413	Posen	K. E.-D. Posen	
414	—	—	1	Sack	Kaffee —	48,5	414	Lügde	K. E.-D. Hannover	
415	—	—	1	Packen	Decke —	21	415	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
416	—	—	1	Stab	Eisen —	37	416	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
417	—	—	1	Korb	Eisen —	7	417	Mainz	Direktion Mainz	
418	—	—	1	Sack	Eisen —	89	418	Flensburg	K. E.-D. Altona	
419	—	—	1	Stab	⊐-Eisen —	1,5	419	Ellrich	K. E.-D. Cassel	
420	—	—	1	Pack	Eisenguss (Ofentheile)	9	420	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
421	—	—	1	Bund	Eisenkugeln —	7	421	Gera	K. E.-D. Erfurt	
422	—	—	1	Pack	2 Eisenstangen —	3	422	Lemgo	K. E.-D. Hannover	
423	—	—	1	—	Eisenstange —	5	423	Zwingenberg	Main-Neckarb.	*)
424	—	—	1	—	{ Eisentheil zu einer Häckselmaschine gehörend }	0,5	424	Springe	K. E.-D. Hannover	

*) Streckenfund. Die Stange ist 2 m lang und mit rothem Anstrich versehen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
425	—	—	1	Sack	Erbsen —	100	425	Vlotho	K. E.-D. Hannover	
426	—	—	1	—	leeres Fass	24,5	426	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
427	—	—	1	—	leeres Fass —	121	427	Kreuznach	Direktion Mainz	623 I haltend.
428	—	—	1	—	leeres Fass —	25	428	Wangen	Reichsbahn	
429	—	—	1	—	leeres Fass —	110	429	Schiltigheim	„	
430	—	—	1	—	leeres Fass —	159	430	Düssel.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
431	—	—	27	—	leere Fässer —	—	431	Brockau	K. E.-D. Breslau	
432	—	—	6	—	Fassdeckel —	10	432	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
433	—	—	2	Stäbe	Fenster-Eisen —	24	433	Remscheid	„	
434	—	—	1	Bund	30 Flaschen —	13	434	Hagen	„	
435	—	—	1	Deckelkorb	leere Flaschen —	—	435	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
436	—	—	1	—	eis. Fleischrahm	—	436	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	{ 3,40 m lang mit 10 Haken.
437	—	—	1	Pack	Garn —	10	437	Lemgo	K. E.-D. Hannover	
438	—	—	19	Stück	Gasrohre —	300	438	Zittau	Sächsische Stsb.	
439	—	—	1	Bund	Gasrohre —	28	439	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
440	—	—	1	Sack	Gerste —	71	440	München C.	Bayerische Stsb.	
441	—	—	1	Ballen	Gewebe —	5	441	Mülhausen	Reichsbahn	
442	—	—	1	—	eisernes Gitter —	3,5	442	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
443	—	—	2	Kolli	Guss —	22	443	Mainz	Direktion Mainz	
444	—	—	1	Stück	Guss —	10	444	Mülhausen	Reichsbahn	
445	—	—	2	Pack	Gusstheile —	5	445	Camenz	K. E.-D. Breslau	
446	—	—	1	Kollo	Hammer —	—	446	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	
447	—	—	1	Pack	Handwerkszeug —	10	447	Woldenberg	K. E.-D. Bromberg	
448	—	—	1	Hase	(todt)	3	448	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
449	—	—	1	—	{ abgebrochenes Hebeeisen }	—	449	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
450	—	—	1	—	Herddeckel —	3	450	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
451	—	—	1	Bund	{ 10 Herdringe und 4 Deckel }	7	451	Zwiesel	Bayerische Stsb.	
452	—	—	36	—	Holzkeile —	—	452	Peine	K. E.-D. Hannover	*)
453	—	—	2	Pack	Holzstäbe —	27	453	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
454	—	—	1	Kollo	2 Hölzer —	9	454	Diedenhofen	Reichsbahn	
455	—	—	1	Pack	Holzleisten —	10	455	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
456	—	—	2	Säcke	Kakaoschalen —	51	456	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
457	—	—	6	„	Kartoffeln —	340	457	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
458	—	—	1	Beutel	Kartoffeln —	27	458	Stade	K. E.-D. Hannover	
459	—	—	1	—	Kette, 45 m lang —	—	459	Gera	K. E.-D. Erfurt	
460	—	—	1	—	eiserne Kette —	5	460	Metz Eilg.	Reichsbahn	
461	—	—	1	—	Kette mit 2 Haken —	—	461	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
462	—	—	1	—	leere Kiste —	27	462	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
463	—	—	1	—	leere Kiste —	37	463	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
464	—	—	1	Sack	Kleider etc. —	10	464	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
465	—	—	1	Kiste	Kleider u. Glaswaaren	—	465	Berlin Alex. Pl.	K. E.-D. Berlin	(Gepäck.)
466	—	—	1	„	{ alte Kleidungsstücke, Spiegel etc. }	108	466	Berlin Ostb.	„	
467	—	—	1	Koffer	Kleider etc. —	50	467	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
468	—	—	1	—	eis. Kohlenkasten —	6	468	Moringen	K. E.-D. Cassel	
469	—	—	1	—	eis. Kohlenmaass —	—	469	Gross-Räschen	K. E.-D. Halle a/S.	
470	—	—	1	Rolle	leere Körbe —	—	470	Mombach	Direktion Mainz	
471	—	—	2	—	leere Korbflaschen —	4,5	471	Hohenstein W/Pr.	K. E-D. Danzig	
472	—	—	1	—	{ Korbflasche, gefüllt (Glasballon) }	62	472	Darmstadt	Main-Neckarb.	
473	—	—	1	Pack	3 Korkscheiben —	1	473	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
474	—	—	1	„	Kunsthölzer —	3	474	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
475	—	—	1	Bund	Lampenkugeln —	30	475	Leipzig II.	Sächsische Stsb.	eiserne.
476	—	—	1	„	6 Lampenkugeln —	9	476	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
477	—	—	1	„	5 Lampenkugeln —	11	477	Siegen	„	eiserne.
478	—	—	1	Korb	{ getr. Leibwäsche u. 1 Thierarzneibuch }	17	478	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
479	—	—	1	—	Marmorplatte —	7	479	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
480	—	—	1	Ballen	{ ansch. Manufakturwaaren }	37	480	Hannover H.	K. E.-D. Hannover	
481	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	105	481	Schlettstadt	Reichsbahn	
482	—	—	1	—	messing. Maschinentheil	—	482	Einbeck	K. E.-D. Hannover	
483	—	—	1	—	Maschinentheil —	7	483	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
484	—	—	1	—	Maschinentheil —	4	484	Elberfeld	„	
485	—	—	3	Kolli	Maschinentheile —	40	485	Gera	K. E.-D. Erfurt	
486	—	—	2	gefüllte	Mineralölfässer —	400	486	Berg.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
487	—	—	1	—	Mistgabel —	—	487	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
488	—	—	1	Pack	{ Möbelknöpfe mit Rosetten }	0,5	488	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
489	—	—	1	—	Nähmaschinentheil —	0,4	489	Harburg	K. E.-D. Hannover	
490	—	—	1	Sack	Nieten —	5	490	Colmar	Reichsbahn	
491	—	—	2	—	gerade Ofenrohre —	8	491	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
492	—	—	4	—	Ofentheile —	35	492	Bingerbrück	Direktion Mainz	
493	—	—	25	Kolli	Ofenverschlüsse —	175	493	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
494	—	—	1	Pack	graues Packpapier —	23	494	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
495	—	—	1	„	Papierabfälle —	32	495	Reibnitz	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.

*) Zur Befestigung der Ladung Wagen 72 905, Kln.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
496	—	—	1	Pack	Papierscheiben —	1,5	496	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
497	—	—	1	—	eis. Pferdestütze —	11	497	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
498	—	—	1	—	bearbeiteter Pflasterstein	19	498	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Königsberg	
499	—	—	1	Pack	4 Pflugschare —	11	499	Hannover H.	K. E.-D. Hannover	
500	—	—	1	—	Plan —	37	500	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
501	—	—	1	—	eis. Platte, 1 qm gross —	23	501	Dessau	K. E.-D. Halle a./S.	
502	—	—	1	—	Puppenwagen —	3	502	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
503	—	—	1	—	eis. Rad —	—	503	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
504	—	—	1	—	eis. Rad —	41	504	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
505	—	—	1	—	braunes Regal —	2	505	Gera	K. E.-D. Erfurt	
506	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	25	506	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
507	—	—	1	„	Damenkleider —	25	507	Berlin H. u. L.	„	
508	—	—	1	Bund	11 eis. Röhren —	60	508	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
509	—	—	1	Ballen	Rosen —	32	509	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
510	—	—	31	—	Roststäbe —	325	510	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
511	—	—	1	—	Roststab —	3	511	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
512	—	—	3	Säcke	Rübenschnitzel —	100	512	Röschwoog	Reichsbahn	
513	—	—	1	Stab	Rundeisen —	53	513	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
514	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	8	514	Neisse	K. E.-D. Breslau	
515	—	—	1	Bund	Rundstahl —	51	515	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
516	—	—	1	Stange	Rundstahl —	—	516	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
517	—	—	1	Bund	7 Stangen Rundstahl	46	517	Solingen	„	
518	—	—	1	Pack	6 Stück Sägeblätter —	3	518	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
519	—	—	1	Sack	alte Sackstücke —	5	519	Frankfurt a. O.	K. E.-D. Berlin	
520	—	—	1	Pack	leere Säcke —	23	520	Thorn	K. E.-D. Posen	
521	—	—	1	Sack	Salz —	50	521	Teisendorf	Bayerische Stsb.	
522	—	—	1	Ballon	Salzsäure —	75	522	Plagwitz-L.	Sächsische Stsb.	
523	—	—	1	Pack	Schaufelstiele —	27	523	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
524	—	—	1	Ballen	Schauertücher —	98	524	Halle	K. E.-D. Halle a./S.	
525	—	—	9	—	eis. Scheiben m. 1 Kette	67	525	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
526	—	—	1	Schliesskorb	Kinderhelm, Uniformen, Nüsse etc.	10,5	526	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
527	—	—	1	—	Schlüsselschild —	1	527	Bingerbrück	Direktion Mainz	
528	—	—	1	—	neuer Schornsteinaufsatz	5,5	528	Hannover H.	K. E.-D. Hannover	
529	—	—	1	—	kleine rothe Schraube	—	529	Einbeck	K. E.-D. Cassel	
530	—	—	1	Pack	Schubkarrentheile —	3	530	Saargemünd	Reichsbahn	
531	—	—	1	Paar	Schuhe —	0,5	531	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
532	—	—	1	—	Schuh mit Holzsohle —	—	532	Stade	„	
533	—	—	1	Pack	5 Silbertannen —	—	533	Leipzig B. Bhf.	K. E.-D. Halle a./S.	
534	—	—	1	Bund	10 Spannfedern —	7	534	Hannover H.	K. E.-D. Hannover	
535	—	—	1	„	Stabeisen —	180	535	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
536	—	—	2	Stück	eis. Stäbchen, 1 m lg. —	—	536	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
537	—	—	1	Bund	Stahl, kantig —	23	537	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
538	—	—	1	Stange	Stahl —	16	538	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
539	—	—	1	Stück	Stahl —	7,5	539	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
540	—	—	1	Bund	8 kant. Stahl —	28	540	Kappel	Sächsische Stsb.	3 Stangen.
541	—	—	1	Kiste	Stahlspindeln (100 Stück)	18	541	Hannover H.	K. E.-D. Hannover	
542	—	—	1	Kollo	Stahlstange —	2	542	Bremen H.	„	
543	—	—	1	Bund	5 Stahlstangen —	25	543	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
544	—	—	14	—	Stahlplatten —	32	544	Remscheid	„	
545	—	—	1	Steige	leer —	29	545	Mainz	Direktion Mainz	
546	—	—	1	—	Stopfhammereinsatz —	—	546	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
547	—	—	1	Bund	lebende Sträucher —	20	547	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
548	—	—	1	Kollo	Taschenmesser —	—	548	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
549	—	—	1	—	Tau, 32 m lang —	40	549	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
550	—	—	2	lose*)	Thürschlösser —	5,5	550	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	*) in Papier gepackt.
551	—	—	1	Pack	4 Tischfüsse —	6	551	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
552	—	—	1	„	rohe Tischbeine —	12	552	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
553	—	—	1	Ballen	woll. Unterkleider —	36	553	Frkfrt. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
554	—	—	4	—	Unterlagehölzer —	92	554	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
555	—	—	1	Bund	Unterlagsplatten —	1	555	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
556	—	—	1	Kollo	Unterl.-Scheibe, 2 Muttern, 3 eis. Keile	7,5	556	Bremen H.	„	
557	—	—	1	Sack*)	Wäsche —	—	557	Frkfrt. Hptb. Gepäck	K. E.-D. Frankf. a/M.	*) braun Segeltuch.
558	—	—	1	„	alte Wäsche (1 Paar alte Stiefel, Holzschuhe, alte Wäsche u. Tücher etc.	25,5	558	Laskowitz	K. E.-D. Danzig	
559	—	—	1	Korb	Wagennaben —	134	559	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
560	—	—	1	Stück	Walzeisen (1 Stange)	35,5	560	Uebigau	K. E.-D. Halle a/S.	
561	—	—	3	Pack	eis. Waschgestelle —	17	561	Chemnitz	Sächsische Stsb.	12 Stück
562	—	—	1	—	Wasserwaage f. Maurer	1,5	562	Halle	K. E.-D. Halle	
563	—	—	1	Stück	leerer Weidenkorb —	4	563	Falkenberg	„	
564	—	—	1	Kollo	3 l. Weidenkörbe —	7	564	Hannover H.	K. E.-D. Hannover	
565	—	—	1	—	eiserne Welle —	40	565	Mainz	Direktion Mainz	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
566	—	—	1	Kollo	9 Zahnrädchen	17	566	Posen	K. E.-D. Posen	
567	—	—	1	—	Zange	5	567	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A C	369	1	Sack	Futter	64	1	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
2	A	2088	1	—	leere Kiste	20	2	Moabit	K. E.-D. Berlin	bez.: Stettin C.G.-Berlin.
3	A G / N C	1532	1	—	leere Kiste	9	3	Berlin P.	„	
4	A O	—	1	Korb	Aepfel	48	4	Lalendorf	Meckl. Friedr. Franzb.	
5	A R	1885	1	Pack	Säcke	34	5	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
6	A S	2	1	„	l. Weidenkörbe	10	6	„	„	
7	A V	—	1	Sack	altes Packmaterial (Deckenstücken)	12	7	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
8	A W	1	1	Kollo	Kleidung	19	8	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
9	B	138	1	Ballen	Kaffee	65	9	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
10	R P	131	1	„	Kaffee	65	10			
11	B C F	188	1	Kiste	Kakes	17	11	Wilmersdorf-Friedenau	K. E.-D. Berlin	
12	B W	4038	1	Pack	2 Gasröhren etc.	7	12	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Aschersleben.
13	C / —	12/14	3	Stück	T-Eisen, $1^1/_2$ m lang	23	13	Hannover H.	K. E.-D. Hannover	
14	C H	295	1	Ballot	Seilerwaaren	23,5	14	Schorndorf	Württembrg. Stsb.	
15	C S	—	1	Bund	Stahl	37	15	Rottweil	„	
16	D T S	500	1	Fass	ansch. Austern	40	16	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
17	E (Dreieck)	81089	1	Pack	Düten	26	17	Magdeburg Hptb.	„	
18	E E u. P	38 / 173	1	Fass	leer, 602 l	112	18	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
19	E R	2097	1	—	leere Kiste	22	19	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
20	F B C	12949	1	Kiste	Eisenwaaren	25	20	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
21	F M	2528	1	Fass	?	37	21	Grunewald	K. E.-D. Berlin	bez.: Weissenthurm-Berlin.
22	F V	—	2	Pack	Ofeneinsatzroste	26	22	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
23	G O	2567	1	Ballot	?	32	23	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
24	G W	6941	1	Ballen	Tuche	47	24	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
25	H	6	1	Kiste	gef.	48	25	Karlsruhe	Badische Stsb.	
26	H	—	1	Stück	T-Eisen	10	26	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
27	H H	5755	1	Korbflasche	?	40	27	Kirchheim T.	„	
28	H P	130	1	Kiste	?	—	28	Wilmersdorf-Friedenau	K. E.-D. Berlin	gez.: Schöneberg b/Berlin.
29	H S	147	1	Bund	leere Körbe	13	29	Baden	Badische Stsb.	
30	H T	754	1	Pack	eis. Pfannen	20	30	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
31	J M	25297	1	Ballen	?	55,5	31	Grunewald	K. E.-D. Berlin	beschr. J. Müller, Gladbach.
32	J S C	6222 / 5607	2	—	leere Verschläge	133	32	Moabit	„	
33	L	3501	1	—	Reinigungsmaschine	108	33	Lützow	Meckl. Friedr. Franzb.	
34	L H	—	1	Bund	Winkeleisen	51	34	Pforzheim	Badische Stsb.	
35	M C L	6828	3	—	Pflugscharbleche	21,5	35	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
36	R	—	1	—	Wasserhahnen	3	36	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
37	R G	733	1	—	leere Kiste	55	37	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
38	S	1	1	—	eis. Rohr	15	38	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	61 cm lang.
39	S M	2056	1	Kiste	Kolonialwaaren	25	39	Villingen	Badische Stsb.	
40	S M G T	428	1	—	leeres Fass	26	40	Moabit	K. E.-D. Berlin	eingebrannt: Rostock.
41	S S	5714	1	Korb	4 leere Blechflaschen	9	41	Ulm	Württemberg. Stsb.	
42	T S G	6986	1	Ballot	?	45	42	Bretten	„	
43	V f	540	1	—	leeres Fass	8	43	Waldkirch	Badische Stsb.	
44	W R	1114	1	—	leeres Fass	68	44	Jagstfeld	„	
45	W E	405	1	Bund	Decke	38	45	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
46	G. H. Berlin	13	1	Kiste	Käse	4	46	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
47	A. E. Friedrichsberg	101	1	Korb	ansch. Kleider	—	47	Frankfurter Allee	„	
48	Pr. Krone	—	1	—	hölzerner Latirbaum	—	48	Dingelstedt	K. E.-D. Magdeburg	
49	Ott	2169	1	Kiste	Spazierstöcke	23	49	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
50	C. H. Oldenburg	7681	1	Sack	Kranzgrün	—	50	Wilmersdorf-Friedenau	K. E.-D. Berlin	
51	A. H. Rostock	—	1	„	Kleidung	9	51	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
52	blau	I	7	—	eiserne Rohre	34	52	„	„	
53	grün	1	2	—	Kokseimer	3	53	Penzlin	„	
54	weiss	II	1	Bund	Bandeisen	25,5	54	Neubrandenburg	„	
55	—	45. 61	2	—	Pumpentheile	41	55	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
56	—	77	1	Fass	Firniss?	90	56	Zuffenhausen	„	
57	—	1337	1	„	Apfelwein?	35	57	Lüchow	K. E.-D. Magdeburg	
58	—	8035	1	—	Herrenfahrrad	—	58	Friedrichstrasse	K. E.-D. Berlin	beschr.: Danzig. Hptb. Nr. 28.
59	roth /	—	3	Stangen	Eisen	16	59	Penzlin	Meckl. Friedr. Franzb.	
60	roth /	—	1	—	Eisenstange	7	60	Osterburg	K. E.-D. Magdeburg	4,40 m lang.
61	(Sechseck)	6813	1	Kiste	leere Flaschen	36	61	Magdeburg Hptb.	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
62	—	—	3 1	— —	halbe Achs- oder Wellenlager halber Ring	 —	3,5	62	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
63	—	—	1	—	1,10 m lg. Bindekette		—	63	Braunschweig Ostb.	K. E.-D. Magdeburg	
64	—	—	1	—	Decke 10,5 m l. u. 7 m br.		—	64	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	
65	—	—	1	Sack	Düngesalz	—	49	65	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
66	—	—	6	Stangen	Eisen	—	183	66	Güstrow	Meckl. Friedr. Franzb.	
67	—	—	5	Stück	Eisenrohre	—	53	67	Pforzheim	Badische Stsb.	
68	—	—	2	„	Eisenrohre	—	53	68	„	„	
69	—	—	1	—	Eisentheil, ansch. z. e. Rübenheber oder Dampfpflug gehörig		—	69	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
70	—	—	1	—	Gewicht mit Henkel		15	70	Villingen	Württemberg. Stsb.	
71	—	—	1	—	eiserner Hebel	—	5	71	Pforzheim	Badische Stsb.	
72	—	—	1	—	Holzgitter	—	33	72	„	„	
73	—	—	1	—	Holzkasten mit Eisendeckel		12	73	Basel	„	
74	—	—	1	Sack	Holzschuhe	—	7	74	Gnoien	Meckl. Friedr. Franzb.	
75	—	—	3	—	eis. Ketten	—	30	75	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	je 8,5 m lang.
76	—	—	1	Verschlag	Kofferbank	—	11	76	Güstrow	Meckl. Friedr. Franzb.	
77	—	—	1	—	leerer Korb	—	3	77	Neckarau	Badische Stsb.	
78	—	—	1	—	neue leere Korbflasche		3	78	Flechtingen	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
79	—	—	1	—	Leine	—	—	79	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
80	—	—	1	—	Luftpumpe, zu einem Fahrrad gehörig		0,5	80	Westend	„	
81	—	—	1	Bund	Messingstangen	—	25	81	Moabit	„	
82	—	—	1	—	hölz. Möbeltheil	—	1	82	Appenweier	Badische Stsb.	
83	—	—	1	Kollo	Muschelaufsatz v. e. Küchenschrank		—	83	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
84	—	—	1	Bund	Ofenfüsse	—	6	84	Ulm	Württemberg. Stsb.	
85	—	—	1	—	Ofentheil	—	13	85	Appenweier	Badische Stsb.	
86	—	—	2	—	eiserne Oefen	—	96	86	Uhldingen	„	
87	—	—	2	Körbe	Pfefferlinge	—	60	87	Berlin, Centralmarkthalle	K. E.-D. Berlin	beschr.: Lindow b. Löwenberg.
88	—	—	2	—	eiserne Rohre	—	11	88	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
89	—	—	1	—	eiserner Rost	—	3,5	89	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
90	—	—	1	Bund	Stahl	—	74	90	Villingen	„	
91	—	—	1 1 1	— — —	Stange Kettenrad Brennaborpedaltheil	— — —	0,75	91	Grunewald	K. E.-D. Berlin	zu einem Fahrrad gehörig.
92	—	—	1	—	eis. Vorhangstange	—	2	92	Mannheim	Badische Stsb.	
93	—	—	1	Pack	eis. Vorhangstangen	—	8	93	Karlsruhe	„	
94	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum	—	—	94	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
95	—	—	3 3	— —	Vorsteckbolzen mit Ketten Muffen	 —	—	95	Moabit	K. E.-D. Berlin	*)
96	—	—	2	Kolli	beschädigte alte Wagenkuppelung		32	96	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	

*) Zu einer Steifkuppelung eines Langholzwagenpaares gehörig.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 2 7. Januar 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Ueber die Betriebsverhältnisse in den englischen Kohlenrevieren *)

Von Geh. Oberbaurath **Blum, Berlin.**

Die Kohlengebiete.

Wie Abb. 1 (siehe umstehend) erkennen lässt, sind unter den britischen Kohlenfeldern neben zahlreichen kleineren namentlich die fünf nachbenannten grossen Gebiete zu unterscheiden:

Die Jahresausbeute dieser fünf Gebiete betrug (vergl. nach-

Gebiet von	Nummer in der Abbildung	ungefähre Grösse qkm	Zahl der Zechen, die mehr als 20 Mann unter Tage beschäftigen	Ausbeute von 1897 im ganzen	auf 1 qkm	auf eine Zeche	auf eine Zeche und einen Tag bei 300 Arbeitstagen	Bemerkungen.
				in englischen Tonnen				
1. Schottland, Fife, Lanark usw.	1	2 062	410	29 082 996	14 104	70 934	236	
2. Northhumberland und Durham (nördliches Gebiet)	2	2 061	304	43 592 134	21 151	143 395	478	
3. Yorkshire, Derbyshire, Nottinghamshire	3	3 606	451	43 668 293	12 110	96 825	323	
4. Lancashire und Cheshire	4	1 585	303	22 610 855	14 266	74 623	248	die Zahlen beziehen sich auf 1896.
5. Südwales und den anschliess. engl. Grafschaften	8	2 400	379	37 987 905	15 828	126 246	421	dem Gebiete Nr. 8 sind die zwei benachbarten Theile von Nr. 6 zugezählt.

*) Die folgenden Mittheilungen stützen sich auf den Bericht eines Ausschusses, den der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten kürzlich zum Studium der Betriebsverhältnisse in den Kohlenrevieren nach England entsandt hatte. Dem Ausschusse gehörten ausser dem Verfasser der Verkehrsinspektor Dr. Drilling und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Scheidtweiler an.

stehende Tabelle) rund 187 000 000 t gegen 202 000 000 t der Gesammtausbeute in ganz Grossbritannien.

Jede Zeche, die mehr als 20 Mann unter Tage beschäftigt, ist gesetzlich verpflichtet, zwei Schächte anzulegen. Wenn diese zwei Schächte in der Regel auch unmittelbar benachbart sind, so dass die aus ihnen geförderte Kohle in einer Anschlussanlage zur Verladung kommt und die beiden Schächte daher vom Eisenbahnbetriebsstandpunkte als eine Arbeitsstelle erscheinen, so geht aus vorstehenden Zahlen doch hervor, dass die Zechen der britischen Kohlenbezirke im allgemeinen nur einen mässigen Umfang haben. Diese Thatsache tritt noch stärker in die Erscheinung, wenn berücksichtigt wird, dass die

Abb. 1.

Zahl der Zechen, die nur bis zu 20 Mann unter Tage beschäftigen, nicht gering ist. Zechen mit 2000—2500 t Tagesförderung sind selten, grössere Zechen kaum vorhanden.

Im Ruhrgebiete betrug 1897 die Jahresförderung 48 768 095 t bei 160 einzelnen Förderstellen und einer Grösse des aufgeschlossenen bezw. in Abbau genommenen Gebietes von 1923 bezw. 1185 qkm. Es kamen also auf eine Förderstelle 304 863 t jährlicher oder 1016 t täglicher Ausbeute und auf 1 qkm der genannten Gebiete 25 360 t bezw. 41 154 t Jahresförderung. Es kommt also im Ruhrgebiete auf die Flächeneinheit und auf die einzelne Arbeitsstelle eine erheblich stärkere Förderung als in Grossbritannien, die Zahl der Angriffsstellen für die Kohlenab-

fuhr ist daher bei uns auch verhältnissmässig viel kleiner, als jenseits des Kanales.

In den britischen Kohlenbezirken unterscheidet man folgende Kohlensorten: Koks-, Gas-, Hausbrand-, Fabrik- und Kesselkohle. In Schottland wird ferner eine zur unmittelbaren Verwendung im Hochofenprozess geeignete Kohle — splint coal — gewonnen, so dass dort kein Koks hergestellt wird. Im Bezirk von Yorkshire, Derbyshire usw. ist Kokskohle, in Südwales Gaskohle selten. In einzelnen Bezirken werden in demselben Flötz mehrere Kohlensorten gewonnen, so dass die Verwerthung der Gesammtfördermenge und damit die Förderung selbst auf Schwierigkeiten stösst, wenn der Absatz einzelner Sorten stockt. Nach der Grösse werden unterschieden: in Schottland sechs Sorten — Stückkohle, Nusskohle 1, 2, 3, Perlkohle, Gruss —, in Northhumberland und Durham meist vier Sorten — Stückkohle, Förderkohle, Nusskohle, Gruss —, in Südwales Förderkohle, Stückkohle, Gruss, in Nottinghamshire steigt die Zahl der Sorten bis zu neun. Die Kohle für Kokereien und die Splintkohle wird nach Bedarf gewaschen.

Die Förderung beginnt allgemein früh 6 Uhr und dauert in einer Schicht bis 2 oder 4 Uhr Nachmittags, je nach den Bezirken. Förderung in mehreren Schichten findet nur selten statt.

Die Abfuhr der Kohlen.

Gegenüber der Abfuhr der Kohlen auf den Eisenbahnen tritt die unmittelbare Verladung in Seeschiffe und die Abfuhr auf den Binnenwasserstrassen zurück. Im Jahre 1896 kamen gegenüber einer Kohlenjahresförderung von 195 351 951 t auf letzteres Beförderungsmittel nur 7 131 837 t Kohlen und Koks; diejenigen 14 dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahngesellschaften, die unmittelbar in die Kohlengebiete eindringen, Kohlen also selbst verladen, verfrachteten dagegen 141 540 030 t Kohlen und Koks, die sich wie folgt vertheilen:*)

1.	Furness Railway	111 822 t
2.	Great Northern Railway	6 531 829 „
3.	Great Western Railway	14 946 160 „
4.	Lancashire and Yorkshire Railway	7 646 293 „
5.	London and North Western Railway	16 390 290 „
6.	Manchester, Sheffield and Lincolnshire (jetzt Great Central) Railway	7 895 737 „
7.	Maryport and Carlisle Railway	278 697 „
8.	Midland Railway	19 441 621 „
9.	North Eastern Railway	29 394 396 „
10.	North Staffordshire Railway	1 958 242 „
11.	Taff Vale Railway	12 915 642 „
12.	Caledonian Railway	10 624 686 „
13.	Glasgow and South Western Railway	2 416 122 „
14.	North British Railway	10 988 493 „

Von dem Rest wird wohl der grösste Theil auf unmittelbare Abfuhr zur See entfallen. Dabei werden allerdings zur Beförderung von den Zechen zu den Häfen zum Theil gleichfalls Eisenbahnen benutzt, aber Bahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehre dienen — sogen. Waggonways — und die daher auch nicht unter der Aufsicht des Board of Trade stehen. Namentlich im Bezirke von Northhumberland und Durham sind solche Zechenbahnen sehr zahlreich. Mit Ausnahme des letzten Kohlengebietes, das, abgesehen von diesen Zechenbahnen, nur von der North Eastern Bahn beherrscht wird, stehen in allen anderen Kohlengebieten stets mehrere Eisenbahngesellschaften in scharfem Wettbewerb. Dabei haben sich die Bahnen vielfach durch Verträge selbst Wettbewerbsbahnen gegenüber das Mitbenutzungsrecht fremder Linien gesichert (running power).

Anschlussanlagen.

Die Anschlüsse an die Zechen zweigen vielfach von der freien Strecke ab, bei zweigleisiger Bahn allerdings stets unter Vermeidung von Spitzweichen und unter Verwendung von Schutzweichen und vollkommener Signalsicherung. Wo die örtlichen Verhältnisse es irgendwie gestatten, sind die Anschlussanlagen auf den Zechen in Längsentwickelung so gestaltet, dass die Gleise für die leeren Wagen auf der einen, die für die beladenen Wagen auf der anderen Seite der in der Mitte der ganzen Anlage angeordneten Schachtgerüste und Ladestellen sich befinden. Zwischen den Ladegleisen, deren Zahl vielfach nach der Zahl der getrennt zu verladenden Kohlensorten bemessen ist, und den Gleisen für die beladenen Wagen sind regelmässig Gleiswaagen angeordnet, zwischen Leerwagen und den Ladegleisen zuweilen. In der beigefügten Abb. 2 ist

Abb. 2.

ein Beispiel einer solchen Anschlussanlage an zwei, bezw. durch das Mitbenutzungsrecht, an drei Bahnen aus dem Bezirke von Nottinghamshire für eine Zeche von 2 300 t Tagesförderung schematisch dargestellt, die als typisch gelten kann. Zahl und Länge der Gleise für leere und beladene Wagen gestatten mindestens $1/2$ bis $2/3$ der für die Tagesförderung erforderlichen leeren und beladenen Wagen aufzustellen, ohne dass dadurch die Zugänglichkeit der Ladegleise behindert ist, sie sind aber vielfach so reichlich bemessen, dass die für die $1\,1/2$ fache Tagesförderung erforderliche Wagenzahl — und zwar sowohl an leeren wie beladenen Wagen — Platz findet. In Südwales dringen die Eisenbahngesellschaften geradezu auf so weiträumige Anlagen und zwar mit Erfolg. Es ist einleuchtend, dass durch Anlagen mit derartigem Wagenfassungsvermögen die Bedienung der Zechen wesentlich erleichtert wird. Fast überall liegt der ganze Zechenbahnhof in einer durchgehenden Neigung von 1:75 bis 1:100, wobei die Gleise für leere Wagen am oberen, die für die beladenen Wagen am unteren Ende angeordnet sind, sodass die Bewegung der Wagen zur Ladestelle und von dieser zum Aufstellungsgleis ohne Zuhilfenahme von Lokomotiven, Pferden oder dergl. lediglich unter Benutzung der Schwerkraft erfolgen kann. Diese einfache und nachahmenswerthe Betriebsweise wird dadurch begünstigt, dass fast jeder Wagen mit Hebelbremse versehen ist, lässt sich aber auch bei Verwendung von Hemmschuhen oder Bremsknüppeln anwenden. Bei dem Ablaufen der Wagen von der Ladestelle nach den Gleisen für die beladenen Wagen findet fast regelmässig eine Trennung der Wagen nach den zwei Hauptrichtungen jeder der anschliessenden Bahnen statt, aber die Anlagen der Zechenbahnhöfe gestatten es, die beladenen Wagen beim gewöhnlichen Ablaufen auch noch nach weiteren Richtungen zu sondern und die Zechen führen diese Arbeit auch aus, so weit sie dies ohne Schwierigkeiten und ohne besondere Kosten zu thun vermögen. Dadurch wird thatsächlich die bahnseitig vorzunehmende Verschiebearbeit nicht unerheblich vermindert.

Die Kosten der Anschlussanlagen trägt meistens die Zeche. Wo ausnahmsweise hiervon abgewichen wird, lässt sich die Bahn das Anlagekapital gut — bis zu 7,5 % — verzinsen, doch kommen aus Wettbewerbsrücksichten auch Ausnahmen von der Regel vor.

Die Verkehrsschwankungen, Stapeln von Kohlen.

Da der Verbrauch an Hausbrandkohle gegenüber dem Bedarfe der Gewerbebetriebe und der Ausfuhr nach fremden Län-

*) Die englische Statistik gibt im ganzen allerdings 145 816 288 t an, in dieser Zahl sind aber Mengen mit enthalten, die von anderen Bahnen zugeführt worden sind. Soweit sich aus der Statistik diese Mengen feststellen lassen, sind sie in obigen Zahlen in Abzug gebracht.

dern verhältnissmässig geringer ist, als in Deutschland und ausserdem im Winter der Versand von Kohlen nach den nordischen Häfen ruht, so sind die Verkehrsschwankungen in den verschiedenen Jahreszeiten im ganzen nicht so gross, wie bei uns. Dies gilt namentlich für die Bezirke von Schottland und Northhumberland mit Durham, die starken Seeversand nach dem Norden haben. In Schottland wird etwa $^2/_3$ der Förderung zur See ausgeführt. In Südwales, wo gleichfalls etwa 70 % der Förderung zur See ausgeführt wird — aber nicht nach nordischen, sondern nach west- und südeuropäischen sowie aussereuropäischen Häfen —, ist der Verkehr in Kessel(Ausfuhr-)kohle gerade im Herbst schwach, dagegen im Frühjahr und Frühsommer stark. In Kohlen- und Eisenbahngebieten, die vom Seeversand weniger beeinflusst sind, finden andererseits doch recht beträchtliche Schwankungen statt. Auf der Great Northern Bahn war z. B. 1897 die Schwankung vom Juni bis Dezember 56 % und vom August — dem nächstschwächsten Monat — bis Dezember 28 % und dieselbe Schwankung ergab sich in dem durch die London and North Western Bahn vermittelten Empfang Londons; dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass in den Juni das Pfingstfest fiel und dass überall in Grossbritannien im Dezember besonders stark gefördert wird, weil sich die Bergleute eine Extraeinnahme für Weihnachten und Neujahr zu verschaffen suchen.

Da, wie bemerkt, der Absatz gewisser Kohlensorten von der Jahreszeit abhängt, so muss besonders dort, wo in demselben Flötz verschiedene Kohlensorten gewonnen werden, zeitweise ein Stapeln der Kohlen auf den Zechen stattfinden, falls diese nicht die Einschränkung oder Einstellung des Betriebes vorziehen. Zunächst werden in solchen Fällen alle verfügbaren eigenen Wagen der Zechen beladen und als Magazin benutzt, demnächst wird die nicht absetzbare Kohle in der Nähe der Ladestellen auf Haufen gestürzt, wie dies namentlich in Fife (Schottland), Northhumberland und Durham vorkommt, oder die Förderung wird ganz eingestellt, was z. B. in Nottinghamshire und Südwales dem Stapeln der Kohle vorgezogen wird. In Northhumberland und Durham sollen von einzelnen Zechen 5 000—10 000 t, im Bezirk Fife im ganzen sogar schon bis zu 750 000 t auf dem Boden gestapelt worden sein. Die gestapelte Kohle wird später wieder gehoben und beim Verladen über die Rätter geführt, die dadurch entstehenden Kosten werden in Northhumberland-Durham auf 0,42 ℳ., in Fife, einschliesslich Werthverminderung, auf 1,0 ℳ. für die Tonne geschätzt. Ein Stapeln in sogen. Taschen bei den Ladegerüsten auf den Zechen oder in Magazine in den Häfen ist nicht üblich. Wo die Schiffe von Sturzgerüsten aus beladen werden, fassen die Trichter zwar eine beschränkte Kohlenmenge, aber diese Trichter werden im allgemeinen nicht als Magazine benutzt.

Der Wagendienst.

Für die Beförderung der Kohlen werden in weitgehendem Maasse Wagen der Zechen, der Kohlenhändler, grosser gewerblicher Anlagen usw., sogen. Privatwagen, im Gegensatz zu den Eisenbahngesellschaftswagen, benutzt, die diesen Verkehrsinteressenten entweder eigenthümlich gehören oder von Wagenleihanstalten angemiethet sind. Da diese Privatwagen nach der Entladung nicht beliebig verwendet werden dürfen, sondern bestimmten Verladestellen zugeführt werden müssen, so entstehen dadurch viele unnöthige Leerläufe, auch wird die Verschiebearbeit auf den Uebergabebahnhöfen erheblich vermehrt, so dass die Wagenausnutzung und damit die Allgemeinwirthschaft ungünstig beeinflusst werden. Diese Uebelstände werden zwar von so manchen einsichtigen Zechen- und Bahnverwaltungen zugegeben, aber die Ansichten sind getheilt und wegen der Wettbewerbsrücksichten hat die Ursache der Uebelstände bisher nicht beseitigt werden können. Die Midland Bahn hat z. B. vor etwa zehn Jahren durch Aufkauf der Privatwagen der an ihr Netz angeschlossenen Werke den Versuch gemacht, die Privatwagen zu beseitigen, aber ohne durchschlagenden Erfolg; die mit ihr in Wettbewerb stehenden Bahnen folgten ihr nicht und die Zechen usw. beschafften neue eigene Wagen. Die Great Northern Bahn veröffentlicht in ihren Tarifen, dass sie zum Stellen von Wagen für Kohlen- und Kokstransporte nicht verpflichtet sei, und es kamen daher auch im Jahre 1897 nur etwa 85 170 Versendungen auf eigene und 42 580 Versendungen auf fremde Eisenbahngesellschaftswagen, gegen 475 000 Versendungen auf Privatwagen. Die Taff Vale Bahn — Nr. 11 obiger Nachweisung — hat bei einer Kohlenbeförderung von rund 13 000 000 t nicht einen eigenen Wagen für solche Zwecke, die Great Western Bahn — Nr. 3 der Nachweisung — stellt in Südwales keine Wagen für Kohlentransporte nach den Häfen — etwa 70 % des dortigen Gesammtverkehres — und auch die London and North Western Bahn u. a. stellen womöglich grundsätzlich keine ihrer Wagen zu Kohlentransporten. Umgekehrt sucht die North Eastern Bahn, die in dem Bezirk von Northhumberland und Durham als einzige dem öffentlichen Verkehre dienende Eisenbahn ohne Wettbewerb dasteht und überhaupt den weitaus stärksten Kohlenverkehr hat, die Privatwagen möglichst zurückzudrängen und hat es auch erreicht, dass etwa 90 % der betreffenden Transporte in ihren Wagen befördert werden. Aehnlich liegen die Verhältnisse in Schottland, wo die drei, im übrigen in scharfem Wettbewerb stehenden Bahnen, Nr. 12, 13, 14 der oben gegebenen Zusammenstellung — in dem Streben, die Privatwagen zurückzudrängen, zusammenstehen. Als wirksames Mittel hierzu wird der Frachtunterschied für die Beförderung in Privat- oder Eisenbahngesellschaftswagen möglichst niedrig bemessen. Merkwürdigerweise gestattet aber die North Eastern Bahn die Benutzung ihrer Wagen nur zu Transporten, die innerhalb ihres Netzes bleiben. Für Sendungen nach ausserhalb müssen die Versender oder Besteller selbst für Wagen sorgen, die North Eastern Bahn übernimmt nur deren Zuführung vom Uebergabebahnhof an der Grenze ihres Netzes ab, ein Verfahren, das allerdings die Wagendisposition erleichtert, aber kaum als wirthschaftlich richtig bezeichnet werden kann.

Zuverlässige Zahlen über den Bestand der zum Kohlentransport dienenden Eisenbahngesellschafts- und Privatwagen sind nicht zu ermitteln. Da, wie bemerkt, das Verfahren der Eisenbahnen in der Bereitstellung ihrer eigenen Wagen sehr verschieden ist, muss auch die Zahl der Privatwagen der Zechen im Verhältniss zur Fördermenge, die ausserdem noch durch etwa zu Gebote stehende Händlerwagen beeinflusst wird, schwanken. Auch kommt dabei die Gewohnheit in Betracht, nach Bedarf die Kohlen in den Wagen zu stapeln. Thatsächlich kommt je ein Zechenwagen mit einer Ladefähigkeit von durchschnittlich 7—8 t auf eine tägliche Förderung von 3 bis herab zu 1 t.

Die Privatwagen werden von einer der anschliessenden Bahnen untersucht und abgenommen, diese Bahn haftet den anderen gegenüber für die Lauffähigkeit. Die Ausbesserung erfolgt häufig in Privatwerkstätten, worüber ein Vermerk aussen am Wagen das Nähere angibt.

Auch der Rücklauf der Privatwagen ist durch äussere Anschrift gekennzeichnet, sei es, dass eine bestimmte Verladestelle, oder dass wenigstens ein bestimmter Sammelbahnhof als vorläufige Zielstation des Leerlaufes angegeben ist, auf der dann die Eigenthümer der Privatwagen weiter über ihre Wagen verfügen. Letzteres ist besonders bei Händlerwagen und auch bei Zechenwagen dann nöthig, wenn die Eigenthümerin mehrere räumlich getrennte Zechen usw. besitzt, ihre Wagen aber als einen einheitlichen Park benutzen will. Für diese Verfügung auf den Sammelbahnhöfen bedienen sich die Zechen, Händler usw. besonderer Beamten, der sogenannten Wagenjäger, denen die Eisenbahnen unbeschränkten Zutritt auf ihren Bahnhöfen gewähren. In Lancashire hat z. B. eine grosse Bergwerks- und Hüttengesellschaft mit etwa 10 000 eigenen Wagen, darunter gegen 6 000 Kohlenwagen, allein acht solche Beamte.

Für die Wagenvertheilung und Zuführung bestehen im übrigen in ähnlicher Weise wie bei uns Wagenbüreaus usw. Die örtliche Ueberwachung erfolgt durch besondere Inspektoren, die genau abgegrenzte Bezirke zu beauf-

sichtigen haben. Auch die Eisenbahngesellschaftswagen sind zuweilen bestimmten Bezirken zugetheilt und als solche äusserlich gekennzeichnet. So hat die North Eastern Bahn ihr Netz in drei Bezirke getheilt, in jedem wird besonders disponirt, aber nach Bedarf helfen sich die Bezirke durch gegenseitiges Benehmen aus. Die Caledonian Bahn hat 7000 ihrer für Kohlen usw. geeigneten Wagen für bestimmte Bezirke abgetheilt und mit der Aufschrift versehen: leer nach . . . . .; diese Bahn hat neben einem Wagenbüreau 20 Distriktsinspektoren.

Bei den meisten Bahnen findet der Fernsprecher ausgedehnte Anwendung bei der Wagendisposition. Die Wagenbüreaus sind mit allen Stationen, den Zechen und den Distriktsinspektoren durch Fernsprecher verbunden. Die Wagenzuführung und -Vertheilung ist namentlich in jenen Bezirken schwierig, welche die Seehäfen für Kohlenausfuhr zu bedienen haben, weil ein Beladen der Wagen im voraus nach Möglichkeit vermieden werden soll und die Seeschiffe doch in möglichst kurzer Frist beladen sein müssen. Die bevorstehende Ankunft der zum Kohlenladen bestimmten Schiffe wird zwar telegraphisch an den Schiffsagenten in dem betreffenden Hafen und von diesem der Eisenbahn und Zeche weitergemeldet, aber bei der Abhängigkeit der Schifffahrt von Wind und Wetter sind Verschiebungen unvermeidlich. Die Wagenbüreaus der North Eastern Bahn sind zur Bewältigung dieser Schwierigkeiten im Sommer zur Zeit des regsten Schiffsverkehres Tag und Nacht besetzt, und es wird nach Möglichkeit dafür gesorgt, dass die Zechen bei Beginn der Schicht leere Wagen für $^2/_3$ der Tagesförderung haben. Die Zechen liefern entweder geschlossene Züge für die einzelnen Schiffe oder sie überlassen der Bahn, wenn sie die gleiche Kohlensorte für mehrere Schiffe liefern die Vertheilung der Wagen auf die einzelnen Schiffe.

Der Wagenumlauf und die Wagenausnutzung können bei den vielen unnöthigen Leerläufen und der Erschwerung des Verschiebedienstes auf den Sammel- und Vertheilungsbahnhöfen nicht günstig sein. In den Kohlenbezirken 3, 4 und 5 der Abb. 1, wo der Wettbewerb der verschiedenen Eisenbahngesellschaften besonders scharf hervortritt, ist die Wagenausnutzung am schlechtesten. Von den Zechen zwischen Nottingham und Sheffield — Kohlengebiet Nr. 3 — machen die Wagen monatlich nur 2 bis 3 Reisen, sobald grössere Entfernungen bis zu 200 km in Frage kommen. Wenn es gelingt nach London (etwa 200 km) wöchentlich eine und nach den 100—120 km entfernten Häfen Hull, Grimsby, Boston usw. wöchentlich 2 Reisen zu machen, gilt es als sehr günstig. Auf der Great Northern Bahn soll der Wagenumschlag ein etwa 10 tägiger sein, bei den schottischen Bahnen rechnet man bei Verfrachtung nach den bis zu 40 km entfernten Häfen auf 2, bei Verfrachtung nach dem Binnenland auf eine Reise in der Woche und in Northhumberland und Durham werden, bei einer Durchschnittsentfernung von kaum 50 km, durchschnittlich 1,3 Reisen auf die Woche gerechnet. Eine grosse Bergwerksgesellschaft bei Wigan (Lancashire) hat in vierjährigem Durchschnitt für ihre Wagen 4,1 Reisen im Monat festgestellt, bei grössten Versandentfernungen von 130—150 km. Erst wenn die auf solche Entfernungen versandten Wagen länger als acht Tage ausbleiben, forschen die Eigenthümer nach deren Verbleib.

(Schluss folgt.)

Vom Vorsignal.

In Nr. 98 d. Ztg. vom 21. Dezember 1898 ist eine Anregung über anderweite Gestaltung der Signallichter und Laternen enthalten, welche zur Zeit als Einfahrt- und Vorsignale dienen. Dem heutigen Vorsignal haftet nicht allein der Fehler der Zweideutigkeit an, dass grünes Licht am Vorsignal — Halt am Hauptsignal — anzeigt, und grünes Licht an anderen Stellen „Fahrt frei“ bedeutet oder „der Zug soll langsam fahren“ oder „die Weiche steht auf das gerade Gleis“. Nur die Stellung des grünen Lichtes, ob hoch ob niedrig, ob in einem Bahnhof, ob in der Nähe einer Wärterbude oder auf freier Strecke gibt über die Deutung des grünen Lichtes Aufschluss. Um die Stellung eines Lichtes im Dunkeln beurtheilen zu können, dazu gehört mindestens ein zweites Licht oder ein beleuchteter Gegenstand, dessen Abstand vom ersten dem Lokomotivführer bekannt sein muss. Die Entfernung des Beobachters bis zu einem hellen Punkt auch nur annähernd zu schätzen, ist vollkommen aussichtslos. Auch der erfahrenste Lokomotivführer vermag ein einzelnes vor ihm unerwartet auftauchendes Licht eines Bahnwärters auf seine Entfernung nicht zu schätzen, erst wenn es sich bewegt, beginnt der Eindruck des räumlichen Verhaltens. Vorher mag er zwischen 50 m und 1000 m rathen, je nachdem er den Lichtpunkt hoch oder niedrig über dem Erdboden zu erblicken glaubt und je nachdem ihm die Lichtquelle deutlich oder getrübt entgegenstrahlt. Da er aber in rascher Folge Luftschichten verschiedener Sichtigkeit durchfährt, kommt es nicht selten vor, dass ein einzelnes Licht sich anscheinend sprungweise dem Zuge nähert. Auch das Umgekehrte ist mitunter der Fall. Sieht man bei sehr klarem Wetter das Licht einer Haltestelle auf 2 km Entfernung vor sich, so möchte man glauben, die Entfernung sei nur noch einige hundert Meter. Trübt sich der Schein allmählich durch den Staub oder Rauch eines Zuges, oder schiebt sich der Dunst einer Fabrikanlage zwischen Licht und Auge, so sieht man scheinbar das Licht mit der Schnelligkeit eines D-Zuges enteilen. Das einfache grüne Licht am Vorsignal ist vom Zuge aus noch weniger auf seine Entfernung zu schätzen, weil es im allgemeinen zu dunkel ist, und weil nicht immer ein zweites Licht von bekanntem Abstande in der Nähe ist. Zu dunkel ist es dann, wenn die Lampe schlecht unterhalten wird, und wenn andere helle Lichter im Hintergrunde das grüne Pünktchen überstrahlen. Besonders elektrisches Bogenlicht und Gas oder Spiritus wirken grüntödtend. Eine andere Farbe zur Beleuchtung des Vorsignals zu wählen ist aussichtslos; mit dem Verstärken der Leuchtkraft dem Uebel abhelfen zu wollen, mag den Versuch lohnen, denn die neuen Lichtquellen erschliessen überall ungeahnte Erfolge. Acetylenlaternen sollten überall angewendet werden, wo die Oellaterne unzureichend geworden ist und wo Grosslichtanlagen fehlen; aber mit der Erhöhung der Leuchtkraft der Blendlaternen des Vorsignals wird man einen anderen Fehler des Vorsignals vergrössern. Das durch den Scheinwerfer bis auf 200 Kerzen gesammelte weisse oder vielmehr gelbe Licht des Vorsignales ist schon zu hell. Es blendet gerade in dem Augenblicke, wo der Lokomotivführer die matten Weichenlichter des vor ihm liegenden Bahnhofes rasch überschauen möchte. Sind auch die Einfahrtweichen für ihn richtig verriegelt, so ist es doch wichtig, dass er, zumal bei Ablenkung seines Zuges auf dritte und vierte Gleise, nicht nur die Stellung der Weichen, sondern auch die Stellung der Fahrzeuge, der Zugmannschaften usw. schnell und sicher zu erkennen und zu unterscheiden vermag. Was gleich hinter der ihm in Augenhöhe entgegenscheinenden Sonne vorgeht, entzieht sich seiner Beobachtung vollkommen, denn die beim Heranfahren potential zunehmende Lichtwirkung erlischt plötzlich, tiefe Nacht liegt sekundenlang vor ihm. Und gerade in demselben Augenblicke befindet er sich an der meist gefährdeten Stelle seiner ganzen Strecke.

Mit Acetylen oder Spiritus allein wird sich also eine durchgreifende Verbesserung des Vorsignales nicht schaffen lassen. Dagegen liefert die Ausgestaltung des Signalbildes noch für

ungezählte Fälle klare und sichere Unterscheidungsmerkmale. Stellt man zwei grüne Lichter neben einander in das Vorsignal ein, so werden sich die Kerzenstärken verdoppeln; das zufällige Ueberscheinen des einen durch ein in der Nähe blinkendes weisses Licht trifft das andere nicht in gleichem Maasse, denn zwischen die beiden grünen Lichter kann sich ein anderes nicht einstellen, wenn sie z. B. am Rande der Tagesscheibe angeordnet sind. Ich würde empfehlen, die gedachten Vorsignallichter nicht waagerecht neben einander zu stellen, sondern in eine Linie unter 45° nach rechts oben. Der Abstand könnte nach dem Durchmesser der runden Scheibe auf 1 m oder etwas weniger bemessen werden, dann würde vom Zuge aus eine Entfernungsschätzung möglich, ein Verwechseln mit anderen Signalen ausgeschlossen sein. Letzteres betrifft hauptsächlich das weisse Licht des Vorsignales, denn nicht selten wird gerade dieses Licht durch vorüberziehenden Lokomotivrauch unkenntlich gemacht. Zwei, in der Richtung des auf Fahrt gezogenen Flügels, im Vorsignal stehende Signallichter werden die Sicherheit des Erkennens dagegen wohl immer gewährleisten. Erblickt der Lokomotivführer in diesem Signal das Bild des nach rechts oben stehenden Flügels, so wird er ein sicheres Freifahrtsignal oder Langsamfahrtsignal haben, das ihm unzweideutige Auskunft gibt.

Muss aber schon jetzt vom Standpunkte des Lokomotivführers aus eine Abmilderung des Hohlspiegelglanzes beim Vorsignal gefordert werden, so dürfte diesem Verlangen beim Doppelsignal erst recht nachzukommen sein. Eine mässige Blendung durch mattes Glas oder Drahtgeflecht ist aber so einfach herbeizuführen, dass auch dieser, immerhin erst in zweiter Linie stehende Uebelstand sich sicher beseitigen lässt. tz.

Nachrichten.

Deutschland.

— Ueber die **Stellenbesetzung im mittleren nichttechnischen Eisenbahndienst** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten eine Verfügung erlassen, die unter Hinweis auf den im November v. J. ergangenen Erlass über die Anstellung der **Militäranwärter** u. a. besagt:

„Die Stellen für Betriebssekretäre, Stationsverwalter, sowie etatsmässige Assistenten des Büreau-, Bahnhofs- und Abfertigungsdienstes sind fortan zu zwei Dritteln den Militäranwärtern vorbehalten. Bei der Ernennung von Stationsdiätaren zu Stationsassistenten des Bahnhofsdienstes oder zu Stationsverwaltern entfallen innerhalb des Anstellungsbezirkes von je drei Stellen zunächst zwei Stellen auf die Militäranwärter. In die dritte Stelle rücken nach der Reihenfolge des Anwärterdienstalters: Civilanwärter, die die Befähigung für den Bahnhofsdienst nachgewiesen haben, oder Nichtanstellungsberechtigte des Bahnhofs- oder Abfertigungsdienstes, die für die Wahrnehmung des Bahnhofsdienstes geeignet sind. Von dieser Anordnung bleiben unberührt: a) der Wettbewerb zwischen den beiden Klassen der Militäranwärter für die Reihenfolge der etatsmässigen Anstellung nach der Länge der Gesammtdienstzeit. Ein Wettbewerb zwischen Militäranwärtern und Nichtanstellungsberechtigten findet nicht statt, weil die letzteren sowohl im Bahnhofs- wie im Büreau- und Abfertigungsdienst nur in dem den Militäranwärtern nicht vorbehaltenen Drittel der Stellen etatsmässig angestellt werden dürfen; b) die Vorschriften über die Anstellung verabschiedeter Offiziere. Sofern sich unter den Anwärtern des Büreau- oder Abfertigungsdienstes verabschiedete Offiziere befinden, denen die Aussicht auf Anstellung im Civildienst verliehen ist, fällt ihnen ohne Rücksicht auf das Anwärterdienstalter und die Länge der Dienstzeit von den für Militäranwärter vorbehaltenen Stellen für Betriebssekretäre, Büreauassistenten oder Stationsassistenten des Abfertigungsdienstes, wie bisher, jede fünfzehnte Stelle zu, vorausgesetzt, dass sie nicht schon eher auf Grund ihres Anwärterdienstalters in der Reihenfolge der vorzugsberechtigten Militäranwärter eine etatsmässige Stelle erhalten können; c) die Vorschriften über die Anstellung vormaliger Privatbahnbeamten, insbesondere die Vorschrift, dass die diesen Anwärtern zufallenden etatsmässigen Stellen bei der Vertheilung der Stellen auf die Militär- und die anderen Anwärter ausser Betracht zu lassen sind. Die vormaligen Privatbahnbeamten gelangen hinter den dienstälteren oder gleichaltrigen Civilanwärtern und Nichtanstellungsberechtigten zur etatsmässigen Anstellung. Auf Grund erfolgloser Stellenausschreibungen durch die Vakanzenliste für Militäranwärter dürfen für den Büreau-, Bahnhofs- und Abfertigungsdienst Nichtanstellungsberechtigte nicht mehr angenommen werden. Infolgedessen beschränken sich die jährlichen Anmeldungen der Nichtanstellungsberechtigten fortan auf den Kanzleidienst. Die durch den Erlass vom 25. September 1894 genehmigte Anstellung von Civilsupernumeraren in Militäranwärterstellen des Bahnhofsdienstes kommt in Wegfall.

— In einem gewissen Theile der Presse wird es bekanntlich immer mehr zum Sport, ausländische Eisenbahneinrichtungen in den Himmel zu heben und damit die angeblich zurückgebliebenen Verhältnisse in Deutschland zu vergleichen — wobei allerdings in den meisten Fällen viel thatsächlich Falsches und viel Missverstandenes unterläuft. Neuerdings haben sich die Zeitungen — wie die „Berl. Pol. Nachr." schreiben — wiederholt mit einer Umgestaltung der **Personentarife** der schwedischen Eisenbahnen beschäftigt, die unter dem Stichwort „Zonentarif" geplant sein soll. Ueber die Herstellung und vor allem die Preise dieses Tarifes, darüber, ob sie niedriger werden sollen als die jetzigen schwedischen Tarife, wird nichts gesagt, und doch wird kühn behauptet, dass nun auch Schweden seine Personentarife wesentlich verbillige und vereinfache und dass sich die deutschen und vor allem die preussischen Staatsbahnen daran ein Beispiel nehmen können, wie man es machen müsse, um den wahren Bedürfnissen des Verkehres entgegenzukommen.

Nun liegt die Sache in Schweden so, dass einstweilen ein Ausschuss eine Denkschrift über Umgestaltung der Personentarife ausgearbeitet hat, worin, soviel bekannt geworden, eine allgemeine Ermässigung der Tarife, besonders für weitere Strecken, unter Aufhebung der bestehenden Rückfahrvergünstigung und anderer Ausnahmesätze empfohlen wird. Die Vorschläge dieses Ausschusses werden von den Betheiligten, vornehmlich auf den Eisenbahnen, geprüft; ob sie angenommen werden, das steht dahin, und wie die umgestalteten schwedischen Personentarife einmal aussehen werden, da weiss vorläufig noch kein Mensch. Ehe man also die schwedischen Personentarife der Zukunft uns entgegenhält, sollte man noch etwas warten.

Wenn nun aber gar behauptet wird, dass Schweden schon jetzt die allerniedrigsten Eisenbahntarife und die geringsten Fahrpreise habe, so stimmt diese Behauptung in keiner Weise mit den Thatsachen. Es liegen Vergleiche der durchschnittlichen Fahrpreise (Einnahmen aus dem Personenverkehre) für verschiedene europäische Länder für das Jahr 1896 (und seitdem sind keine wesentlichen Aenderungen der schwedischen Personentarife erfolgt) vor, aus denen sich ergibt, dass der Einheitssatz der wirklich gezahlten Fahrpreise für die Person und das Kilometer betrug: in Schweden auf den Staatsbahnen 3,82 ₰, dagegen auf den preussischen Staatsbahnen 2,72 ₰, auf allen deutschen Eisenbahnen (einschliesslich der preussischen Staatsbahnen) 2,83 ₰, dass ferner auch die Sätze der österreichisch-ungarischen, der niederländischen, der belgischen, der französischen Hauptbahnen, der norwegischen und der dänischen Eisenbahnen niedriger sind als die der schwedischen Staatsbahnen, und dass das einzige der Länder, auf die die Vergleichung sich erstreckt, nämlich die Schweiz, durchschnittlich höhere Personenpreise hat als die schwedischen Staatsbahnen, nämlich 3,94 ₰. Vergleicht man ferner die Tarife der schwedischen Staatsbahnen auf einzelne Entfernungen mit denen der preussischen Staatsbahnen, so ergibt sich, dass auf Entfernungen über 100 km die beiden ersten Wagenklassen in Preussen durchweg billiger sind als in Schweden. Die III. Klasse in Schnellzügen ist in Schweden etwas billiger, in Personenzügen theurer als in Preussen und Schweden hat keine IV. Klasse mit ihrem sehr niedrigen Einheitssatze von 2 ₰ für das Kilometer. Das durchschnittliche Fahrgeld aus allen Klassen ist in Preussen zur Zeit um 40 % niedriger als in Schweden. Ebenso unrichtig wie die Behauptung, dass Schweden die niedrigsten Personentarife habe, ist die, dass Preussen und Norddeutschland sich der höchsten Personentarife erfreuen. Es betrugen, wie oben gesagt, die Durchschnittseinnahmen der preussischen Staatsbahnen für die Person und das Kilometer 2,72 ₰, die der badischen 3,12 ₰, der bayerischen 3,22 ₰, der württembergischen 2,99 ₰, ebenso viel die der deutschen Privatbahnen unter eigener Verwaltung, der sächsischen 3,04 ₰, der elsass-lothringischen 3,11 ₰. Niedriger

als die preussischen sind nur zum Theil die Sätze der österreichisch-ungarischen und der belgischen Eisenbahnen. Was es hiernach mit der Behauptung auf sich hat, Preussen sei in „eisenbahntariflicher und verkehrserleichternder Hinsicht das reaktionärste Land Europas", das können unsere Leser sich selbst sagen.

— Der preussische Minister des Innern hat nach der „Schlesischen Zeitung" die Regierungspräsidenten um Aeusserung darüber ersucht, in welchen Orten und in welcher Weise **Polizeiwachen auf den Bahnhöfen** einzurichten seien, und ob ein Bedürfniss vorliege, die Einrichtung auf weitere Bahnhöfe auszudehnen.

— Am 21. Dezember v. J. ist die der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahngesellschaft gehörige 65,28 km lange normalspurige **Nebeneisenbahn von Kremmen über Neuruppin nach Wittstock** mit den Zwischenstationen Betz-Sommerfeld, Wall, Pabstthum, Karwe, Gnewikow, Neuruppin (K. W. E.), Kränzlin, Walsleben, Netzeband, Fretzdorf und Dossow für den Güterverkehr eröffnet worden.

— Der **neuernannte Generaldirektor der sächsischen Staatsbahnen von Kirchbach** trat am 1. d. Mts. sein Amt an. Im Amtsblatte der Generaldirektion richtet er folgende Ansprache an das Personal der Staatseisenbahnverwaltung:

„Nachdem Se. Majestät der König allergnädigst geruht haben, mich zum Generaldirektor der Staatseisenbahnen zu ernennen, habe ich die Geschäfte heute von dem als Ministerialdirektor in das königliche Finanzministerium berufenen bisherigen Generaldirektor Herrn Geheimen Rath Hoffmann übernommen. Ich trete die Stellung an im vollen Bewusstsein der mit ihr verbundenen grossen Verantwortung, aber zugleich in der festen Zuversicht, dass Gott mir Kraft geben wird, den vielseitigen Anforderungen, welche das Amt stellt, zu entsprechen. Als erste Aufgabe obliegt mir die Durchführung der mit dem heutigen Tage in Kraft tretenden neuen Organisation. Ich werde mein ganzes Können dafür einsetzen, dass sich die Erwartungen erfüllen, welche sich an ihren Eintritt knüpfen und dass das grosse sächsische Verkehrsinstitut unter den neuen Verhältnissen immer vorwärts schreitend den Interessen der Gesammtheit der Bevölkerung des Landes und denen des Staates diene und gerecht werde. Zur Erreichung dieses Zieles bedarf ich aber des Vertrauens und der Unterstützung aller Beamten und Arbeiter ohne Unterschied. Ich bitte um dieses Vertrauen und rechne auf allseitige Unterstützung. Ich selbst werde mich bemühen, meinen zahlreichen Untergebenen ein gerechter und wohlwollender Vorgesetzter zu sein. Berechtigten Wünschen, die mir auf dem geordneten Wege vorgebracht werden, bin ich gern bereit, soweit es an mir liegt, jede Förderung angedeihen zu lassen; dagegen werde ich allen Beunruhigungen des Personales, sei es dass sich unberechtigte Einflüsse unter den Beamten und Arbeitern selbst geltend machen, sei es dass solche Einflüsse in diese Kreise von aussen hineingetragen werden, nachdrücklich und mit allen mir zu Gebote stehenden Mitteln entgegentreten."

In den Kreisen des sächsischen Eisenbahnpersonales, wo man dem Generaldirektor von Kirchbach allgemein die grössten Sympathien entgegenbringt, wird diese wohlwollende und dabei doch bestimmte Sprache den besten Eindruck machen.

— In ihrem zweiten Geschäftsjahre hat die **deutsche Eisenbahn-Speisewagengesellschaft** einen Reingewinn von 51 048 ℳ erzielt. Die Generalversammlung beschloss, daraus 2 552 ℳ dem Reservefonds, 5 000 ℳ zur Bildung einer Spezialreserve, 9 500 ℳ für Tantiemen und 32 500 ℳ für 5 % Dividende auf das eingezahlte Aktienkapital zu verwenden, sowie 1 495 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen. Zur Bezahlung neu bestellter Wagen wird die Einzahlung der noch restirenden 35 % des gezeichneten Grundkapitals erforderlich.

— **Rekognoscirung gestohlenen Passagiergutes.** Nach einer an das Polizeipräsidium zu Berlin gelangten Mittheilung des grossherzoglich hessischen Polizeiamtes zu Darmstadt befindet sich dort ein Bahnbeamter in Untersuchungshaft, der nach seinem eigenen Geständniss eine grosse Zahl von Diebstählen an solchem Passagiergut ausgeführt hat, dessen Bewachung im Packwagen auf den Strecken Frankfurt a. Main und Heidelberg-Darmstadt ihm übertragen war. Da bei einer Durchsuchung eine Menge gestohlener Gegenstände vorgefunden wurden, von denen bisher nur wenige von ihren Eigenthümern zurückverlangt worden sind, werden diejenigen Personen, die gelegentlich einer Fahrt auf obenerwähnten Strecken Sachen aus ihrem Gepäck vermisst haben, aufgefordert, Einsicht in die auf dem Polizeipräsidium ausliegenden Verzeichnisse zu nehmen. Glücklicherweise darf man behaupten, dass Vorkommnisse wie dasjenige, was der vorstehenden Polizeimittheilung zu Grunde liegt, auf den deutschen Eisenbahnen zu den grössten Seltenheiten gehören.

— Für die geplante **Kanalisirung der Weser** zunächst zwischen Bremen-Minden i. W.-Hameln hat die preussische Regierung — wie die „B. N. N." mittheilen — den betheiligten Weser-Schifffahrtsinteressenten folgenden **Abgabentarif** zur Begutachtung unterbreitet: 1. für das Tonnenkilometer von Stückgütern und Getreide: 0,75 ℳ; 2. für alle Güter der Eisenbahnspezialtarifklassen I und II: 0,50 ℳ; 3. für die Güter der Eisenbahnspezialtarifklasse III und der billigeren Ausnahmetarife: 0,25 ℳ.

Oesterreich-Ungarn.

— **Signale zur Abwickelung des Zugverkehres.** Wie s. Zt. mitgetheilt wurde, sind mit 1. November v. J. an Stelle der bis dahin bei der Zugabfertigung zur Anwendung gelangten Rufe „Abfahrt" und „Fertig" im Interesse der geräuschloseren Abwickelung des Zugverkehres Signale getreten. Nunmehr sind vom Eisenbahnministerium in der einheitlichen Signalordnung vom Jahre 1877, in den Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe vom Jahre 1876, sowie in den Grundzügen der Vorschriften für den Betrieb auf Lokalbahnen vom Jahre 1883 die entsprechenden Aenderungen durchgeführt worden.

Folgende neue Signale sind in der Signalordnung eingeschaltet worden:

„Plätze einnehmen": ein mässig langer Ton mit der Mundpfeife.

„Zur Abfahrt bereit": bei Tag: senkrechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signalfahne oder Erheben eines Armes; bei Dunkelheit: senkrechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signallaterne mit weissem Lichte.

Bei Tag haben jene Zugbegleiter, welchen die Ueberwachung von mit Reisenden besetzten Personenwagen zugewiesen ist, das Signal „Zur Abfahrt bereit" durch Erheben eines Armes, alle anderen Zugbegleiter dagegen durch senkrechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signalfahne zu geben.

Der Vorgang bei der Zugabfertigung ist nunmehr folgender: Ist ein Zug zur Abfahrt bereit, so gibt der Zugexpedient dem Zugführer den Auftrag zur Abfahrt, worauf letzterer das Signal „Plätze einnehmen" ertönen lässt. Sind seitens der Zugbegleiter alle Vorkehrungen zur Abfahrt getroffen, so haben dieselben, mit dem Schlusskondukteur beginnend, der Reihenfolge nach das Signal „Zur Abfahrt bereit" gegen den Zugführer zu geben, worauf dieser das Signal „Abfahrt" gibt und der Lokomotivführer nach Abgabe des Signales „Achtung" den Zug in Gang setzt.

Bei Zügen, bei welchen der Zugführer sich nicht im ersten Wagen hinter der Lokomotive befindet, hat derselbe, nachdem er das Signal „Zur Abfahrt bereit" durch die ganze Reihe bis nach vorne wahrgenommen hat, das Signal „Abfahrt" zu geben, welches von dem auf den ersten Wagen des Zuges befindlichen Zugbegleiter zu wiederholen ist. Erst das Signal „Abfahrt" dieses Zugbegleiters ist vom Lokomotivführer als Abfahrtssignal zu beachten.

In der Einführungsverordnung des Eisenbahnministers ist besonders hervorgehoben, dass mit Rücksicht auf die Einführung des neuen Signales „Plätze einnehmen" zur Vermeidung von Missverständnissen der Gebrauch der Mundpfeife seitens der Zugexpedienten behufs Ertheilung des Auftrages zur Abfahrt des Zuges unzulässig erscheint und daher ausdrücklich zu untersagen ist.

— **Fahrbetriebsmittel der österreichischen Staatsbahnen.** In dem Staatsvoranschlage für das Jahr 1899 ist auf die Ergänzung beziehungsweise Vermehrung der Fahrbetriebsmittel für die österreichischen Staatsbahnen im Extraordinarium des Staatseisenbahnbetriebes sowie im Investitionspräliminare Bedacht genommen. Im Extraordinarium des Staatseisenbahnbetriebes ist für die Erneuerung von minderwerthigen, nicht mehr reparaturfähigen Fahrbetriebsmitteln als Erforderniss der Betrag von 1 950 000 fl., um 200 000 fl. mehr als für 1898, eingestellt; im Investitionspräliminare des Eisenbahnministeriums erscheint ferner als zweite Rate für die bereits erfolgten Anschaffungen behufs Vermehrung des Fahrparkes der Betrag von 1 500 000 fl. veranschlagt.

— **Beförderungsverbot für verbotene Druckschriften.** Die Ministerien des Innern, des Handels und der Eisenbahnen haben vom 31. Dezember v. J. in betreff der Ausschliessung von Druckschriften, denen der Postdebit entzogen ist, von der Beförderung durch die Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsunter-

nehmungen folgende Verordnung erlassen: § 1. Druckschriften, denen der Postdebit für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder entzogen ist, sind von der Beförderung mit den Eisenbahnen ausgeschlossen. Die gleiche Bestimmung findet auf die Beförderung mittelst der Dampfschifffahrt Anwendung. — § 2. Wird erst nach erfolgter Uebernahme einer Sendung zum Transporte festgestellt, dass dieselbe Druckschriften der im § 1 bezeichneten Art enthält, so hat die Transportunternehmung die Sendung oder den zu beanstandenden Theil derselben zurückzuhalten und hiervon der politischen Behörde oder am Sitze einer landesfürstlichen Polizeibehörde dieser letzteren die Anzeige zu erstatten. Die genannten Behörden haben nach Aufnahme des Thatbestandes den Verfügungsberechtigten zu verständigen, dass die betreffende Sendung auf seinen Wunsch und seine Kosten nach dem Auslande zurückgesendet oder, falls ein solches Begehren innerhalb vier Wochen nicht gestellt werden sollte, vernichtet werden wird. — § 3. Die für die Behandlung derartiger Sendungen im Postverkehre bestehenden Vorschriften bleiben unberührt. — § 4. Die vorstehenden Bestimmungen treten mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit. Die ungarische Regierung, mit welcher diesfalls das Einvernehmen gepflogen wurde, trifft gleichzeitig übereinstimmende Anordnungen für die Länder der ungarischen Krone.

— **Eisenbahneröffnungen im Dezember 1898.** Ausser der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad und der Ueberetschelbahn sind im Dezember v. J. u. a. auch die Lokalbahn Deutschbrod-Saar, welche in Deutschbrod an die österreichische Nordwestbahn anschliesst, ferner die schmalspurige Lokalbahn Hof in Mähren-Bärn=Andersdorf (Anschlussstation der Linie Olmütz-Troppau), sowie die Lokalbahn Sedlitz-Tschischkowitz, welche eine Verbindung der Station Obernitz der österreichischen Staatsbahnen mit der Station Tschischkowitz der Staatseisenbahngesellschaft herstellt, dem Verkehr übergeben worden.

— **Die Steuern der böhmischen Bahnen.** Die Steuervorschreibungen nach dem neuen Steuergesetze wurden einer Reihe von Unternehmungen, die zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichtet sind, darunter auch mehreren Eisenbahngesellschaften, bereits zugestellt. Diese Vorschreibungen weisen bei jenen Aktienunternehmungen, deren Geschäftsgang von günstigen Ergebnissen begleitet war, wesentliche Erhöhungen auf. So ist der Buschtěhrader Bahn eine Steuer auferlegt worden, welche um mehrere hunderttausend Gulden höher ist als die bisherige Steuerleistung. Die Buschtěhrader Bahn zahlte, wie dem Rechnungsabschlusse für 1897 zu entnehmen ist, für beide Netze: Einkommensteuer 1 153 980 fl., Erwerbsteuer 16 065 fl., an Grund- und Gebäudesteuer 32 515 fl., zusammen demnach 1 172 560 fl. Die neu vorgeschriebene Steuer kann noch nicht als feststehend betrachtet werden, weil die Gesellschaft gegen dieselbe den Rekurs ergriffen hat, in welchem sie gewisse Abzugsposten geltend macht. Immerhin aber wird die Erhöhung der Steuerlast so gross sein, dass sie das bisher ausgewiesene Plus der Roheinnahmen absorbiren wird. Die namhafte Steigerung der Steuer basirt auf den durch die neuen Steuergesetze eingetretenen Aenderungen in der Veranlagung. Während nach dem alten Steuergesetze das Durchschnittserträgniss der drei letzten Jahre maassgebend war, bildet nach dem neuen Steuergesetze der Gewinn des letzten Jahres die Grundlage der Besteuerung. Die vorjährige Steuer der Buschtěhrader Bahn beruhte auf dem relativ niedrigen Erträgnisse der Jahre 1894, 1895 und 1896, während die Steuervorschreibung für das Jahr 1898 sich auf die hohen Erträgnisse des Jahres 1897 stützt. Der Steuerzuwachs fällt um so mehr ins Gewicht, als gleichzeitig die Umlagen, welche das Unternehmen belasten, wesentlich erhöht worden sind. Es tritt nämlich eine Veränderung in der Auftheilung der Steuer zwischen dem Hauptsitze und den von der Bahn berührten Stationen ein, was eine Verschiebung in den Umlagen zu Ungunsten der Eisenbahnen zur Folge hat, weil die Umlagen in den kleinen Orten meistens grösser sind, als in den Hauptstädten. Ueberdies hat die Buschtěhrader Bahn die im Gesetze vorgesehene 2 % Zuschlagssteuer zu entrichten, da sie eine Dividende von über 10 % zur Vertheilung bringt. Aktiengesellschaften, welche über 10 % hinausgehende Dividenden zahlen, haben bekanntlich ausser der Steuer von 10,5 % von demjenigen zur Vertheilung gelangenden Betrage, welcher für das 11.–15. Prozent der Dividende erforderlich ist, 2 % und von den darüber hinaus zur Vertheilung gelangenden Beträgen 4 % zu entrichten. Der Aussig-Teplitzer Bahn ist die Steuervorschreibung für das Jahr 1898 noch nicht zugekommen. Bei der böhmischen Nordbahn dürfte die Steuersumme ziemlich unverändert sein, weil die Bilanz des Jahres 1897 infolge der Hochwasserschäden ein verhältnissmässig niedriges Erträgniss aufweist und sich die Dividende der böhmischen Nordbahn unter 10 % hält.

— **Elektrischer Betrieb auf der Arlbergbahn.** Wie schon gemeldet, wird mit Genehmigung des Eisenbahnministeriums die Internationale Elektrizitätsgesellschaft im Vereine mit der Firma Ganz & Comp. und der österreichischen Union-Elektrizitätsgesellschaft, welche sich mit dem Gedanken beschäftigen, in dem Arlbergtunnel den elektrischen Betrieb einzuführen, die diesbezüglichen Vorarbeiten einleiten. Das Projekt des elektrischen Betriebes im Arlbergtunnel ist wiederholt an das Eisenbahnministerium herangetreten und im vorigen Jahre hat ein schweizer Unternehmen sich für die Sache interessirt, ohne die Sache jedoch weiter zu verfolgen. Das Eisenbahnministerium steht dem Plane der Einführung des elektrischen Betriebes im Arlbergtunnel selbstverständlich sympathisch gegenüber, wenn auch die sanitären und betriebstechnischen Uebelstände der starken Rauchentwickelung in dem genannten Tunnel schon seit ungefähr vier Jahren dadurch beseitigt erscheinen, dass die Lokomotiven während der Passirung des Arlbergtunnels mit Petroleum geheizt werden, bei der Fahrt durch denselben also keinen Rauch entwickeln. Diese Maassregel hat sich auch bestens bewährt. Allerdings wäre die Einführung des elektrischen Betriebes ein weiterer erheblicher Fortschritt.

— **Prag-Duxer Bahn.** Die Verwaltung der Prag-Duxer Bahn hat, wie die „Neue Freie Presse“ mittheilt, bei der Regierung Schritte eingeleitet, welche auf einen Umtausch der Prioritäten und Stammaktien der Prag-Duxer Bahn gegen 4 % Staatsschuldverschreibungen abzielen. In dem Protokolle, welches im Eisenbahnministerium am 22. Februar 1896 aufgenommen wurde, hat die Prag-Duxer Bahn dem Staate das Recht eingeräumt, innerhalb der Zeit bis zum 31. Dezember 1910 wann immer an Stelle der noch nicht fälligen Einlösungsrenten eine Kapitalsrückzahlung in der Weise zu leisten, dass derselbe im Falle der Ausübung dieses Rechtes die in diesem Zeitpunkte noch unverloosten Prioritätsobligationen der Gesellschaft zur Selbstzahlung übernehme und der Gesellschaft in Baar oder zum Kurswerthe, jedoch nicht über Pari zu berechnenden 4 % abzugfreien Staatsschuldverschreibungen jenen Betrag ausfolge, welcher dem noch nicht amortisirten Aktienkapital (die Stammaktien mit dem Nominalbetrag von 100 fl. für das Stück berechnet) gleichkommt.

— **Weihnachtsbescheerungen für Kinder von Eisenbahnbediensteten.** Am 21. Dezember fand in Wien die vom Weihnachtsbescheerungs- und Ferienkolonienvereine der österreichischen Staatsbahnen veranstaltete Weihnachtsfeier in Gegenwart des Eisenbahnministers sowie zahlreicher Funktionäre des Eisenbahnministeriums und der Staatsbahndirektion Wien statt. Hierbei wurden 670 Kinder von unbemittelten Staatseisenbahnbediensteten mit Winterkleidern, Schulrequisiten, Esswaaren usw. beschenkt. Aehnliche Bescheerungen veranstaltet der genannte Verein seit Jahren auch an den Amtsorten der anderen Staatsbahndirektionen sowie am Sitze grösserer Werkstätten und Stationen.

Auch für Kinder von Bediensteten der österreichischen Nordwestbahn wurde — gleichwie im Vorjahre — Dank den erfolgreichen Bemühungen eines zu diesem Zwecke thätig gewesenen Damenkomitees eine Weihnachtsbescheerung veranstaltet.

— **Lokalbahn Wien-Hainburg-Landesgrenze (-Pressburg)** Das Eisenbahnministerium hat die Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vorgelegten generellen Projektes für die eventuell als selbständige Lokalbahn herzustellende Theilstrecke Hainburg-Landesgrenze (bei Neuhof) der normalspurigen mit Dampfkraft oder elektrischer Kraft zu betreibenden Lokalbahn von Wien über Hainburg bis zur österreichisch-ungarischen Grenze in der Richtung gegen Pressburg im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten.

Der Realisirung der elektrischen Bahn von Wien nach Pressburg stellen sich übrigens, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, Schwierigkeiten entgegen. Die Sicherstellung der auf ungarischem Territorium gelegenen Theilstrecke soll allerdings ausser Frage stehen; auch bezüglich der Strecke Hainburg-ungarische Landesgrenze nehmen die erforderlichen Amtshandlungen ihren normalen Verlauf. Dagegen erscheint die Linie Wien-Hainburg in Frage gestellt, nachdem der Wiener Stadtrath in Bezug auf die beabsichtigte Führung der Linie bis zu dem Hauptzollamte bezw. die Strassenbenutzung im Wiener Gemeindegebiete einen ablehnenden Beschluss gefasst hat. Es ergibt sich sonach zunächst die Nothwendigkeit, das Projekt weiteren Studien zu unterziehen und es ist fraglich, ob es gelingen wird, demselben angesichts der ablehnenden Haltung eines Hauptinteressenten eine feste Basis zu geben. Abgesehen hiervon ist aber auch die Frage der Sicherstellung des Baukapitales noch keineswegs gelöst.

— **Lokalbahn Sambor-Nagy=Berezna.** In der nächsten Zeit sollen die Verhandlungen zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung wegen Festsetzung des Anschlusspunktes der neu zu erbauenden Lokalbahn Sambor-ungarische Grenze stattfinden. Es wird sich hierbei insbesondere um die

Entscheidung der Frage handeln, ob dieser Anschluss auf der „Wolosate“ genannten Einsattelung des Karpathenhauptkammes bewerkstelligt wird, — wodurch die kürzeste Verbindung zwischen Sambor und Nagy-Berezna geschaffen würde — oder ob die Linie auf dem Uzsokpass geführt werden soll.

— Die **Südbahngesellschaft** hat für das Jahr 1899 2 Eilzug- und 3 Lastzuglokomotiven, 1 Salonwagen, 2 Wagen I. Klasse, 6 Wagen I./II. Klasse, 4 Wagen II. Klasse und 10 Wagen III. Klasse, ferner 53 Güterwagen bei ungarischen Fabriken bestellt.

Vereinsausland.

— Nachdem die Generalversammlung der **Lüttich-Mastrichter Eisenbahn** das Angebot des belgischen Staates, diese Eisenbahn für 13 627 500 Frcs. zu erwerben, angenommen hat, hatte — wie die „Voss. Ztg.“ mittheilt — die belgische Staatsbahnverwaltung am 2. d. Mts. dieses ganze Bahnnetz zu übernehmen. Der Werth der Aktie von 500 Frcs. stellt sich durch den Verstaatlichungspreis auf 700 Frcs. Die Gesellschaft hatte zuerst als Kaufpreis über 30 000 000 Frcs. gefordert.

— Ein **unerhörter Ueberfall** wurde — wie der „Voss. Ztg.“ aus Brüssel geschrieben wird – am 31. Dezember Abends auf den aus Brüssel nach Antwerpen abgelassenen **Eisenbahnzug** der belgischen Staatsbahn verübt und zwar zwischen den Bahnhöfen Vieux-Dieu und Berchem. Bei der Kreuzung der Strassen von Gladbach und Brüssel hält der aus Brüssel kommende Zug drei Minuten. Während dieser kurzen Zeit sprangen vier Männer auf den Tritt des Gepäckwagens, drangen in den Wagen, der Waaren im Werthe von 30 000 Frcs. enthielt, und warfen die Waaren im Handumdrehen über die die Gleise umschliessende Hecke. Zum Glück bemerkte ein Bahnwärter den Vorgang, schlug Lärm und die Spitzbuben ergriffen in der Dunkelheit durch die Felder hindurch die Flucht. Ein Flintenschuss wurde ihnen nachgesendet. In Vieux-Dieu erwartete sie ein mit zwei Pferden bespannter Lastwagen, um die geraubten Waaren fortzuschaffen.

— **Der elektrische Betrieb auf der Verlängerung der Orléanseisenbahn nach Paris.** Auf der 3,7 km langen Strecke, von der 3,1 km unterirdisch angelegt sind, wird nach der „Revue générale des chemins de fer“ dreiphasiger Wechselstrom mittelst einer dritten Schiene zugeleitet. Der Strom wird in einer 5,3 km entfernten Kraftanlage erzeugt, mit einer Spannung von 5 500 Volt nach zwei Unterstationen geleitet und auf 550 Volt umgeformt. Die Lokomotiven von 500 Kilowatt erhalten vier Achsen, die sämmtlich angetrieben werden. Zur Aushilfe sind zwei Akkumulatorenbatterien von je 1 100 Amp./Std. vorhanden.

— Ueber den Bau der **Jungfraubahn** schreiben die „Schweiz. Bahnen“ Ende Dezember 1898:

Durch die Zeitungen ging die Nachricht, der Bundesrath werde bei der Bundesversammlung beantragen, die Konzession für die Jungfraubahn endgültig auf Herrn Guyer-Zeller zu übertragen, da die Behörde von der Ansicht ausgehe, die Bildung einer Aktiengesellschaft werde vor Ablauf der letzten Frist nicht mehr möglich sein. Nun ist diese Uebertragung aber dadurch überflüssig geworden, dass anfangs letzter Woche alle Dispositionen getroffen wurden, um die Bildung einer Aktiengesellschaft sofort vorzunehmen. Am 17. Dezember ist in Bern in aller Form eine Gesellschaft konstituirt worden. Das Gesellschaftskapital ist auf 4 000 000 Frcs. festgesetzt, eingetheilt in 8 000 auf den Inhaber lautende Aktien von je 500 Frcs. Hiervon werden auf Grund von Art. 6 a der Konzession vorläufig nur 2 000 000 Frcs. für den Bau bezw. die Erwerbung der ersten Hälfte der Bahn — bestehend aus den Sektionen: Scheidegg-Eigergletscher, b) Gletscher-Eigerwand und c) Eigerwand-Eismeer bei Kilometer 5,6 — verwendet. Das Kapital für die zweite Hälfte der Bahn, welche die Sektionen: d) Eismeer-Haltestelle Mönch, e) Haltestelle Mönch-Jungfraujoch, f) Jungfraujoch - Jungfrau, g) Elevator umfasst, soll im Jahre 1901 ebenfalls durch Ausgabe von 2 000 000 Frcs. Aktien und 2 500 000 Francs Obligationen aufgebracht werden, so dass das gesammte Unternehmen auf 9 000 000 Frcs. zu stehen käme, also immerhin noch 1 000 000 Frcs. weniger, als in der Broschüre vom Juli 1896 berechnet war.

In letzter Zeit waren in Blättern des Inlandes und Auslandes wieder mehrfache Angriffe auf das Jungfraubahnunternehmen zu lesen, die uns einer Widerlegung nicht werth schienen. **Bei diesem Anlasse wollen wir jedoch erklären, dass alle Notizen über das Unternehmen, namentlich solche über den Fortgang der Tunnelarbeiten, sofern dieselben nicht in den „Schweizer Bahnen“, dem offiziellen Organe des Unternehmens, erscheinen, keinen Anspruch auf Genauigkeit machen können.** Wir können heute mittheilen, dass die Fortschritte im Tunnel gegenwärtig in 24 Stunden 3,5 m betragen, und dass man mit den von der Elektrizitätsgesellschaft Union in Berlin gelieferten Bohrmaschinen nach System Thomson und Houston im Januar auf 4, mit ziemlicher Sicherheit sogar auf 4,5 m kommen wird, namentlich wenn die Transportmaschinen der Firma Probst, Chappuis & Wolff in Nidau in Funktion sein werden. Unter allen Umständen wird das laufende Meter nicht höher als 200 Francs zu stehen kommen. Für den Betrieb des nächsten Jahres sind bereits bei der Maschinenfabrik Oerlikon und der Lokomotivfabrik Winterthur drei neue Zugkompositionen bestellt worden von je einer Lokomotive und zwei Wagen, welch' letztere von der Industriegesellschaft in Neuhausen erstellt werden. Die neuen Fahrzeuge werden mit den jetzigen zwei Zugkompositionen zusammen die Beförderung von 400 Personen ermöglichen. Was speziell die Lokomotiven betrifft, so ist deren Konstruktion durch die Lokomotivfabrik Oerlikon noch bedeutend verbessert worden, so dass sie die ihnen gestellte Aufgabe jetzt mit Leichtigkeit zu bewältigen vermögen.

Es ist uns unerklärlich, weshalb immer wieder falsche Nachrichten über das Unternehmen ausgestreut werden. Jenen Berichterstattern, die mit Bewusstsein Unwahrheiten in die Welt hinaus schreiben, erklären wir ein für allemal, dass ihre verächtlichen Manöver keinen Eindruck mehr machen und die Vollendung des Werkes in keiner Weise zu hemmen vermögen.

— Nach der „Opinione“ findet gegenwärtig zwischen bedeutenden Finanziers ein Gedankenaustausch über die Bildung einer starken Gruppe zur eventuellen **Betriebsübernahme sämmtlicher italienischen Eisenbahnen** statt, da bereits jetzt feststeht, dass sowohl die Regierung wie die betreffenden drei Gesellschaften ihre Verträge am 30. Juni 1903 kündigen werden.

— Der von der **italienischen Mittelmeerbahn** beabsichtigte Versuch zur Einführung des elektrischen Betriebes der Linie Mailand-Monza liess sich bisher nicht verwirklichen, da die zu Probefahrten bestellten Akkumulatorenwagen ungünstig ausgefallen sind. Letztere müssen vollständig umgebaut werden.

— **Griechenlands Anschluss an das mitteleuropäische Eisenbahnnetz.** Ein Blick auf die europäische Eisenbahnkarte zeigt, dass noch nicht alle Länder des europäischen Festlandes durch Schienenstrassen mit einander verbunden sind, dass noch eine sehr empfindliche Lücke vorhanden ist und zwar im Südwesten. Das Eisenbahnnetz Griechenlands liegt noch immer isolirt da und hat mit den türkischen Bahnen noch keinen Anschluss erlangt, so dass bis zur Stunde Griechenland von Mitteleuropa aus auf dem Landwege praktisch eigentlich nicht zu erreichen ist. Das mitteleuropäische Eisenbahnnetz endet bei Saloniki. Bisher hat man die türkische Regierung noch nicht bewegen können, die Bewilligung zur Verlängerung der türkischen Eisenbahnen über Saloniki hinaus bis zu einem geeigneten Punkt der griechischen Bahnen zu geben. Vielleicht befürchtete man in Konstantinopel von einer solchen Verlängerung eine Beeinträchtigung der zweiten Stadt der europäischen Türkei, des Hafenplatzes Saloniki, der so gut wie keine Hafeneinrichtungen besitzt und allerdings noch mehr zurückgedrängt werden würde, wenn Piräus-Athen zum Endpunkte des mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes gemacht werden sollte. In Wirklichkeit mögen aber griechenfeindliche Unterströmungen in Konstantinopel maassgebend gewesen sein, man gönnte den Griechen nicht einen Verkehrsfortschritt, der für das kleine Land auch ein grosser Kulturfortschritt gewesen wäre und es mit Europa in nähere Beziehungen gesetzt hätte.

Neuerdings scheint nun in Konstantinopel ein Meinungsumschwung eingetreten zu sein, denn es verlautet, dass die türkische Regierung nicht abgeneigt sei, die Konzession zur Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen den türkischen und griechischen Linien zu ertheilen. Griechischerseits hat man bisher die Verlängerung der bereits theilweise gebauten Linie Piräus-Larissa nach Saloniki in Aussicht genommen, so dass Saloniki ein Umschlagsplatz, wenn auch nicht die Endstation, der neuen Ueberlandbahn bleiben würde. Inzwischen hat der Baudirektor der anatolischen Eisenbahnen in Kleinasien, Herr Kapp, Gelegenheit genommen, wie schon kurz in Nr. 100 Jahrgang 1898 d. Ztg. berichtet, anlässlich einer Untersuchung über den gegenwärtigen Zustand der bereits fertiggestellten Strecke der Piräus-Larissabahn gerade diese Verbindung für unzweckmässig zu erklären, zunächst weil sie von der Seeschiffahrt konkurrenzirt werden würden. Das gilt bis zu einem gewissen Grade von allen griechischen Bahnen, wie man denn früher in Griechenland der Meinung war, es könne das Land wegen seiner reichgegliederten Küste Eisenbahnen überhaupt entbehren.

Herr Kapp empfiehlt die Anlage einer Bahn, die sich etwa in der Mitte des Landes hält und von Trikkala aus nördlich

über Monastir und Prilip nach einem Punkt der Nisch-Salonikibahn, etwa nach Ueskūb geht, wo die Verbindung mit dem mitteleuropäischen Netz herzustellen sein würde. Dadurch würde allerdings eine gewisse Verkürzung der Bahnstrecke erzielt und die Ueberlandfahrt noch beschleunigt. Aber die modernen Eisenbahnen schlagen, wie jeder beobachten kann, durchaus nicht immer die kürzeste Strecke ein, sondern bevorzugen diejenige, an der die grösseren und verkehrsreicheren Städte liegen. In Macedonien kommt dazu, dass diese verkehrsreichere Strecke Ueskūb-Saloniki bereits gebaut ist, während nach dem Kapp'schen Projekt eine annähernd parallele Bahn erst angelegt werden müsste. Was aber vor allem gegen das Kapp'sche Projekt spricht, ist die Erwägung, dass die türkische Regierung unter keinen Umständen gewillt sein wird, die erforderliche Konzession zur Verbindung der türkischen mit den griechischen Bahnen an einem so ungünstigen und entlegenen Punkte zu geben und in eine empfindliche Zurückdrängung ihrer Interessen, insbesondere der Stadt Saloniki, zu willigen. Es empfiehlt sich daher, auf das Kapp'sche Projekt nicht näher einzugehen, sondern das alte Projekt Athen-Larissa-Saloniki weiter zu verfolgen gerade jetzt, da die Stimmung in Konstantinopel eine günstigere ist, damit endlich erfolgt, was schon vor Jahrzehnten hätte zustande gebracht werden sollen, der Ausbau des mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes über Saloniki hinaus bis nach Piräus-Athen zur besseren Verbindung Aegyptens mit dem Orient.

— Im türkischen Bautenministerium ist eine Kommission damit beauftragt worden, verschiedene Vorschläge zu studiren über die Art und Weise, wie die **militärische Leistungsfähigkeit der Verbindungseisenbahnlinie Konstantinopel-Salonichi** erhöht werden könnte.

— **Die Rentabilität der russischen Eisenbahnen im Jahre 1896** lässt sich an der Hand des von dem Ministerium der Verkehrsanstalten gegenwärtig veröffentlichten „Jahrbuchs des Ministeriums der Verkehrsanstalten pro 1896" recht gut übersehen und demselben recht interessante Daten entnehmen:

Hiernach lässt sich als zusammenfassendes, ganz allgemeines Urtheil wohl aussprechen, dass die finanziellen Ergebnisse des Betriebes aller Eisenbahnen in Russland recht günstig sind; denn aus dem reichen Zahlenmaterial kann der Beweis erbracht werden, dass die Rentabilität der russischen Eisenbahnen beständig wächst und an Stelle der Verluste allmählich Gewinne treten. Noch im Jahre 1892, als die Gesammtlänge der russischen Eisenbahnen 27 625 Werst betrug, waren nur 20 % der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen gewinnbringend, während der Rest nur Verluste brachte; im Jahre 1896 dagegen betrug die Zahl der gewinnbringenden Bahnen bereits 70 % und die der verlustbringenden 30 %. Dem entsprechend ergab der Betrieb der Eisenbahnen im Jahre 1892 einen Verlust von 28 500 000 R. und im Jahre 1896 dagegen schon einen Gewinn von 25 500 000 R. Wenn also der Betrieb aller Eisenbahnen in einer Hand konzentrirt würde, so wäre das, so meinen die „Nowosti", ein sehr vortheilhaftes Geschäft.

Bescheiden sind die Herren Russen hiernach sehr! Aber diese Bescheidenheit hat auch ihren sehr guten Grund, denn wenn man zurückblickt auf die Entwickelungsgeschichte der russischen Eisenbahnen, so rollen sich da doch sehr dunkle Perioden vor den Augen des Beobachters auf. Der Staat hat thatsächlich unermessliche Opfer gebracht, um das Eisenbahnnetz, das augenblicklich das Reich überzieht, erbauen zu lassen und im Betriebe zu erhalten und konnte dennoch nicht einmal bis zu Beginn des letzten Dezenniums thatkräftig eingreifen, um sich vor weiteren Verlusten zu schützen, denn dem standen damals noch die verbrieften Rechte der einzelnen Gesellschaften entgegen. Sie würden in den meisten Fällen auch heute noch einem Eingreifen der Staatsregierung entgegenstehen, wenn sie nicht inzwischen mit dem Rechte des Stärkeren gebrochen worden wären. Thatsächlich ist dieser gewaltsame Bruch der statutarischen Rechte erfolgt, und darauf konnten sich erst die Verhältnisse so entwickeln, dass z. B. in allen tarifarischen Fragen eine einheitliche Politik zur Durchführung gelangen konnte, dass ferner der Staat eine grosse Anzahl von Kilometern erwerben und staatlich verwalten konnte usw. In sehr vielen Fällen war die Veranlassung zur Uebernahme von Bahnen durch den Staat die ungünstige finanzielle Lage derselben, wobei der Staat die schwer auf seinem Säckel lastende Verantwortung für die materiellen Resultate des Betriebes trug, da derselbe den Bahnen eine gewisse Reineinnahme garantirte. Der einzige Ausweg war hier also nur der Uebergang der Bahnen in den Besitz des Staates, so dass der Staat schliesslich Eigenthümer fast aller verlustbringenden Bahnen wurde. Bei allen diesen Bahnen bestand die Aufgabe des Staates darin, eine möglichst wirksame Verminderung der sich bei dem Betriebe ergebenden Verluste herbeizuführen. Dieses Ziel ist zum grossen Theil auch erreicht worden. So haben sich z. B. seit dem Jahre 1892 die Verluste für die baltische Bahn um 80 %, für die Riga-Orelbahn um 85 %, für die Weichselbahnen um 46 % und für die Ssamara-Slatoustbahn um 50 % reduzirt. Es kann wohl bis zu einem gewissen Grade die Annahme als begründet angesehen werden, dass neben der Gesammtentwickelung des wirthschaftlichen Lebens und dem Bau vieler neuen Bahnen, welche den alten Bahnen Güter zuführen, auch der Uebergang dieser Bahnen in den Besitz des Staates einen maassgebenden Einfluss auf die günstigere finanzielle Entwickelung dieser nothleidenden Bahnen gehabt haben mag. Jedenfalls ist hierdurch dem Uebelstande Abhilfe geschafft worden, dass die Eigenthümer der Bahnen an einer Reduktion der Verluste gar nicht interessirt sind.

Uebrigens ist die Zahl der auch heute noch mit einen ganz erheblichen Minus arbeitenden Bahnen gar nicht so ganz gering. In dieser Beziehung nimmt die allererste Stelle die St. Petersburg-Warschauer Bahn ein. Diese Bahn brachte im Jahre 1896 einen Verlust von etwa 4 000 000 oder 3 228 R. pro Werst, was angeblich durch die hohen Betriebsausgaben und die Amortisation des Baukapitals bedingt ist. Zu derselben Gruppe verlustbringender Bahnen gehören die im Westen Russlands belegene Iwangorod-Dombrowobahn, ferner die Weichselbahnen, die baltische und die Pskow-Rigabahn. Im Osten Russlands gehören zu der in Rede stehenden Kategorie von Bahnen die Ural-, die Ssamara-Slatoust- und die Ssyssran-Wjäsmaeisenbahn. Von den Südbahnen wies die Kursk-Charkow-Sewastopolbahn ein unbedeutendes Defizit auf. Die Privatbahnen ergaben dagegen eine verhältnissmässig hohe Einnahme. Zu diesen gehören die Moskau-Kasansche, die Rostow-Wladikawkas-, die Rjäsan-Ural, die Moskau-Kiew-Woronesh-, die Moskau-Windau-Rybinsk- und Südostbahnen. Am gewinnbringendsten ist das Netz der Rjäsan-Uralbahn. Was nun die Moskau-Kasanbahn anlangt, so wird dieselbe in eine sehr gewinnbringende Strecke von Moskau nach Rjäsan und in eine verlustbringende Strecke von Rjäsan nach Kasan eingetheilt.

Es kann nach dem vorgesagten allerdings nicht weiter bezweifelt werden, was übrigens auch schon seit einiger Zeit kein Geheimniss mehr ist, dass die ökonomische Lage der Bahnen Russlands sich in den letzten Jahren gehoben hat.

Dass hierbei die allgemeine Belebung, zu einem grossen Theile sogar erst das allmähliche Erwachen des wirthschaftlichen Lebens in Russland die allererste Rolle spielt darf wohl als unbestritten gelten. Ebenso wenig Widerspruch wird es aber auch finden, wenn darauf hingewiesen wird, dass die in vielfacher Beziehung noch sehr ungenügenden Verkehrsverhältnisse einer weiteren günstigeren wirthschaftlichen Entwickelung sehr hinderlich im Wege stehen, und damit rückwirkend auch eine weitere Hebung der Rentabilität der Eisenbahnen in ungünstigem Sinne beeinflussen.

— Da in **Russland**, wie dortige Zeitungen mehrfach berichten, anlässlich der häufig nothwendig werdenden **Nachsendungen von Transportgut** zur Kompletirung solcher Sendungen, bei welchen sich unterwegs Mankos herausgestellt haben, sich fortgehend Missverständnisse und Differenzen zwischen Eisenbahn und Versender bezw. Empfänger ergeben haben, ist durch ein Uebereinkommen der Eisenbahnen unter einander beschlossen worden, Nachsendungen von Gütern von den Versandstationen überhaupt nicht zuzulassen. Hiermit wären allerdings alle Veranlassungen zu Meinungsverschiedenheiten in Bezug auf diesen Punkt mit einem Schlage beseitigt. Aber — die Medaille hat noch eine Kehrseite und diese zeigt die Eisenbahnen als die Urheberin dieser Unzuträglichkeiten, indem dieselben wohl ihr Tarifsystem für die weitaus wichtigsten Transportgegenstände auf der Basis von Wagenladungen zu 750 Pud aufgebaut, aber nicht gleichzeitig Vorsorge getroffen haben, dass der Bestand an solchen Wagen stets ausreichend ist. Dieses ist offenbar die Veranlassung gewesen, dass in Ausnahmefällen, wo die Eisenbahn, welche eine Wagenladung zum Transport auf einen Frachtbrief angenommen hat, aber nicht imstande ist, das Gut in einen Wagen zu verladen, gestattet sein soll, den Rest des Gutes in einem besonderen Wagen abzufertigen, jedoch nicht anders, als gleichzeitig mit der ganzen Wagenladung und nach Ausstellung eines besonderen Frachtbriefes für die Nachsendung. Falls infolge dessen eine Verzögerung in der Zustellung der ganzen Waarenpartie am Bestimmungsorte eintritt, so hat die Verantwortung vor dem Empfänger die Versandbahn zu tragen, welche das Gut zur Beförderung auf einen Frachtbrief angenommen hat und es nicht in einem Wagen verladen hat. Diese Bestimmungen haben auch grosse Bedeutung für den Verkehr mit Deutschland, namentlich soweit Flachs und Hanf in Betracht kommen, daher sei hier besonders auf den Beschluss der russischen Eisenbahnen hingewiesen.

— **Eisenbahnen Centralasiens.** Bekanntlich befinden sich sämmtliche in Transkaspien belegenen und z. Zt. im Bau befindlichen Eisenbahnen noch in der Verwaltung des Kriegsministeriums. Aus dieser Veranlassung ist denn auch das amtliche Blatt dieses Ressorts, der „Russki Invalide", in der Lage, zuerst über ein immerhin nicht ganz unwichtiges Ereigniss,

nämlich über die Eröffnung der Zweigbahn von Merw nach Kuschk berichten zu können. Er schreibt:

Anlässlich der beendigten Schienenlegung auf der Zweigbahn Merw-Kuschk der Transkaspieisenbahn in einer Ausdehnung von 295 Werst und des am 4./16. Dezember erfolgten Eintreffens des ersten Zuges auf der Station Kuschk, bei dem Fort gl. N., das an der afghanischen Grenze, 120 Werst von Herat, belegen ist, wurde vom zeitweiligen Kommandirenden der Truppen des Transkaspigebietes Generalmajor Tumanow an den Kriegsminister in Livadia nachstehendes Telegramm abgesandt: „Mit dem ersten durchgehenden Zuge heute, den 4./16. Dezember, in Gegenwart der Kuschker Garnison, der örtlichen Bevölkerung und der Vertreter des Transkaspigebietes, Turkestans und Bucharas in Kuschk eingetroffen, schlossen wir die letzten Glieder des Bahngleises. Nach einem feierlichen Dankgottesdienst anlässlich dieses wichtigen Ereignisses sandten wir an der Grenze unseres theuren Vaterlandes heisse Gebete zum Allerhöchsten für die theure Gesundheit und das Wohl Seiner Kaiserlichen Majestät. Ich halte es für ein grosses Glück, im Namen aller Anwesenden Ew. Excellenz ersuchen zu dürfen, die Gefühle grenzenloser Ergebenheit und Liebe unserem vergötterten Monarchen zu Füssen zu legen.“ Am 5./17. Dezember wurde dieses Telegramm vom Kriegsminister allerunterthänigst Seiner Kaiserlichen Majestät unterbreitet und Seine Majestät geruhte höchsteigenhändig auf demselben zu bemerken: „Von Herzen danke und gratulire ich allen Theilhabern an dem Bau der Kuschker Zweigbahn zu deren rascher Beendigung.“

Es ist die Eröffnung dieser Zweigbahn von uns vorstehend als nicht ganz unwichtig bezeichnet worden, und wir meinen mit Recht, denn aus den kurzen Angaben des „R. I.“ über die Lage der Bahn und die damit bewirkte Verbindung des Kaspisees mit dem Fort Kuschk, das nur 120 Werst von Herat entfernt liegt, das einen Grenzübergang zwischen Transkaspien und Afghanistan deckt, bezw. einen Stützpunkt für russische Operationen bildet.

Wenn somit nach dieser Richtung hin ein Zweifel über die Bedeutung der Bahn nicht wohl bestehen kann, so darf sie auch in kommerzieller Beziehung nicht gering veranschlagt werden, denn die grosse Oase Merw spielt in dem ganzen Gebiete eine sehr wichtige Rolle. Hiernach erhebt sich die Eröffnung der vorbezeichneten Zweigbahn Merw-Kuschk allerdings über die Ereignisse gleicher Art um ein bedeutendes hinaus.

Wann folgt der Bau einer Bahn Kuschk-Herat?

Neben dieser Nachricht entnehmen wir der amtlichen „Handels- und Industriezeitung“, dass die Samarkand-Andishaneisenbahn mit den Zweigbahnen nach Taschkent und Nowo-Margelan mit allerhöchster Genehmigung die Benennung „Centralasiatische Eisenbahn“ unter der Bedingung erhalten soll, dass, nach erfolgter Genehmigung zur Uebergabe der Transkaspieisenbahn an das Ministerium der Verkehrsanstalten, diese letztere in den Bestand der centralasiatischen Eisenbahn eingeschlossen werde unter der allgemeinen Benennung „Centralasiatische Eisenbahn“. Demgemäss ist auch, wie derselben Quelle zu entnehmen ist, dem Chef der Bauarbeiten der Samarkand-Andishaneisenbahn Mittheilung gemacht worden, dass mit Eröffnung des regelmässigen Verkehres, die genannte Bahn mit den Zweigbahnen nach Taschkent und Nowo-Margelan „Centralasiatische Eisenbahn“ genannt werden muss.

Gleichzeitig theilt das amtliche Organ mit, dass die Entfernungen der Samarkand-Andishaneisenbahn für den Personen- und Güterverkehr gegenwärtig bestätigt worden sind, und zwar von Samarkand: Rostowzew 30, Kuropatkino 58, Miljutinskaja 83, Dshisak 107, Lomakino 133, Obrutschewo 162, Tschernjaewo 190, Chilkowo 222, Dragomirowo 245, Chodshent 265, Werewkino 293, Melnikowo 319, Possjetowka 343, Kokand 369, Sserowo 392, Wainowskaja 416, Gortschakowo 434, Fedtschenko 465, Andishan 495, Margelan 441, Kuwa 479, Golodnaja Step 222, Ssyr-Darjinskaja 257, Wrewskaja 283, Kaufmanowskaja 306 und Taschkent 332.

— **Eisenbahnverbindung vom Kap nach Aegypten.** Als Lord Kitchener in Khartum siegreich eingezogen war, telegraphirte er an Cecil Rhodes: „Ich bin hier! Wann kommen Sie herauf?“ Man ersieht daraus, dass in hohen englischen Kreisen die kühnen Eisenbahnpläne des Cecil Rhodes zwischen dem englischen Südafrika und Aegypten ernst genommen und unterstützt werden. Cecil Rhodes ist auf dem Wege nach England, um die nöthigen Kapitalien für sein Projekt zu erlangen. Nothwendig dazu ist unzweifelhaft irgend eine Unterstützung des Staates, etwa in Form einer Zinsbürgschaft, und es lässt sich schon jetzt sagen, dass ihm diese Unterstützung gewährt werden wird, namentlich da die Bedeutung des nord-südafrikanischen Eisenbahnprojektes nach dem Vordringen der Engländer bis über Khartum hinaus an Bedeutung für die englische Machtstellung in Nordafrika greifbarer hervorgetreten ist. Vor vier Jahren, als Rhodes das Projekt in die Oeffentlichkeit brachte, wurde er in England vielfach als Träumer verschrien. Jetzt ist alle Opposition gegen sein Projekt verstummt und die finanzielle Durchführung offenbar gesichert. Anders verhält es sich freilich damit, ob auch die politischen Schwierigkeiten ebenso rasch und leicht überwunden werden können.

Allgemeines.

— **Die wirthschaftlichen Erfolge grosser Schiffskanäle.** Seitdem der Kanalbau in Deutschland hervorragend an Bedeutung gewonnen hat, ist es für uns wichtiger als je, die wirthschaftlichen Erfolge grosser Kanäle in anderen Ländern zu beobachten. Von diesem Standpunkte aus ist eine Schrift werthvoll, die Fairlie kürzlich der amerikanischen Akademie für politische und soziale Wissenschaft überreichte. Es wird darin zunächst von verschiedenen europäischen Kanälen höheren Ranges gesprochen. Der nordholländische Kanal, der Amsterdam direkt mit der Nordsee verbindet, hat in den ersten sechs Jahren nach seiner Eröffnung den Schiffsverkehr der niederländischen Hauptstadt ihrem Tonnengehalte nach auf das Doppelte gebracht, trotzdem ist dieser Erfolg mehr ein lokaler zu nennen, und über eine solche Stellung wird sich auch der Manchesterschiffskanal, von dem man in England so viel Aufhebens gemacht hat, nicht erheben können. Grössere Aussichten haben nach der Meinung des Amerikaners der Wellandkanal, der aus dem Herzen von England nach dem Meerbusen des Wasy führt, dann der Kanal durch die Landenge von Korinth und besonders der Nordostseekanal, diese Aussichten werden durch die gegenwärtig noch kleinen Erfolge der drei Kanäle nicht in Frage gestellt. Weitaus die grösste Bedeutung von allen Schiffskanälen der Welt haben aber zwei gewonnen, der Suezkanal und der Kanal von Sault St. Marie, und es ist wirklich erstaunlich, die Grösse und Mannigfaltigkeit ihres Einflusses an der Hand von Thatsachen zu verfolgen. Sie haben geradezu einen Umschwung im Welthandel bewirkt, einen schnellen Wechsel in dem Material und der Betriebsart der benutzten Schiffe, bedeutende Veränderungen in den Produktions- und Absatzverhältnissen grosser Landgebiete und in den Einfuhrverhältnissen anderer Länder. Der Suezkanal wurde 1870 mit einem Verkehre von 486 Schiffen zu dem Raumgehalte von 436 000 t eröffnet, 1891, dem Jahre des grössten Verkehres, war die Zahl auf 8 700 000 t gewachsen. Der Weg von den westeuropäischen Häfen nach Indien wurde um 3 000 englische Meilen oder etwa um die halbe Entfernung gekürzt, aber auch die Art des Schiffsverkehres wurde eine ganz andere. Auf der Seestrasse um Afrika herum war die Gelegenheit zur Einnahme von Kohlen selten und theuer, deshalb mussten die Dampfer eine grosse Menge von Kohlen selbst mit führen, und dadurch wurde wiederum der für nutzbare Ladung verfügbare Raum und so auch der Werth der einzelnen Fahrt beschränkt. Die Folge davon war der Schluss, dass auf dieser Linie Segelschiffe vortheilhafter waren als Dampfer. Seitdem aber der Weg durch den Kanal von Suez offen steht, können Kohlen nach Belieben in Gibraltar, Malta, Port Said und Aden genommen werden. Die Segelschiffe wurden immer mehr durch Dampfer ersetzt, und nach seiner Schätzung wurden etwa 2 000 000 t Segelschiffe dadurch ausser Verwendung gesetzt. Gewaltig war der Einfluss dieser geänderten Verhältnisse auf Indien selbst. Früher, wo lange die Ankunft eines Schiffes bis auf ein bis zwei Monate nicht genau bestimmt werden konnte, musste man in Indien ungeheuere Waarenhäuser errichten, um der Nachfrage jederzeit entsprechen zu können. Jetzt legen die Dampfer den Weg nach Indien in dem sechsten Theile der Zeit zurück und ihre Ankunft kann auf ein bis zwei Tage berechnet werden. Dadurch ist es den Kaufleuten ermöglicht, hüben und drüben die Waaren direkt aus dem Produktionslande zu bestellen, wodurch in Indien die grossen Waarenlager überflüssig geworden sind. Die Ausfuhr von indischem Thee hat sich seit der Eröffnung des Suezkanales von 11 000 000 auf 120 000 000 ℒ gesteigert, und in ähnlichem Maasse hat sich die Reisausfuhr gehoben. Nicht anders steht es mit der Weizenverschiffung aus Indien, die früher durch die lange Seereise infolge der Erhitzung des verfrachteten Getreides und der Verluste durch den Kornwurm stark zu leiden hatte. Erst durch den Suezkanal konnte Indien in seiner Weizenausfuhr das zweite Land der Welt werden. Obgleich weniger genannt, hat der Kanal von Sault St. Marie, in Amerika kurz der „Soo“ getauft, der den oberen See mit dem Huronsee verbindet und die St. Marie Fälle umgeht, eine vielleicht noch grössere Bedeutung gewonnen, wenigstens hat er gegenwärtig einen weit grösseren Verkehr als der Suezkanal und übertrifft in dieser Hinsicht z. B. den gesammten ausländischen Handel des Hafens Newyork. Die grossartige Entwickelung des Schiffsverkehres auf den grossen amerikanischen Seen ist ausschliesslich diesem Kanale zuzuschreiben. 1870 fuhren dort Schiffe von durchschnittlich 175 t Raumgehalt. Jetzt gibt es fünf Linien, deren jede 60 Dampfer besitzt, und diese haben einen Laderaum von 1 750 bis 3 000 t. Durch den Kanal ist die Verwerthung der unge-

heueren Eisenbergwerke im nördlichen Michigan und in Wisconsin überhaupt erst möglich geworden und spielt heute eine ausserordentliche Rolle nicht nur für Amerika allein. Den wichtigsten Antheil an der Zunahme der Schifffahrt auf den amerikanischen Seen hat aber der Transport von Weizen und Mehl, und der geringe Preis, zu dem diese Produkte jetzt zu Wasser befördert werden können, begünstigt den Anbau auf einer weiten Fläche des Landes. Dazu kommt der Aufschwung in der Verfrachtung von Holz, Kohle und Kupfer. Man kann sogar so weit gehen, die ausserordentliche Zunahme der Bevölkerung und die fabelhafte Entwickelung der Städte in der Gegend des oberen Sees als eine Wirkung des Kanales von St. Marie zu bezeichnen. Aus diesen Ausführungen geht die Bedeutung grosser Schiffskanäle in einem Grade hervor, der durch weitere Thatsachen gar nicht gesteigert werden kann.

— **Elektrische Beleuchtung der Eisenbahnwagen in Russland.** Nach einer Notiz des „English Mechanic" ist in Russland ein Erlass erschienen, wonach die Wagen auf sämmtlichen russischen Eisenbahnen elektrische Beleuchtung erhalten sollen, und zwar vermittelst besonderer Akkumulatoren für jeden einzelnen Wagen. Die Abtheile I. Klasse sollen Lampen von 100 Kerzen Stärke erhalten, während die Lampen für die II. Klasse auf 80 und die für die III. auf 50 bemessen sind. Ausserdem werden in jedem Abtheil Stearinkerzen vorhanden sein, um im Falle eines Versagens des elektrischen Lichtes in Thätigkeit zu treten.

— **Eine alte Zeichnung vom Erfinder der Eisenbahnen** ist vor einigen Tagen in London zum Verkauf gelangt. Diese merkwürdige und interessante Reliquie ist der Plan einer Eisenbahn von London nach Birmingham im Maassstabe von 4 Zoll auf die englische Meile. Die Zeichnung ist angefertigt von George und Robert Stephenson, von letzterem eigenhändig unterzeichnet. Die Vermessung dieser Eisenbahn geschah zwischen 1830 und 1832, die Ausführung begann am 1. Juni 1834. Es wurden noch Kopien von dem Plane angefertigt, die aber 1834 bei einem grossen Brande zu Grunde gingen. Das Original war lange Zeit im Besitze des Königs Georg.

— **Altchinesische Taxameterdroschken.** Wenn man glaubt, dass die Taxameterdroschken eine Errungenschaft der Neuzeit sind, so irrt man. Nach einem original-chinesischen Geschichtswerk erbaute unter der Herrschaft des Kaisers Jönn Dsung (zu Anfang des 11. Jahrhunderts) einer der hohen Palastbeamten namens Lu Dav-Lung einen Registrirmeilentrommelwagen (gi-li-gu-tscha). Dieser Wagen hatte nur eine Deichsel und zwei Räder. In jeder seiner zwei Etagen war eine Person aus Holz, die einen hölzernen Klöppel aufrecht hielt. Sobald der Wagen eine Meile durchlaufen hatte, that die Holzfigur im unteren Stockwerk einen Schlag auf eine Trommel, und ein in halber Höhe angebrachtes Rad drehte sich einmal. Nachdem der Wagen zehn Meilen durchlaufen hatte, vollführte die Holzfigur in der oberen Etage einen Schlag gegen ein Glöckchen. Aber nicht genug, dass dieser chinesische Taxameterwagen die Anzahl der zurückgelegten Meilen selbstthätig registrirte, war er bisweilen auch noch mit einer Art Neuerung verbunden. Zwischen den Deichseln befand sich nämlich, wie in der kostbaren Bildersammlung tsan tssai thu-hae heute noch an verschiedenen Zeichnungen zu sehen ist, ein Kästchen mit einem Magnet, mit dem ein Pflock in senkrechter Richtung in Verbindung stand. Darauf sass eine sogenannte Geisterfigur aus geschnitztem Holz oder Jadestein mit waagerecht ausgestrecktem Arm derart, dass, selbst wenn der Wagen umwendete, doch die „Hand ständig zeigte Süden" (schöu tschang dchi nan). Uebrigens lernten die Chinesen ein Jahrhundert später die Abweichung der Magnetnadel nach Osten kennen.

Es ist alles schon mal dagewesen. („Hamb. Corresp.")

— **Unheimliche Eisenbahnpassagiere.** Eine eigenartige Panik entstand kürzlich auf dem Bahnhof in Verviers. Der Pariser Eilzug war soeben eingelaufen. Der nach Köln abgehende Zug stand bereit; vier Arbeiter hatten riesige Kisten zu tragen, als plötzlich der Boden einer dieser Kisten herausfiel und Heu und wollene Decken den Bahnsteg bedeckten. Der Arbeiter wollte alles schnell zusammenpacken und in die Kiste thun — da sahen vier Schlangenköpfe aus den Decken heraus, und immer hoben sich die Schlangenleiber. Eine allgemeine Flucht entstand; unter wildem Wirrwarr und Geschrei eilten alle Reisenden und Arbeiter nach den Eisenbahnwagen und schlossen sie hinter sich. Der davon benachrichtigte Polizeikommissar durchschritt die Eisenbahnwagen, um den Inhaber der Kisten zu ermitteln. Endlich eilte eine hübsche, ziemlich starke junge Dame mit schwarzen Haaren auf den Bahnsteig und war entsetzt, als sie ihre Schlangen umherkriechen sah. Die Reptilien hörten aber auf ihre Stimme. Als die Reisenden sahen, dass die Schlangenzauberin über die Schlangen volle Gewalt hatte, fassten sie Muth und stiegen aus den Wagen, um der unentgeltlichen Vorstellung beizuwohnen. Bald kroch eine Schlange nach der andern zu der Zauberin hin und liess sich wieder in die schnell zusammengefügte Kiste hineinthun. Die Schlangenbändigerin wollte in Köln Vorstellungen geben, und endlich konnte der Eilzug, wenn auch verspätet, abdampfen.

Schutzmittel gegen die Wagen- und Güterbeschädigungen.

Es mehren sich in neuerer Zeit die Klagen über eine Zunahme der Wagen- und Güterbeschädigungen während des Eisenbahntransportes. Dass die Zahl dieser Beschädigungen gegen früher eine grössere geworden ist, bringt die noch immer anhaltende Steigerung des Güterverkehres mit sich; ob sie thatsächlich ihr früheres Verhältniss zu dem Umfange des Verkehres überschritten hat, dürfte sich nur durch eingehende Erhebungen an dazu geeigneter Stelle ermitteln lassen. Unmöglich erscheint es nicht, da die ganz ausserordentliche Verkehrssteigerung thatsächlich manche Nachwirkungen hat, die die Sicherheit der Betriebsmittel und Güter auf dem Transporte ungünstig beeinflussen.

Unter diesen Nachwirkungen steht die Vermehrung der Verschiebearbeiten auf den Bahnhöfen, namentlich auf den Zugbildungsstationen, und die Nothwendigkeit einer grösseren Beschleunigung dieser Arbeiten obenan. Die Gleisanlagen reichen nicht mehr aus und gestatten daher auch eine Vermehrung der sonstigen Hilfsmittel zur Bewältigung der Verschiebearbeiten nicht in dem erforderlichen Maasse, so dass kein anderer Ausweg bleibt, als die Anwendung grösserer Eile und stärkere Anspannung der Arbeitskräfte. Die vorsichtigere Behandlung gewisser Wagen und Güter muss öfter unterbleiben, weil es häufig schon an der nöthigen Zeit gebricht, die Wagen vor ihrer Verschiebung auf ihre Beschaffenheit, auf die Verladeweise und die Natur der verladenen Güter genauer zu prüfen. Das Abstossen von Wagen wird in grösserem Umfange erfolgen, als beim Vorhandensein genügender Zeit zum Schieben; das Aufhalten, Kuppeln derselben wird in grösserer Hast und folgerichtig mit weniger Sorgfalt ausgeführt werden.

Eine zeitweise Besserung dieser Verhältnisse tritt mit dem Schwächerwerden des Güterverkehres während der Sommermonate wohl ein, eine dauernde Besserung würde jedoch die Erweiterung der Bahnhofsanlagen in zum Theil erheblichem Maassstabe als Vorbedingung beanspruchen. Da aber solche Erweiterungsbauten grösstentheils bis zu ihrer Vollendung einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen, so kann der Fall eintreten, dass sie durch die inzwischen weiter gediehene Verkehrssteigerung überholt werden und, wenn sie fertig sind, schon wieder den thatsächlichen Bedürfnissen nicht mehr genügen. Anzeichen für einen erheblichen Rückgang des Güterverkehres — und erheblich müsste derselbe sein — wenn er das frühere Verhältniss wieder herstellen sollte — liegen aber z. Z. noch nicht vor, das anhaltende und starke Wachsthum der Bevölkerung lässt auch kaum auf einen solchen schliessen. Eine dauernde Verminderung der Verschiebearbeiten auf den Bahnhöfen und damit eine Verringerung der Güter- und Wagenbeschädigungen dürfte daher in absehbarer Zeit kaum zu erwarten sein. Es ist daher wohl von Nutzen, zur Erzielung einer solchen Verringerung auf andere Auswege zu sinnen.

Inwieweit eine Verstärkung der Eisenbahnfahrzeuge selbst, etwa insofern, als in grösserem Umfange wie bisher Metall statt Holz zu ihrer Herstellung verwandt würde, möglich und zweckdienlich ist, möge die Wagenbautechnik entscheiden. Ob nicht auch eine häufigere Erneuerung des Materials schon von Erfolg

und angängig wäre, sei dahingestellt. Thatsache ist, dass sich bei eintretenden Beschädigungen häufig zeigt, wie die Holztheile schon recht alt, morsch oder rissig sind, wodurch natürlich die Beschädigungen begünstigt werden.

Der Schutz der Wagen und Güter gegen Beschädigungen im Verschiebedienst ist aber auch in hohem Grade von der Art der Verladung und Verpackung abhängig, und in dieser Beziehung dürfte viel zu seiner Erhöhung geschehen können. Es sollen hier nur einige Beispiele angeführt werden, um die Aufmerksamkeit der zuständigen Stellen auf diesen Gegenstand zu lenken. Die Reihe der Beispiele wird sich noch beträchtlich verlängern lassen.

Langeisen, Rund- und Flacheisen, Schienen, Träger usw. verschieben sich, wenn in grösseren Partien verladen und namentlich in angenässtem Zustande, sehr leicht in der Längsrichtung, zuweilen schon bei einem ganz leichten Stoss oder bei ruckweisem Anziehen des Wagens, auf dem sie verladen sind. Die Enden der einzelnen Stücke stossen dann gegen die Wagenwand und beschädigen dieselbe, dringen auch wohl hindurch und richten noch an dem Nachbarwagen Schaden an. Hier würden sich rohe Holzleisten, Strohseile oder ähnliche eine stärkere Reibung verursachende Körper empfehlen, die zwischen die Schichten der Eisentheile zu legen wären, so dass nicht Eisen auf Eisen zu liegen kommt.

Die platten Braunkohlenbrikets werden, wenn als Wagenladung aufgegeben, meistens in regelmässigen Schichten auf einander gepackt, und füllen dann den Laderaum des Wagens in ziemlicher Höhe aus. Sie bilden solchergestalt eine ziemlich einheitliche Masse von ungemein leichter, fast flüssiger Beweglichkeit bei verhältnissmässig hohem Gewicht und üben infolgedessen bei Verschubstössen einen plötzlichen und sehr starken Druck gegen die Stirnwand des Wagens aus, so dass diese entweder herausgedrängt oder zertrümmert wird. Die Brikets fallen dann in grösserer oder geringerer Menge heraus und zerbrechen. Ausreichend wirksame Schutzmittel gegen diese gefährliche Eigenschaft solcher Briketsladungen zu finden, würde eine sehr lohnende Aufgabe sein, denn Beschädigungen der gedachten Art sind ausserordentlich häufig, so dass es auffallen muss, dass zu ihrer Verminderung bislang kaum ein Versuch gemacht worden ist. Durch das Einstellen mehrerer Zwischenwände in die Ladung würde ihr Zusammenhang und damit auch der Druck geschwächt werden, den sie bei Verschubstössen gegen die Wagenwände auszuüben vermag. Oder aber es könnten die letzteren durch elastische Vorwände, zwei Bretter mit einer Zwischenlage von Stroh oder dergl., nach Innen geschützt werden. Ausserdem würde auch eine Bezettelung dieser Ladungen mit der leicht in die Augen fallenden Anschrift „Brikets“ zweckmässig sein, damit sie dem im Verschiebedienst thätigen Personale gleich kenntlich sind.

Sehr häufig wiederholen sich ferner auch die Beschädigungen von mit Flüssigkeiten gefüllten Fässern, die dann, wenn die letzteren als Stückgut mit andern Gütern zusammen verladen und befördert werden, in der Regel noch weiteren Schaden dadurch verursachen, dass die auslaufende Flüssigkeit sich diesen mittheilt und sie verdirbt. Zum besseren Schutze der Fässer dürften Holzgestelle anzuwenden sein, die das Rollen derselben verhindern, oder Strohmatten, die um die Fässer zu befestigen sein und die Wirkung etwaiger Stösse gegen dieselben abschwächen würden. Kommen sie aber in ganzen Ladungen zum Versande, so könnten sie durch zwischengelegte Strohmatten oder Strohpolster gegen Stösse gesichert werden. Die etwa vorgelegten Holzkeile nutzen erfahrungsmässig, wenn sie nicht festgenagelt werden, recht wenig, da sie sich schon bei geringer Bewegung der Fässer verschieben.

Glasflaschen und Glasballons mit Flüssigkeiten kommen allerdings in Körben, Kisten usw. mit Strohhüllen zur Beförderung, aber das zu ihrer Herstellung verwendete Glas ist vielfach von ungenügender Festigkeit und so ungleicher Dicke, dass ein Zerspringen solcher Gegenstände auch bei sonst guter Verpackung leicht eintreten kann. Es ist beispielsweise beobachtet worden, dass die Glaswände von Ballons, die in der Höhe 70 cm und im waagerechten Durchmesser 50 cm maassen, an manchen Stellen nur 2 mm, an andern Stellen dagegen 8 mm stark waren. In vielen Fällen ist aber auch die zur Verpackung verwendete Strohmenge nicht genügend, oder sie ist ungleich vertheilt, so dass sie einen ausreichenden Schutz gegen Stösse nicht bietet. Solche Güter dürften daher bei ihrer Annahme einer besonders eingehenden Prüfung auf die Güte der Verpackung zu unterwerfen, auch dürfte für die Wände der Glasbehälter eine gewisse Mindeststärke vorzuschreiben sein, die grössere Gewähr bietet für ihre Haltbarkeit.

Diese Beispiele mögen hier genügen. Im Hinblick auf die grosse Summe von Werthen, die durch die Wagen- und Güterbeschädigungen auf dem Eisenbahntransport vernichtet werden, dürfte eine nähere Prüfung des angeregten Gegenstandes wohl angezeigt erscheinen. Es sind ja nicht nur die aus den Beschädigungen erwachsenden direkten Kosten, sondern es sind auch die damit verknüpften Arbeitsmehrungen und Belästigungen, die der Eisenbahnverwaltung zur Last fallen. —e.

Bücherschau.

— **Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes auf den Eisenbahnen.** Bearbeitet von Johann Adam Reffler, königlicher Eisenbahn-Oberexpeditor in München. Verlag des bayerischen Verkehrsbeamtenvereins. Preis 1 ℳ.

Durch die erhebliche, infolge der Einführung des neuen Staffeltarifes noch gesteigerte Zunahme des Stückgutverkehres hat die Frage nach einer zweckmässigen Verladung und raschen Beförderung des Stückgutes erhöhte Bedeutung gewonnen und die Aufgabe, die die deutschen Eisenbahnen in dieser Hinsicht noch zu lösen haben, ist keine geringe; denn es steht wohl ausser Zweifel, dass nach den derzeitigen Einrichtungen die Grenzen der Bahngebiete noch viel zu sehr dem Laufe des Gutes Halt gebieten und dass die namentlich auf dem Gebiete des Tarifwesens zu so erspriesslicher Wirkung gelangte Ausbildung des Verbandwesens auf dem Gebiete des Transportwesens noch verhältnissmässig geringe Entfaltung aufweist. Bei dieser Sachlage ist es nur zu begrüssen, dass die bayerische Eisenbahnverwaltung, nachdem sie die Beförderung des Stückgutes innerhalb ihres Bereiches einer Neuregelung unterzogen hatte, auch den Anstoss zu Vereinbarungen mit den Nachbarverwaltungen Preussen, Württemberg und Sachsen gegeben hat, durch welche, unter Zugrundelegung der bayerischen Vorschriften, die Verladung und Beförderung des Stückgutes im gegenseitigen Verkehre eine eingehende Regelung erfahren hat und ein erheblicher Fortschritt gegenüber dem bisherigen Zustande erzielt wurde. Das vorliegende Schriftchen hat es sich nun zur Aufgabe gemacht, die über die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes in Bayern bestehenden und die auf Grund der erwähnten Vereinbarungen festgelegten Bestimmungen des Näheren zu schildern. Der Verfasser erörtert demgemäss nach einer kurzen Einleitung zunächst die Organisation der Stückgutbeförderung in Bayern, bespricht sodann die getroffenen Verbandsabmachungen und gibt am Schlusse ausführliche und interessante praktische Erläuterungen. Das Studium des praktisch angelegten Schriftchens wird m. E. nicht nur für die bayerischen, sondern auch für die den erwähnten Verbandsverwaltungen angehörenden Beamten, welche sich mit dem Verladegeschäfte zu befassen haben, von Nutzen sein und es wird auch über den Kreis dieser Beamten hinaus jedem, der sich für die fragliche Materie interessirt, Anregung zu weiterem Nachdenken geben. —l.

— Ende vorigen Jahres hat die englische Navy League zur Erläuterung der britischen Seemachtsgeschichte eine grosse **Wandkarte der Erdoberfläche** herausgegeben, um dem Volke und insbesondere der Jugend Grossbritanniens das Wachsthum und den Wohlstand des britischen Reiches zu veranschaulichen. Die Karte ist 3,5 qm gross und enthält auch einige verkehrspolitische Darstellungen. Zunächst bezeichnet sie natürlich die Haupteisenbahnlinien und die britischen Telegraphenkabel; sodann findet sich aber auch in einem Ausschnitte ein Vergleich der Beförderungskosten einer Waare auf der Landstrasse, auf der Eisenbahn und auf dem Meere. Danach stellen sich in abgerundeten Zahlen die Frachtkosten für 50 t auf der Landstrasse zehnmal so gross wie auf der Eisenbahn und hundertmal so gross wie auf dem Meere.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:
Nr. 5345 vom 31. Dezember 1898 an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Neubearbeitung der auf den Vereinsreiseverkehr bezüglichen Drucksachen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 3. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Februar d. J. wird der an der Bahnstrecke Falkenberg-Röderau zwischen den Stationen Falkenberg und Burxdorf in Kilometerstation 121,7 neu errichtete Haltepunkt Saxdorf für den Personenverkehr eröffnet.

Abfertigung von Reisegepäck — ausser von einsitzigen Zweirädern auf Fahrradmarke am Packwagen —, sowie Annahme von Privatdepeschen findet daselbst nicht statt. Zur Beförderung angenommenes Gepäck wird nachträglich behandelt.

Es halten folgende Züge:

282	284	286	Station	283	285
10.18	2.49	10.05	ab Falkenberg an	4.19	7.43
10.30	2.58	10.15	↓ Saxdorf . ↑	4.08	7.34
10.37	3.04	10.22	Burxdorf .	4.00	7.29
10.50	3.15	10.36	Jacobsthal	3.46	7.16
10.58	3.21	10.43	an Röderau . ab	3.37	7.08

Halle a/Saale, den 1. Januar 1899. (70)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1899 wird die Station Karlsruhe Westbahnhof, die bisher auf den Verkehr mit Thieren in Wagenladungen beschränkt war, auch für den Verkehr mit einzelnen Stücken bei Verwendung von besonderen Wagen zugelassen. Bei einzelnen Stücken Kleinvieh ist mindestens die Fracht für ein Stück Grossvieh zu entrichten.

Karlsruhe, den 31. Dezember 1898. (71)
Generaldirektion.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

Die an der Bahnstrecke Zeitz-Camburg gelegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltestelle Weickelsdorf wird am 16. Januar 1899 auch für den Gepäck- und Güterverkehr (Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen und lebende Thiere) eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Für den Privatdepeschenverkehr ist die Haltestelle nicht eingerichtet.

Erfurt, den 29. Dezember 1898. (72)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Die Station Hohenfels des Direktionsbezirks St Johann-Saarbrücken wird mit Geltung vom 15. Januar 1899 in das 2. Heft des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs aufgenommen. Die Tarifentfernungen stellen sich um 6 km höher als die der Station Pelm.

Strassburg, den 31. Dezember 1898. (73)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg (Gruppe IV, V und VI) etc.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für eine Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Halle und Magdeburg, der Halberstadt-Blankenburger und der niederlausitzer Bahn, sowie ermässigte Frachtsätze für Station Sondershausen des Direktionsbezirks Erfurt. Ferner wird hierdurch die Haltestelle Ludwigsdorf als Versandstation in den Tarif einbezogen. Zu den Sätzen für Ludwigsdorf werden fortan die Sendungen von Wenzeslausgrube abgefertigt. Die im Haupttarife und in den Nachträgen I und II für „Wenzeslausgrube" enthaltenen Frachtsätze treten ausser Kraft. Druckabzüge des Nachtrags III können von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 2. Januar 1899. (74)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckareisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Dietzenbach und Heusenstamm des Direktionsbezirks Mainz in den Main-Neckarbahn-hessischen Güterverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 4. Januar 1899. (75)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckareisenbahn.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 15. Januar 1899 werden im Verkehr zwischen Basel schweiz. Centralbahn und Welschingen folgende Frachtsätze eingeführt:

	für je 100 kg
Eilgut	3,26 ℳ
Allgem. Stückgutklasse .	1,63 „
Spez.-Tarif für bestimmte Stückgüter	1,32 „

Karlsruhe, den 30. Dezember 1898. (76)
Generaldirektion.

Mitteldeutsch-hessischer Güterverkehr
(Gruppe V/VI.)

Mit sofortiger Gültigkeit gelangen für den Verkehr zwischen Station Bensheim (Dir.-Bez. Mainz) und einer Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Erfurt, für welche bisher eine direkte Abfertigung nicht vorgesehen war, Entfernung bezw. Frachtsätze zur Einführung.

Erfurt, den 2. Januar 1899. (77)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frachtberechnung für Kalidüngesalze zu einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali.

Im Gruppen- und Gruppenwechselverkehr der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen sowie im Wechselverkehr der preussisch-hessischen Staatsbahnen mit Stationen der oldenburgischen Staatsbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn sind mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 in dem Waarenverzeichniss:

a) des Ausnahmetarifs 3 für rohe Kalisalze (Kalitarif),
b) des Ausnahmetarifs für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 — Seite 1 unter I B b —

die Worte:

„ferner kalzinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenprodukten der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalt von 20 % reinem Kali, endlich konzentrirter Kalidünger (aus Karnallit gewonnen), mit einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali."

zu streichen und an deren Stelle zu setzen:

„Kalidüngesalze zu einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali."

Berlin, den 1. Januar 1899. (78)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Der Frachtsatz des Seehafen-Ausnahmetarifs D I Klasse II (Schiffsbaueisen) für Bochum Süd-Kiel wird in 0,61 ℳ und für Bochum Nord-Kiel in 0,62 ℳ berichtigt; letzterer mit Gültigkeit vom 15. Februar 1899.

Essen, den 31. Dezember 1898. (79)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. priv. Ostrau-Friedländer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 werden neue Frachtsätze für die Beförde-

rung von Steinkohlen etc. von Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz nach Station Neutitschein der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (über Hotzendorf) eingeführt. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 2. Januar 1899. (80)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 wird zu obenbezeichnetem Tarife der Nachtrag I zur Einführung gebracht, welcher neue ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Sekundärbahn Halicz-Ostrów-Berczowica, neue Frachtsätze nach Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen, sowie Ergänzungen und Berichtigungen enthält.

Der Nachtrag ist von den betheiligten Dienststellen kostenlos zu beziehen.

Kattowitz, den 31. Dezember 1898. (81)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Ausnahmetarif 7 a, für Getreide, Oelsamen usw.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar alten/1. Februar neuen Stils 1899 wird zum deutsch-russischen Ausnahmetarif 7 a für Getreide, Oelsamen usw. der zweite Nachtrag eingeführt. Er enthält Frachtsätze von neu eröffneten Stationen der baltischen, Charkow-Nikolajew-, Ekaterinen-, Moskau-Jaroslaw-Archangelsk-, Moskau-Kiew-Woronesch-, Moskau-Kursker, St. Petersburg-Warschauer, Rjäsan-Uralsker, Südost-, Wladikawkas- und Weichsel-Eisenbahn nach Königsberg, Memel und Pillau über Wirballen bezw. Mlawa-Allenstein, neue Frachtsätze von Rjäsan-Uralsker Stationen über die Umwegsrouten Paweletz-Wjasma und Bogojawlensk-Jeletz-Wirballen und Berichtigungen. Insoweit durch die letzteren Frachterhöhungen oder Verkehrserschwernisse eintreten, gelten diese, wie im Nachtrage angegeben, erst vom 8./20. Februar d. J. ab. Druckabzüge des Nachtrages sind auf den Verbandsstationen erhältlich.

Bromberg, den 3. Januar 1899. (82)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897.

Am 1. Januar 1899 wird die Albthalbahn (Karlsruhe-Herrenalb und Ettlingen-Pforzheim) in den Abschnitt III A des Ausnahmetarifs aufgenommen.

Berlin, den 31. Dezember 1898. (83)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Pyritz-Jädickendorf werden in unserem Binnentarif für den Güterverkehr mehrere Entfernungen bezw. Stationsfrachtsätze für die Stationen Arnswalde, Cüstriner Vorstadt und Stargard i/Pm. aufgehoben und in den ostdeutschen Privatbahngütertarif übertragen, wobei gleichzeitig Frachtermässigungen eintreten.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Soldin, 2. Januar 1899. (84)
Die Direktion.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Ergänzung des gemeinschaftlichen Heftes C.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 werden die Stationen Budischau, Rudikau und Wladislau mit den nachstehenden Kilometerdistanzen in das „Gemeinschaftliche Heft C" einbezogen.

Von oder nach	bis zum Schnittpunkte I	II	III	IV
	Kilometer			
Budischau	922	922	898	696
Rudikau	928	928	904	702
Wladislau	906	906	882	680

Wien, am 29. Dezember 1898. (85)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tarif für Zuckerrübensamentransporte im Verkehre zwischen österreichischen Stationen und Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899 gelangen im vorbezeichneten Eisenbahnverbande für die Beförderung von Zuckerrübensamen als Frachtgut nachstehende Frachtsätze zur Berechnung:

Im Verkehre zwischen Paris (Douane und Reuilly)	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000	10 000
	Kilogramm für jeden Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold für 1 000 kg	
Austerlitz (österr.-ungar. St. E. G.)	93,81	84,35
Krzenowitz (K. F. N. B.) / Krenowitz T. B. (österr.-ung. St.E.G)	93,16	83,70

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Tarifes Theil I für den österreichisch-ungarisch-französ. Eisenbahnverband.

Wien, am 31. Dezember 1898. (86)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tarif für Pflaumentransporte von Brcka und Gunja (Stationen der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen) nach Passau transit (Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen) für Paris und weiter.

Für die Beförderung von Pflaumen getrocknet und Pflaumenmus in Fässern werden bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür, von Brcka und Gunja (Stationen der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen) mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899 nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach Passau transit (k. k. österr. St. B.)
	Francs Gold für 1 000 kg
Brcka	40,20
Gunja	39,40

Die Sendungen müssen nach Paris oder darüber hinaus bestimmt sein.

Für die Abfertigung derselben sind die Bestimmungen des im österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbande bestehenden Ausnahmetarifes für die Beförderung von Pflaumen und Pflaumenmus von ungarischen Stationen nach Passau transit (für Paris und darüber hinaus) maassgebend.

Wien, am 30. Dezember 1898. (87)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Einbeziehung der Stationen Laband, Polnisch-Neukirch und Reinschdorf in den Ausnahmetarif für Getreide etc.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1899 werden die Stationen Laband, Polnisch-Neukirch und Reinschdorf der königl. Eisenbahndirektion Kattowitz in den vom 1. August 1898 bestehenden Tarif Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für Getreide etc. in Schnitttafel I b mit folgenden Schnittfrachtsätzen aufgenommen:

Schnitttafel I b

Kilometer	vom Schnittpunkte nach	Eigenthumsbahn	A u. B a) Getreide etc.	b) Kleie etc.
			in Pfennig für 100 kg	
43	Laband	Kattowitz	25	21
96	Polnisch-Neukirch		49	40
84	Reinschdorf		44	35

Wien, am 1. Januar 1899. (88)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1.

(Namhaftmachung der Artikel, für welche die Frachtsätze der Wagenladungsklassen C1 und C2 Anwendung finden.

Für Güter, die nach der Waarenklassifikation der Abtheilung B des Tarifes, Theil I, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits, vom 1. Januar 1899 in Mengen unter 5 000 kg nach Stückgutklasse II tarifiren, in Wagenladungen aber durch „Striche" in den betreffenden Rubriken auf Umkartirung in den deutsch-österreichischen Grenzstationen verwiesen sind, werden — insoweit nicht für diese Artikel besondere Ausnahmetarife bestehen — bis auf weiteres noch

a) bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen die Tarifsätze der Wagenladungsklasse C 1,
b) bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen die Tarifsätze der Wagenladungsklasse C 2

angewendet.

Wien, am 31. Dezember 1898. (88 a)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Infolge anderweiter Berechnung der Fahrkarten IV. Klasse im Verkehr mit Biebrich (Rheinbahnhof) — für die Strecke Curve-Biebrich (Rheinbhf.) unter Zugrundelegung der Grundtaxe III. Klasse — treten für einzelne Stationsverbindungen im Verkehr mit Biebrich (Rheinbhf.) in den Fahrpreisen IV. Klasse Erhöhungen bis zu 10 ₰ ein. Ueber letztere ertheilt unser Verkehrsbüreau auf Wunsch Auskunft.

Frankfurt a/M., 30. Dezember 1898. (89)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Februar k. J. kommen für eine Reihe Verkehrsverbindungen zwischen Ems einerseits und Stationen des Direktionsbezirks Erfurt andererseits, an Stelle der bestehenden, anderweitige, über Wetzlar-Giessen-Alsfeld-Fulda-Bebra, sowie über Giessen-Homberg neu berechnete Fahrpreise zur Einführung, welche zum Theil, neben Ermässigungen auch, und zwar insbesondere hinsichtlich der Fahrkarten „gültig für alle Züge“, Erhöhungen zwischen 10 ₰ und 1,00 ℳ aufweisen.

Ueber die eintretenden Erhöhungen ertheilt auf Wunsch unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Frankfurt a/M., 30. Dezember 1898. (90)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt.

5. Verdingungen.

Oldenburgische Staatsbahn.

Wir beabsichtigen die Lieferung von 25 000 Stück kiefernen Bahnschwellen im Wege der öffentlichen Ausschreibung zu vergeben.

Dieselben müssen bis zum 1. Juli 1899 geliefert werden.

Lieferungsbedingungen usw. können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von unserem Materialienbüreau (Verwaltungsgebäude an der Carlstrasse) hierselbst bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von kiefernen Bahnschwellen“ bis zum 20. Januar 1899, Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Etwaige Abweichungen von den Lieferungsbedingungen sind in dem Angebot genau anzugeben.

Bei der Zuschlagsertheilung, welche spätestens bis zum 1. Februar 1899 erfolgen wird, behalten wir uns vor, Theillieferungen zu vergeben oder auch alle Angebote abzulehnen.

Oldenburg i. Gr., den 22. Dez. 1898. (91)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 296 000 kg Leinöl und 68 500 kg gewöhnlichem und französischem Terpentinöl in je 4 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Bromberg u. Königsberg i/Pr. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 19. Januar 1899, Mittags 12 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 416, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 9. Februar 1899.

Berlin, den 2. Januar 1899. (92)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Für den Bau der Nebenbahn Neidenburg-Ortelsburg sollen die innerhalb der Loose I und II gelegenen eisernen Ueberbauten mehrerer Bauwerke (von 1,25 bis 6,0 m Lichtweite), zusammen 19 015 kg Flusseisen und 2 034 kg Martinflussstahl öffentlich verdungen werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, hintere Vorstadt Nr. 55 a, Zimmer 131, und in dem Abtheilungsbüreau zu Neidenburg zur Einsicht aus. Verdingungshefte werden von dem Centralbüreau hierselbst und zwar ohne Zeichnungen für 1,10 ℳ, mit Zeichnungen für 2,60 ℳ für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für eiserne Ueberbauten der Loose I und II der Nebenbahn Neidenburg-Ortelsburg“ bis spätestens zum Termine, den 19. Januar 1899, Vormittags 10 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Königsberg, den 22. Dez. 1898. (93)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

nachstehender Betriebsmaterialien für die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W. und zwar:

2 394 000 kg		Mineralschmieröl, Winter- und Sommeröl,
3 567 000	„	Petroleum,
817 000	„	rohes Rüböl,
535 000	„	gereinigtes Rüböl,
1 260 000	„	Oel zur Gasbereitung,
60 000	„	Putzöl,
57 000	„	Rindstalg,
7 000	„	Uhrenöl II (früher Oleonaphta).

Die Lieferung ist in der Zeit vom 1. April 1899 bis zum 31. März 1900, im Bedarfsfalle bis 1. Juli 1900 in Theillieferungen nach Maassgabe des Bedarfs auszuführen.

Eröffnung der Angebote Mittwoch, den 25. Januar 1899, Vormittags 10 Uhr, im Rechnungsbüreau, Abtheilung M, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss.

Zuschlagsfrist bis zum 22. Februar 1899, für Petroleum bis zum 28. Februar 1899.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen vorherige kostenfreie Einsendung von 80 ₰ **(nicht in Briefmarken)** von unserem Rechnungsbüreau, Abtheilung M hierselbst, Joachimstrasse 8 A I Erdgeschoss, Zimmer Nr. 12, abgegeben.

Die abzuschliessenden Verträge bleiben vom Lieferungsstempel frei, sind aber mit dem allgemeinen Vertragsstempel zu versteuern.

Hannover, den 4. Januar 1899. (94)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Leder.

Die Lieferung der bis zum 31. März 1900 erforderlichen 400 kg Verdeckleder, 600 kg Geschirrleder, 250 kg Sohlleder, 1 700 kg Maschinenriemenleder und 750 kg Nähriemenleder soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ (in baar) bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 31. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. k. Mts.

Magdeburg, den 1. Januar 1899. (95)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Vohwinkel und den Nebenmagazinen zu Langenfeld, Düsseldorf-Derendorf, Benrath, Calcum und Siegburg lagernden ungebrauchten, altbrauchbaren und unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien und zwar ungefähr: 1 167 t Schienen aus Stahl und Eisen (darunter 86 t ungebrauchte, 371 t altbrauchbare), 500 t Eisenschwellen, 330 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 45 t altbrauchbare Laschen, 62,5 t Gussschrott, 150 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 10 t altbrauchbare Unterlagsplatten, 15 t Blechschrott, 0,53 t Messingschrott, 0,8 t Bleischrott, 4,5 t Zinkschrott, 8 Stück eiserne Brückenüberbauten mit ungefähr 20,40 t Gewicht und 41,4 t Gussschrott von Brückentheilen sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Altmaterialien sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Gebote auf Oberbaumaterialien“ vor der Eröffnung an uns einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am 21. Januar d. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 3. Februar 1899. Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung und Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von 35 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst postfrei bezogen werden.

Elberfeld, den 2. Januar 1899. (96)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Offene Stellen.

Die Stelle eines Zugführers mit einem Anfangsgehalte von 1020 ℳ und circa 140 ℳ Nebeneinnahmen ist baldigst zu besetzen. Später Anstellung mit Pensionsberechtigung.

Bewerbungen sind bis zum 15. d. Mts. einzureichen.

Altena (Westf.), 2. Januar 1899. (97)
Die Direktion
der Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.

Zum baldigsten Eintritt werden einige im Stations- und Abfertigungsdienst ausgebildete Beamte gesucht. Probezeit 6 Monat, sodann bei zufriedenstellenden Leistungen Anstellung mit Pensionsberechtigung. Zeugniss zum einjährigen Dienst erwünscht.

Meldungen sofort einzureichen unter Beifügung von Lebenslauf und Zeugnissen. (98)

Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 23. Januar Vorm. gemeldet.

Nr. 2. Berlin, am 28. Januar 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:									
1	A	18018	1	Kiste	gelbe Blechdeckel —	—	1	Salzkotten	K. E.-D. Münster	*)
2	A	2	1	—	eis. Lagerbock —	9	2	Langendreer S.	K. E.-D. Essen	
3	A	604	1	Kiste	Spülkasten für Restaurateure	60	3	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
4	A	—	2	Pack	leere Säcke —	30	4	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	bekl.: von Münster.
5	A B	—	1	Kollo	4 Holzleisten —	4,5	5	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
6	A B	—	1	Koffer	? —	—	6	Soest	K. E.-D. Münster	
7	A B & Co.	2288	1	Pack*)	12 Schaufeln —	7	7	Lippstadt	„	*) in grauem Leinen.
8	A G	3691	1	Kiste	Stukatur —	70	8	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
9	A H	54252	1	—	leere Kiste —	62	9	Olbernhau	Sächsische Stsb.	
10	A H S W	4351	1	—	leere Kiste —	—	10	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	alte Beklebung Osnabrück.
11	A J W oder F	278	1	Ballen	Leder —	140	11	Wesel	„	beschr.: Bremen.
12	A K	1102	1	—	leere Kiste —	27	12	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Fürth-Wallen.
13	A K	4685	1	Kiste	Fettwaaren —	14	13	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
14	A K C	—	1	Fass	ansch. Sauerkraut —	30	14	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
15	A P	3498	1	Pack	Papier —	?	15	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
16	A R	100	1	—	leere Kiste —	71	16	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
17	A R	5805	1	—	leere Kiste —	36	17	Simbach	Bayerische Stsb.	
18	A R	1830	1	Korb	Eisenwaaren —	29	18	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
19	A S	—	1	Tonne	Heringe —	164	19	Münster	K. E.-D. Münster	
20	A S	1	1	Sack	Kartoffeln —	24	20	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
21	A S	8	1	—	leerer Korb —	2	21	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
22	A T	2477	1	Kiste	Papierwaaren —	54	22	Duisburg	K. E.-D. Essen	
23	A T	6127	1	„	leer —	—	23	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
24	A W	31	1	„	Maccaroni —	19	24	Ulm	Württemberg. Stsb.	
25	B	31	1	„	Kindermehl —	23	25	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
26	B	1760	1	„	Kartons —	5	26	Essen H. B.	„	
27	B	4487	1	„	fertige Anzüge —	79	27	Kettwig	„	
28	B	15	1	Ballen	Kaffee —	55	28	Schalke	K. E.-D. Essen	
29	B	3956	1	„	Tabak —	17	29	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
30	B	263	1	—	l. Kübel —	17	30	Kempen	K. E.-D. Köln	
31	B	242	3	—	Ofentheile —	3	31	Mannheim	Badische Stsb.	
32	B	8970	1	—	Ofenrohr —	4	32	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
33	B	12	1	—	Gegengewicht —	10	33	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
34	B	—	1	—	Drahtmatratze —	20	34	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
35	B	328	1	Kiste	Zucker —	24	35	Simmern	Direktion Mainz	
36	B	207	1	Sack	Häute —	46	36	Jüterbog	K. E.-D. Halle a/S.	
37	B A B	—	3/8	Tonnen	leer, gebr. —	29	37	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
38	B C	—	1	Kiste	Pflaumen —	27	38	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
39	B	1. 2. 10 14. 34	5	—	leere Kisten —	173 (39–44 zus.)	39	Fürstenau (39–44)	K. E.-D. Münster (39–44)	bezettelt: Elberfeld-Fürstenau. Seit 7./11. 98. (39–44)
40	C	7	1	—	leere Kiste —		40			
41	S L V	1044	1	—	leere Kiste —		41			
42	W	5 10756	2	—	leere Kisten —		42			
43	—	7. 2. 14	3	—	leere Kisten —		43			
44	—	—	1	—	leere Kiste —		44			
45	B C	3090	1	Kiste	? —	39	45	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
46	B G	13672	1	Pack	Bilderrahmen —	38	46	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
47	B H	71	1	—	Rolle blaues Papier	49	47	Duisburg	K. E.-D. Essen	
48	B J	4887	1	Fass	kleine Hufeisen —	224	48	Düren	K. E.-D. Köln	
49	B L C	12069	1	Kiste	Bilderbücher, Baukasten und Griffel	25	49	Dortmund Eilg.-Abf.	K. E.-D. Essen	
50	B O B	—	1	Sack	Malzkeime —	28	50	Bergedorf	K. E.-D. Altona	

*) Leipzig mit Rothstift auf Deckel geschr.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
51	Br P	513	1	Tonne	Pech	225	51	Augsburg	Bayerische Stsb.	
52	B V G	—	1	Pack	Säcke	12	52	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
53	B Y	181	1	Kiste	Micanit	28	53	Köln-Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	
54	B Z	7906	1	„	Zündschnur	90	54	Boisheim	„	
55	C	1/30	30	Ballen	Sägemehl	—	55	Kaldenkirchen		
56	C	40 oder 57	1	Stange	Eisen	26,5	56	Förderstedt	K. E.-D. Magdeburg	
57	C A S	70433	1	Kiste	leer, gebr.	34	57	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
58	{CB}	2337	1	Pack	Körbe	6	58	Mülheim-Eppingh.	K. E.-D. Essen	
59	C B	82558/60	3	Körbe	?	84	59	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	Bühl-Stuttgart bezettelt.
60	C B	675	1	Kiste	Spulen	22	60	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
61	C D	14668	1	Ballen	Drell	22	61	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
62	C E F	6749	1	—	l. Verschlag	13	62	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
63	C F	1241	1	Kiste	Galanteriew.	55	63	Lindau	Bayerische Stsb.	
64	C F	100	1	„	Nähmaschinentheile	8,5	64	Regenwalde	Alt-Damm-Kolberger	
65	C H M	3945	1	—	l. Fächerkiste	27	65	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
66	C K	101	1	Sack	leere Säcke	13	66	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
67	C L	1/2	2	Säcke	lose Baumwolle	101	67	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
68	C M	959	1	—	Eisentheil	1,5	68	Altona	K. E.-D. Altona	bezett.: von Cassel Oberstadt; beschr.: Wittmund.
69	C O	—	1	—	eis. Ofenrost	2	69	Rheine	K. E.-D. Münster	
70	C R	58034	1	Kiste	Glaswaaren	29	70	Wittmund	„	
71	C R	III	1	—	leerer Korb	13	71	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
72	C V	807	1	—	Blechflasche	5	72	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
73	D	—	2	—	lose eis. Röhren	2	73	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
74	D A B	4382	1	—	l. Bierfass	34,5	74	Weissenthurm	„	
75	D A G	174005	1	Kiste	Gans, Honigkuchen, Aepfel	11,5	75	Braunschweig Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
76	D C	6016	1	—	eiserner Teller	44	76	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
77	D E	3040	1	Wagen	Koks	—	77	Dortmund Rgbhf.	K. E.-D. Essen	
78	D M	439	1	Kiste	Majolikawaaren	34	78	Straelen	K. E.-D. Münster	
79	D R R Gift	4808	1	„	10 verlöthete viereckige Blechbüchsen	66	79	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
80	E	411	1	„	Mineralwasser	20	80	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
81	E	2559	1	Verschlag	3 Töpfe Margarine	21	81	Neumühl	K. E.-D. Essen	
82	E A N	736	1	Kiste	Puppenwagen	—	82	Frankf. a/M.H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
83	E A N	8357	1	—	Kinderstuhl	—	83	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
84	E D	436	1	Kiste	leer	13	84	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
85	E G	978	1	„	Messer	52	85	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
86	E H	21620	1	„	Wein	33	86	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
87	E M M	1645	1	Korb	Fussbodenlack	7	87	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
88	E M	1551	1	Kiste	Puppenstuben	52	88	Frankf. a/M.H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
89	E S	21748	1	„	?	38	89	Dollnstein	Bayerische Stsb.	
90	F	1	1	„	Apfelsinen	37	90	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
91	F	265	1	Ballen	ansch. Watte	—	91	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
92	F A L	3	1	Sack	Kartoffeln	30	92	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	verkauft.
93	F B	100	1	Korb	Kleider	18	93	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
94	F B	10	1	Sack	Mehl	100	94	Duisburg	K. E.-D. Essen	
95	F B C	6223	3	—	leere Kisten	164	95	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
96	A G	6360					96			
97	A G	6360 a					97			
98	A G	6360 b	2	—	leere Verschläge		98			
99	A G	6360 c					99			
100	F G	3527	1	Kiste	Käse	40,5	100	Duisburg	K. E.-D. Essen	
101	F H W	10	1	„	Hohlglas	27	101	Hamburg	K. E.-D. Altona	
102	F H	182	1	—	l. Oelfass	68	102	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
103	F K	6978	1	Bund	Stahl	24	103	Pottschappel	Sächsische Stsb.	7 Stangen.
104	F K	—	1	Kiste	leer	8	104	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
105	F K	6741	1	„	?	—	105	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
106	F L	7119	1	Ballen	gefüllt	16	106	Aachen	K. E.-D. Köln	
107	F M	19	1	Kiste	Aepfelschnitzel	15	107	Köln-G.	„	
108	F N	2100/4	5	Ballen	Wolle	623	108	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
109	F R	2498	1	„	Leinen	36	109	Frankf. a/M.H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
110	F R D	6873	1	Kiste	Geldkörbchen	60	110		„	
111	F S	I	1	Sack	leere Säcke (20 à 1 kg)	24,5	111	Plauen i/V. ob. B.	Sächsische Stsb.	
112	F St	—	1	„	Säcke	12	112	Frankf. a/M.H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
113	F V	100/2	2	Säcke	leere Säcke	—	113	Köln-Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	
114	F W	18	1	Bund	Façoneisen	30	114	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
115	F W	5562	1	Fass	?	161	115	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
116	F W R	8930	1	Ballen	Seidenpapier	162	116	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
117	G B	2	1	—	leere Kiste	16	117	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
118	G B C	2181	1	Bund	Stahl	54	118	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
119	G B S	2981	1	Ballen	Dessinfutter	120	119	Frankf. a/M.H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
120	G C	2	1	Sack	Kartoffeln	—	120	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
121	G D	1	1	Tonne	Obst	48	121	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
122	G E	115	1	—	leeres Fass	—	122	Bonn	K. E.-D. Köln	
123	G E	25	1	Kiste	Packmaterial	47	123	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
124	G E	228	12	—	Stühle	120	124	Dahlhausen Rhr.	K. E.-D. Essen	
125	G F D	8387	1	—	Gussrahmen	47	125	Duisburg	„	
126	G G	—	2	—	Unterlagsbalken	—	126	N.-S.-Weiche	K. E.-D. Altona	
127	G G	—	1	Kiste	holl. Käse	86	127	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
128	G H	—	2	Bund	gusseis. Rahmen	42	128	„	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
129	G H	52	1	—	leere Kiste —	25	129	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
130	G H	1	1	Kollo	Aschenkasten —	7,5	130	Rotenburg	K. E.-D. Hannover	
131	G L	7765	1	Kiste	ansch. Kaffeeessenz	25,5	131	Wanne	K. E.-D. Essen	
132	G L G W	145	1	Ballen	gefüllt —	78	132	Aachen	K. E.-D. Köln	
133	G R	1857	1	Kiste	Reibeisen —	56	133	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
134	G S	2772	1	Ballen	Lampengarn —	13	134	Hamburg	K. E.-D. Altona	
135	G S	849	1	„	unbekannt —	25	135	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
136	G S	596	1	„	Strickwolle —	50	136	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
137	G S	3416	1	„	Stiefelband —	23	137	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
138	G S H	1297	1	—	leere Kiste —	21	138	Engen	Badische Stsb.	
139	G W	—	1	Verschlag	4 Bettstellenkopftheile	23	139	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
140	H	—	2	Pack	Seitentheile zu Kinderbettstellen (Drahtgeflecht)	12	140	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
141	H	5211	1	Sack	Kleider —	9	141	Hamburg	K. E.-D. Altona	
142	H	—	7	Kolli	Ofentheile —	17	142	Gr.-Vegesack	K. E.-D. Hannover	
143	H	—	1	—	Ramme —	71	143	Bremen H.	„	
144	H	23	1	—	Holzfelge —	4	144	„	„	
145	H weiss	—	1	Bund	6 Ofenringe —	2,5	145	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
146	H	918/19	2	Kisten	Gelee in Blechbüchsen	124	146	Witten West	K. E.-D. Esse	
147	H	—	2	Ballen	Kaffee —	74	147	Duisburg	„	
148	H B	1/3	3	Laschen	f. Feldbahngleise —	74	148	Dorstfeld	„	
149	H B	2	1	Kiste	Spielwaaren —	28	149	Duisburg	„	
150	H & B	—	1	Ballen	Bettdrell —	22	150	Münster	K. E.-D. Münster	bekl.: Coesfeld D. E. 28/XI.
151	H C	24934	1	Korbfl.	Benzin —	30	151	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
152	H C	—	1	Bund	4 Stück vierkantiger Stahl	10	152	Lindau	Bayerische Stsb.	ca. 2,5 m lang.
153	H E	13412	1	Kiste	Spielwaaren —	—	153	Duisburg	K. E.-D. Essen	
154	HES	3557	1	Ballen	? —	29	154	Witten Ost	„	
155	H F	9	1	Sack	Blumenzwiebeln —	23	155	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
156	H F	6069	1	Kiste	? —	26	156	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
157	H H	9314	1	„	Gummitragent —	165	157	Krefeld	K. E.-D. Köln	
158	H H	4301	1	Verschlag	Tafelwaagen —	60	158	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
159	H K	439	1	—	l. Bierfass —	20	159	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
160	HKP	1322	1	Fass	gefüllt —	63	160	Aachen	K. E.-D. Köln	
161	H L	—	1	Kiste	Klammern —	12	161	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
162	H L	25	1	—	Kinderspielwagen —	—	162	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
163	HM	1958	1	—	Kartoffelschaufel —	2,5	163	Dortmund B. M.	„	
164	H M	1588	1	—	leere Kiste —	9,5	164	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
165	H M	7	1	—	leere Kiste —	13,5	165	„	„	
166	H M G R	—	1	—	leere Kiste —	15,5	166	„	„	
167	H P	941	1	—	leere Kiste —	37	167	Hannover N.	„	
168	HS	7973	1	Kiste	Lichte —	16	168	Rothenkrug	K. E.-D. Altona	
169	H T	4316	1	„	Heu und Packstroh	39	169	Stolberg	K. E.-D. Köln	
170	H T	179	1	„	Pappschachteln —	37	170	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
171	H V	1535	1	Fass	Mennige —	109	171	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
172	H W	11023	1	Kiste	Thürschellen —	72	172	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
173	H W	10	1	„	Hohlglas —	27	173	Hamburg	K. E.-D. Altona	
174	Hz C	3078	1	„	gef. —	47	174	Mannheim	Badische Stsb.	
175	H Z C	1402	1	„	Zündhölzer —	—	175	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
176	J A T S	4426	1	Bund	Eisenstangen —	25	176	Basel	Badische Stsb.	
177	J G	—	1	Pack	2 Körbe —	75	177	Riesa	Sächsische Stsb.	gebr.
178	J H	211	1	Ballen	Tuchlappen —	21	178	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
179	J H	223	1	—	Petroleumfass —	36	179	Zwickau	Sächsische Stsb.	leer.
180	J K	514	1	Sack	Kartoffeln —	—	180	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
181	J L	19	1	„	Kartoffeln —	—	181	Oberhausen	„	
182	J L	166	1	Stück	Tisch —	—	182	Niederdollendorf	K. E.-D. Köln	
183	J L S	4854	1	Kollo	Mangel —	15	183	M.-Gladbach	„	
184	J S	447	1	Sack	Korkstopfel —	35	184	Augsburg	Bayerische Stsb.	
185	J S	1725	1	Kiste	Flaschen —	46	185	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
186	J W	277	1	Stück	Küchentisch —	—	186	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
187	J W N	412	1	Kiste	gefüllt —	—	187	Mannheim	Direktion Mainz	bezettelt: Köln-G.-Mannheim.
188	K	—	1	„	Margarine —	—	188	Löhne i/W.	K. E.-D. Hannover	
189	K	—	3	—	eiserne Röhren —	14	189	Rastatt	Badische Stsb.	
190	K	—	12	—	Röste —	64	190	Heidelberg	„	
191	K	16	1	Fass	eis., leer —	83	191	Plagwitz-L.	Sächsische Stsb.	
192	K	16	1	Kiste	Käse —	30	192	Gemünd	Württemberg. Stsb.	
193	K	3882	1	—	Pflugschaar —	3	193	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
194	K B F F	480 390 2	1	—	gusseis. Platte —	63	194	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
195	K F B	4996	1	Bund	Stahl —	10,5	195	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
196	K K	696	1	Kiste	gemahlener Pfeffer	31	196	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
197	K K Cie	10270	1	Kiste	Holzleisten —	65	197	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
198	K K H	24	2	Säcke	Bohnen —	200	198	Hasslinghausen	K. E.-D. Elberfeld	
199	K L F	2527/8	2	Kisten	Weinflaschen —	—	199	Bonn	K. E.-D. Köln	
200	K M	410	1	Kiste	gef. —	130	200	Heidelberg	Badische Stsb.	Brody gez.
201	K W	560	1	Fass	leer —	—	201	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
202	K W	15223	1	Kiste	Nudeln —	32	202	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	beschr.: „Jena".
203	K W & S	27154	1	Fass	gefüllt —	51	203	Jena	K. E.-D. Erfurt	
204	K Z	84139	1	Korb	Champagner gez. E. Merci & Co.	28	204	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
205	L	—	2	Stäbe	Eisen —	170	205	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
206	L A	4001	1	Pack	Papier —	25	206	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
207	L B	132	1	—	leeres Fass, 133 l —	40	207	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
208	L B	2021	1	—	l. Bierfass, 33 l —	—	208	Stuttgart H.	„	bezettelt: Frankfurt a/M. H. L. B. 6/10. Hamburg.
209	L B	—	2	—	eis. Rohre —	10	209	Sömmerda	K. E.-D. Erfurt	
210	L C	1340	1	Kiste	Fahrradtheile —	25	210	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
211	L D	1447—9	1	Kübel	Margarine —	—	211	Marienheide	K. E.-D. Elberfeld	
212	L G	8247 8323	2	Kisten	leer —	8,5	212	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
213	L H	5493	1	—	l. Korbflasche —	4	213	Mannheim	Badische Stsb.	
214	L K	1588	1	Korbfl.	Schwefelsäure —	75	214	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
215	L K	111	1	Gestell	Kupferbleche —	68	215	Freiburg i. Schl.	K. E.-D. Breslau	
216	L M	1	1	Kiste	Käse —	—	216	Aachen Rh.	K. E.-D. Köln	
217	L N W	—	1	—	Plan —	34	217	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
218	L S	7254	1	—	l. Verschlag —	18	218	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
219	L T	4317	1	Ballen	Unterhosen —	42	219	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
220	M	13967	1	Kiste	limb. Käse —	—	220	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
221	M	7	1	Sack	Nüsse —	45	221	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
222	M	2	1	Pack	2 leere Körbe —	7	222	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
223	M	67	6	Papier	Kohlenfüller —	15	223	Bonn	K. E.-D. Köln	
224	M B	434	1	Ballen	Damastleinen —	51	224	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
225	M & C	3613	1	Kiste	altes Handwerkszeug, Nägel u. Oel	20	225	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
226	M C	—	1	—	Feuerungstheil und 1 Ofenplatte	30	226	Biblis	Direktion Mainz	
227	M E	—	1	—	eis. Deckel (runde Platte)	2,5	227	Paderborn	K. E.-D. Münster	
228	M & G H	—	1	—	eis. Sackkarre —	—	228	Mannheim	Direktion Mainz	
229	M K	382	1	Hebekorb	Topfgeschirr —	29	229	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
230	M K C	9918	1	Ballot	Wollw. —	54	230	Freiburg	Badische Stsb.	
231	M L	—	1	Sack	Kartoffeln u. Kleider	—	231	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
232	M R	219	1	Kiste	Feilen —	92	232	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
233	M S	1684	1	—	leere Kiste —	47	233	„	„	
234	M S	—	1	Bund	Stahl —	15	234	Karlsruhe R.	Badische Stsb.	
235	N F	2236	1	Kiste	unbekannt —	17	235	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
236	O	—	1	Sack	Obst —	—	236	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
237	O F	112	1	Kiste	? —	112	237	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	*)
238	O H	8043	1	—	leere Kiste —	48	238	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
239	P	8958	6	Pack	Bolzen —	84	239	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	bezett.: Appelhülsen.
240	P	—	1	—	gusseis. Kessel —	62	240	Appelhülsen	K. E.-D. Münster	
241	P A	4	1	Sack	leere Säcke —	10	241	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
242	P C	1058	1	Kiste	Pech —	156	242	Wertheim	Badische Stsb.	
243	P D	130	1	—	leeres Fass —	35	243	Mannheim	„	
244	P H	25	1	Stange	Quadrateisen —	15	244	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
245	P H	10	2	Stangen	Schmiedeeisen —	19	245	Solingen	„	
246	P H C	358	1	—	leeres Fass —	—	246	Bonn	K. E.-D. Köln	
247	P K	4441	3	Bund	eis. Gardinenstangen	—	247	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
248	R	433/4	2	—	lackirte Kohlenkasten	6	248	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
249	R	6887	1	Verschlag	Eisenrohr —	—	249	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	beschr.: „Jena".
250	R	98206	1	—	Christbaumständer —	1	250	Jena	K. E.-D. Erfurt	
251	R	900/5	6	Pack	Papier (Pappe) —	101	251	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
252	R C	2388	1	Ballen	Säure —	40	252	Duisburg	K. E.-D. Essen	
253	R & C	4232	1	Kiste	gefüllt —	34	253	Nürnberg Centr.-B.	Bayerische Stsb.	
254	R D	838	1	„	Apfelsinen —	33	254	Jävenitz	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Jävenitz.
255	R E	—	1	„	Flaschenzug —	68	255	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
256	R G	205	1	—	leere Kiste —	40,5	256	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
257	R K	8071	1	—	Garderobeständer —	—	257	Castrop	K. E.-D. Essen	
258	R K	384	1	Kiste	Tornister —	15,5	258	Ruhrort Rh.	„	
259	R K J	26	1	—	Deckel einer Kohlensäureflasche	—	259	Duisburg	„	
260	R R B	7369	1	Fass	Oel —	195	260	Mülheim a. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
261	R S	68	1	Eimer	Senf —	12	261	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
262	S	—	1	—	Blecheimer —	1	262	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
263	S	—	1	Koffer	gefüllt —	70,5	263	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	

*) Beschr.: Wolfenbüttel-Ettlingen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
264	S	388	1	Kiste	? —	44	264	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	(beschr: Genf).
265	S	—	1	Kollo	Guss —	12	265	Frkfrt. a/M. H. P. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
266	S	960	1	Bund	Stahl —	—	266	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
267	S	7147	1	Verschlag	leere Cigarrenkisten —	33	267	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
268	S D	—	1	Pack	gusseis. Ofenfüsse —	—	268	Bonn	K. E.-D. Köln	
269	S G H	—	2	—	eiserne Rohre —	66	269	Papenburg	K. E.-D. Münster	
270	S K	1625	1	—	l. Kiste —	10	270	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
271	S & K	6	1	Sack	Sand —	—	271	Wörrstadt	Direktion Mainz	
272	S L	—	3	Stück	Winkeleisen, 6 m lg.	—	272	Horstmar	K. E.-D. Münster	seit 10/11. 98.
273	S M	4255	1	Kiste	Glaswaaren —	30	273	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
274	Spk (Kette)	—	1	—	Kette —	39	274	Korb	K. E.-D. Frankf. a/M.	12,5 m lang.
275	S P F	675	1	Kiste	Messerwaaren —	64	275	Frkfrt. a/M. Zollhf.	„	
276	S P	41	1	„	Lampenschirme zu Gaslampen	60	276	Frkfrt. a/M. H. G. B.	„	
277	S P C / A ◇R 1	—	1	Sack	Erbsen —	99	277	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
278	S S	5	1	Kiste	gefüllt —	22	278	Augsburg	Bayerische Stsb.	
279	S T	862	1	—	Kinderstühlchen —	—	279	Frkfrt. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
280	T	15669	2	—	Gussstäbe —	27	280	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
281	T A	—	1	Sack	Kartoffeln —	58	281	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	verkauft.
282	T B	2	1	—	Holzgestell —	—	282	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
283	T H	87	1	Kiste	Fleischwaaren —	5	283	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
284	T K	8757	1	„	gefüllt —	26	284	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
285	T M C	6317	1	Packen	Wollwaaren —	15	285	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
286	V	—	2	Kolli	getrocknete Pflaumen	15	286	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
287	V A	10	1	Kiste	Nüsse und Aepfel —	10	287	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
288	V P G	3340	1	„	? —	32	288	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	bekl.: Elberfeld 31/10. Soest.
289	W	2259	1	—	leere Kiste —	—	289	Soest	K. E.-D. Münster	
290	W	13306	1	Ballen	Talg —	87	290	Wetter (Ruhr)	K. E.-D. Elberfeld	
291	W B	7319	1	Kiste	2 Büchsen Fettmasse Friktion Less	12	291	Elberfeld	„	
292	W E	8903	2	Pack	Stühle —	23	292	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
293	W E	6993	1	Kiste	Cigarren —	21	293	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
294	W F	1935	1	—	l. Verschlag —	15	294	Aachen	„	
295	W H	405	1	Kiste	Gelatine —	41,5	295	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
296	W H	1114/3	1	„	emaill. Geschirr —	6	296	Frkfrt. a/M. H. P. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
297	W K	6	1	—	leere Kiste —	56	297	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
298	W L	1885	1	—	leere Kiste —	9,5	298	„	„	
299	W M	1480	1	—	leeres Fass —	10	299	Heidelberg	Badische Stsb.	
300	X	10/11	1 / 1	Kiste / Koffer	— / Effekten	—	300	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
301	Z	—	1	Sack	Gummiringe —	12	301	Osterfeld Süd	„	
302	Z	15	1	Kiste	Eisenwaaren —	45	302	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
303	Z V oder N	75	1	Pack	leere, gebr. Rohzuckersäcke	24	303	Watenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
304	Berlin	20201	1	Ladung	Kohlen —	—	304	Guttstadt	K. E.-D. Königsberg	
305	H K Berlin	—	1	Ballen	Papierschnitzel —	240	305	Krojanke	K. E.-D. Danzig	
306	Beuthen O. S.	10	15	Stück	Stiefelknechte —	6	306	Beuthen O. S.	K. E.-D. Kattowitz	
307	G. Blau	761	2	Kolli	eis. Kinderbettstellen	13	307	München Centr.-B.	Bayerische Stsb.	
308	Blaubeuren E. Schwanke Ulm a/Donau	—	1	Sack	Steinchen, vierkantig	50	308	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
309	Jaques Blumenberg in Wien	—	1	„	leere Säcke —	43	309	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
310	Bresl.	38142	1	Wagen	Eisenstangen —	—	310	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
311	Bromberg	40306	1	„	Chamottesteine —	—	311	Groschowitz	K. E.-D. Kattowitz	
312	Elf	4781	1	„	Roheisen —	—	312	Laer	K. E.-D. Essen	
313	Elise Esch Marx	—	1	Koffer	Effekten —	38	313	Köln Eilg.-Abf.	K. E.-D. Köln	
314	Erf.	20815	1	Wagen	Kohlen —	—	314	Dahlhausen Rhr.	K. E.-D. Essen	
315	Essen	73897	1	„	alte Schienen —	—	315	Schalke	„	
316	Essen	60540	1	„	Roheisen —	—	316	Langendreer N.	„	
317	Essen	63434	1	„	Roheisen —	—	317	Herne	„	
318	Essen	63440	1	„	Grubenholz —	—	318	Gelsenkirchen	„	
319	Frank	—	1	—	Kette —	3	319	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
320	alte Beklebung Ganzlin	—	1	Korbkoffer	Wäsche —	20	320	Ganzlin	Meckl. Friedr. Franzb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
321	C W b 1 Hagen-Eckesey	—	1	Fass	Petroleum	147	321	Hagen-Eckesey	K. E.-D. Elberfeld	
322	Han.	28143	1	Wagen	Gussschrott	—	322	Aplerbeck	K. E.-D. Essen	
323	B. I. Harzburg	—	1	Kübel	amerik. Schweineschmalz	29	323	Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
324	Hans Hebbel	—	1	—	Auslagkasten	47	324	München Centr.-B.	Bayerische Stsb.	
325	Herford	5006	1	—	l. Bierfass	22	325	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
326	Gebr. Hilchenberg	—	1	Kollo	Flacheisen	11	326	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
327	W. Hustedt Linden	—	1	Pack	Kleider	11	327	Köln Eilg.-Abf.	K. E.-D. Köln	
328	Kardinalbräu	2029	1	—	l. Bierfass	—	328	München Centr.-B.	Bayerische Stsb.	
329	G. Kienzle	283	1	—	l. Bierfass, 15 l	—	329	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
330	Köln	44733	1	Wagen	Roheisen	—	330	Langendreer Nord	K. E.-D. Essen	
331	L. D. Köln	—	1	Kiste	Asphalt	36	331	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
332	Köln	34213	1	Wagen	Eisenerz	—	332	U.-Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
333	Köln	636	1	—	Decke	—	333	Kandrzin	K. E.-D. Kattowitz	
334	Hans Klausner Augsburg	—	1	Sack	Betten	20	334	Augsburg	Bayerische Stsb.	
335	W. Kromer	2289	1	—	l. Bierfass	—	335	München Centr.-B.	Bayerische Stsb.	
336	H. G. G. Leal	—	1	—	trock. Thierhaut	9	336	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
337	Mannheim	3580/81	2	—	gef. Korbflaschen	—	337	Singen	Badische Stsb.	
338	V. B. Mettlach	—	1	Kiste	Privatdecke	62	338	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
339	O. Oberhausen	—	1	Korb	Gummiwaaren	7	339	„	„	
340	Piazza	—	2	Schachteln	Blumen	5	340	München Centr.-B.	Bayerische Stsb.	
341	B. S. L. F. Reims	77 495442	1	Korb	Wein	36	341	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
342	Rothschild hess. Weingrosshandlung Frankfurt a/M.	—	1	Kiste	leere Flaschen	64	342	Minden	K. E.-D. Cassel	
343	A. Rütlinger	821	1	—	l. Bierfass, 25 l	—	343	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
344	Seekamp & Tewes	—	1	Pack	leere Säcke	38,5	344	Bremerhafen Inlandsh.	K. E.-D. Hannover	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
345	roth	1	6	Stangen	Flacheisen	—	345	Seehausen i/A.	K. E.-D. Magdeburg	
346	weiss	I	1	—	Roststab	5	346	Speldorf	K. E.-D. Essen	
347	—	$3^1/_2$	1	—	Riemenscheibe	—	347	Düren	K. E.-D. Köln	
348	—	7	1	Verschlag	Spiegel	—	348	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
349	weiss	12	1	Stück	Eisenplatte	55	349	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
350	37 / G T	11337	1	—	l. Oelfass	—	350	Pretzier	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
351	—	57	1	—	Uhrgewicht	11	351	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
352	—	101	1	—	Schliesskorb	—	352	Köln Hptb.	K. E.-D. Köln	
353	—	102	1	—	Schliesskorb	—	353	„	„	
354	—	190	1	—	Kesseltopf	57	354	Bocholt	K. E.-D. Münster	beschr.: Bocholt.
355	—	212	1	—	l. Eisenfass	98	355	Duisburg	K. E.-D. Essen	
356	—	445	1	—	Ventilrohr	18	356	Recklinghausen	„	
357	(Model Nr.)	807	1	—	eisernes Rohr	77	357	Rosenberg	Bayerische Stsb.	
358	—	1177	1	Bund	Rohre	30	358	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
359	—	1893	1	—	l. Bierfass	—	359	München Centr.-B.	Bayerische Stsb.	
360	—	5352	1	Sack	ansch. entölte Cocosnusskerne	26	360	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
361	—	6002	1	Ballen	2 Stück Bettzeug	10	361	Flonheim	Direktion Mainz	
362	—	9996	1	Kiste	Porzellan	125	362	Dorstfeld	K. E.-D. Essen	
363	—	9601	1	Kollo	Körbchen	3	363	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
364	—	24037	1	Fass	Gypsmehl	55	364	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	bekl.: Dortmund Rh. 4./11. Soest
365	—	45837	1	—	leeres Fass	—	365	Soest	K. E.-D. Münster	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
366	Fabrikzeichen D. R. P. D. R. G. M. Sch.	— 77930 25 800	1	Kollo	Dezimalwaage	22	366	Berent	K. E.-D. Danzig	
367	rothe Striche	—	4	Stück	Stahl	10	367	Markneukirchen	Sächsische Stsb.	1 m lg.
368	rothes Kreuz	—	8	„	eis. Casserole	4	368	Freiberg	„	
369	/ grün	—	60	—	Eisenroste	360	369	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
370	rother Strich	—	13	Stangen	Flacheisen	108	370	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
371	weisser Strich	—	1	Stück	Rundeisen —	6,5	371	Döbeln	Sächsische Stsb.	4,5 m lg.
372	{ R }	464	1	—	leeres Fass —	37	372	Gotha	K. E.-D. Erfurt	Suhl-Gotha.
373	{ B }	3591 a	1	Kiste	Tintenflaschen —	43	373	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
374	{ LFS }	1425	1	„	Uhren —	28	374	Langendreer Süd	K. E.-D. Essen	
375	{ WO N }	2904	1	„	Bücher —	—	375	Essen Nord	„	
376	{ }	11074	1	„	Seife —	—	376	Dortmund Süd	„	
377	{ RM }	27	1	Stück	leere Kiste —	14	377	Sangerhausen	K. E.-D. Halle a/S.	
378	{ H }	40869	1	Kiste	2 Behälter für Kautabak mit kleinen Blechdosen gefüllt	8	378	Horn O/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
379	{ H }	—	1	„	tr. Aepfel —	27	379	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
380	—	—	3	Ballen	Abfall —	50	380	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
381	grün	—	88	Stück	Achsbuchsen —	—	381	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
382	—	—	1	—	Aufsatz zur Waschkommode	3	382	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
383	—	—	1	Bund	Bandeisen —	38	383	Buttstädt	K. E.-D. Erfurt	
384	—	—	1	Ballen	Bettfedern —	29	384	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
385	—	—	1	—	Bettschirm —	—	385	Dortmund Eilg.-Abf.	K. E.-D. Essen	
386	—	—	1	Sack	Bettzeug und Geschirr	23	386	Meiderich	„	
387	—	—	12	—	Bierfässer, leer —	—	387	München Centr.-B.	Bayerische Stsb.	
388	—	—	1	—	eis. Blasebalg —	29	388	Spandau	K. E.-D. Altona	
389	—	—	1	—	Blasebalg —	23	389	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
390	—	—	1	—	eis. Blech mit umgebogenem Rand	3	390	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
391	—	—	1	Kiste	leere Blechdosen —	—	391	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
392	—	—	1	Partie	Bleche —	756	392	Deutzerfeld	„	
393	—	—	1	—	1 l. Blechflasche —	2	393	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
394	—	—	2	—	schwarze Blecheimer, einer mit Deckel	7,5	394	Lippstadt	K. E.-D. Münster	
395	—	—	1	Korb	Blumen —	3	395	München Centr.-B.	Bayerische Stsb.	4,25 m lg., 0,25 m br., 4 cm stark.
396	—	—	1	—	neues Brett —	—	396	Harburg	K. E.-D. Hannover	
397	—	—	1	—	eichenes Brett —	5	397	Bremen H.	„	
398	—	—	1	Packen	Bretter —	64	398	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
399	—	—	7	Stück	Bretter von 6—9 m Länge	—	399	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
400	—	—	1	Partie	Buchenbretter —	—	400	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
401	—	—	1	Kiste	Bücklinge —	10	401	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
402	—	—	1	Fass	Carbolineum —	130	402	Hamburg	K. E.-D. Altona	
403	—	—	1	Sack	alte Kordel —	26	403	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
404	—	—	1	Bund	10 Dachlatten —	—	404	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
405	—	—	1	—	lose Decke —	—	405	Engers	K. E.-D. Köln	
406	—	—	1	—	eiserner Deckel —	1	406	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
407	—	—	1	Pack	11 Deckelkörbe —	9,5	407	Wanne	K. E.-D. Essen	
408	—	—	1	„	Deichsel zum Sportwagen	1	408	Paderborn	K. E.-D. Münster	
409	—	—	1	Rolle	Draht —	18	409	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
410	—	—	1	Ring	Draht —	26	410	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
411	—	—	1	Pack	eiserne Dreiecke —	17	411	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
412	—	—	1	„	6 Stück Einschiebsiebe	17	412	Konitz	K. E.-D. Danzig	
413	—	—	1	Stange	Eisen (6,2 m l.) —	6	413	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
414	—	—	1	Bund	5 Stangen Eisen —	85	414	Minden	K. E.-D. Hannover	
415	—	—	1	„	6 Stangen Eisen —	10	415	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
416	—	—	2	Kolli	Eisenblechrohre —	5	416	Neuss	K. E.-D. Köln	
417	—	—	1	—	Eisengussscheibe, kreisrund	14,5	417	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
418	—	—	5	—	Eisenkloben —	3	418	Pforzheim	Badische Stsb.	
419	—	—	4	—	Eisenröhren mit Gewinden	93	419	Düsseldorf-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
420	—	—	6	—	Eisenröhren —	57	420	Elberfeld	„	ca. 6 m lang.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
421	—	—	1	Bund	Eisenrohre, 2 Stück	34	421	Ellrich	K. E.-D. Cassel	
422	—	—	2	„	14 Eisenstäbe, an beiden Enden mit Gewinden und Muttern	10	422	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
423	—	—	1	Pack	Eisentheile —	3	423	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	*)
424	—	—	1	„	Eisenwaaren —	29	424	Bingerbrück	Direktion Mainz	
425	—	—	1	„	Eisenwaaren —	5	425	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
426	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	36	426	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
427	—		2	Kolli †)	Eisenwaaren, anschein. Theile eines Schirmständers	4	427	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	†) in Stroh verpackt.
428	—	—	3	—	l. Erdölfässer —	94	428	Pforzheim	Badische Stsb.	
429	—	—	1	Fass	leer —	18	429	Dürrenberg	K. E.-D. Erfurt	**)
430	—	—	1	„	leer, 50 l. —	—	430	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
431	—	—	1	Rolle	hölzerner Fassreifen	2,5	431	Schwerte	„	
432	—	—	1	Sack	Federringe f. Bahnmeister	24	432	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
433	—	—	2	—	unbehauene Feilen —	9	433	Münster Eilg.-Abf.	K. E.-D. Münster	
434	—	—	1	Bund	Fensterstangen —	33	434	Gr.-Vegesack	K. E.-D. Hannover	
435	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	170	435	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
436	—	—	1	Stange	Flacheisen —	6	436	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
437	—	—	1	„	Flacheisen —	6	437	Brahlstorf	K. E.-D. Altona	
438	—	—	1	Korb	l. Flaschen —	37	438	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
439	—	—	1	Sack	Frauenkleider —	28	439	Styrum	„	
440	—	—	1	—	Fussbank —	2	440	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
441	—	—	1	Bund	8 Galoschen —	7	441	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
442	—	—	1	„	Garn —	11	442	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
443	—	—	1	„	3 Gasrohre —	15	443	Münster	K. E.-D. Münster	seit 24/11. 98
444	—	—	1	—	Gasrohr —	—	444	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
445	—	—	1	Stück	Gasrohrmuffe, an beiden Enden u. in der Mitte mit Gewinden versehen	0,5	445	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
446	—	—	10	—	Gerüsthölzer —	—	446	Bismarck i/W.	K. E.-D. Essen	
447	—	—	1	—	Gewehr —	5	447	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
448	—	—	1	Packet	eis. Gewichte —	20	448	Plauen i. V. ob. B.	Sächsische Stsb.	(20 à 1 kg).
449	—	—	1	Korb	zerbrochener Glasballon	16,5	449	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
450	—	—	1	„	leerer Glasballon —	11	450	„	„	
451	—	—	1	Sack	Grütze —	50	451	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
452	—	—	1	Kollo	Gussstück —	36	452	Memel	K. E.-D. Königsberg	
453	—	—	4	Kolli	Gusstheile —	55	453	Aachen	K. E.-D. Köln	
454	—	—	4	„	gusseis. Halbkugeln	20	454	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
455	—	—	1	Pack	alte Häckselsäcke —	40	455	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
456	—	—	1	Bund	Weihnachtsbaum —	16	456	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
457	—	—	2	Pack	Handkörbe —	7	457	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
458	—	—	1	—	Handtuchgestell —	1	458	Mannheim	Direktion Mainz	
459	—	—	1	Sack	Haselnüsse —	14	459	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
460	—	—	1	—	Hebeeisen —	—	460	Mainz	Direktion Mainz	
461	—	—	1	Pack	Hefe —	10	461	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
462	—	—	1	Stück	Holz, Baumstamm —	232	462	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
463	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	—	463	Alt-Kronenberg	K. E.-D. Essen	
464	—	—	1	Sack	Holzschuhe —	22	464	Dortmund B. M.	„	
465	—	—	1	Pack	Holzwaaren —	3	465	Recklinghausen	„	
466	—	—	3	Rollen	Juteleinen —	30	466	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
467	—	—	1	—	Kamineinsatz —	20	467	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
468	—	—	1	—	gusseis. Kammrad —	39	468	Lathen	K. E.-D. Münster	
469	—	—	12	—	gusseis. Kammräder	1296	469	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
470	—	—	2 u. 8	lange kleine	Stücke tannenes Kantholz	—	470	Solingen	„	
471	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	60	471	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
472	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	472	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
473	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	54 u. 47	473	„	K. E.-D. Magdeburg	
474	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	474	Hattingen	K. E.-D. Essen	
475	—	—	1	„	Kartoffeln —	47	475	Herne	„	
476	—	—	4	Säcke	Kartoffeln —	—	476	Dortmund Süd	„	
477	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	75	477	Bochum Süd	„	
478	—	—	1	„	Kartoffeln —	31	478	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	verkauft.
479	—	—	1	„	Kartoffeln —	32	479	„	„	verkauft.
480	—	—	1	„	Kartoffeln u. Wurzeln	80	480	Münster	K. E.-D. Münster	
481	—	—	1	—	Keilkissen —	—	481	Düren	K. E.-D. Köln	
482	—	—	1	—	blech. Kesseldeckel	1	482	Meppen	K. E.-D. Münster	seit 29/11. 98.
483	—	—	1	Bund	42 m lange $^3/_4$ zöll. eis. Kette	30	483	Montwy	K. E.-D. Bromberg	
484	—	—	1	—	gusseis. Kettenrad —	10	484	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
485	—	—	1 / 3	Bohle / Schwarten	Kiefernholz —	—	485	Wandersleben	K. E.-D. Erfurt	

*) 7 gusseis. Kugeln je auf einer kurzen flachen Eisenstange befestigt (seit 18/11. 98).
**) Gef. auf Strecke Dürrenberg-Corbetha.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
486	—	—	1	—	Kinderleiterwagen —	11,5	486	München Centr. B.	Bayerische Stsb.	
487	—	—	1	—	Kinderschlitten —	—	487	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
488	—	—	1	Stück	Kinderstuhl —	6	488	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
489	—	—	1	Kiste	Kirmesskram —	15	489	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
490	—	—	1	Sack	Kleider —	10	490	Velbert	„	
491	—	—	1	Korb *)	Kleider —	33	491	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
492	—	—	1	Ballon	Kleider, Wäsche und Teppiche	83	492	Essen H., F. Kr.	„	
493	—	—	2	—	gusseis. Kohlenbecken	12	493	Bochum Süd	„	
494	—	—	25	schwarzlackirte	Kohlenlöffel —	7	494	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
495	—	—	1	—	leerer Korb —	5	495	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
496	—	—	1	—	leerer Korb —	1	496	Bremen H.	„	
497	—	—	1	—	l. Korbflasche —	9	497	Ulm	Württemberg. Stsb.	
498	—	—	1	Bund	Korbweiden —	18	498	Münster	K. E.-D. Münster	Waffeleisen mit Stielen.
499	—	—	1	Pack	Kuchenpfannen —	30	499	Wesel	„	
500	—	—	1	Ballen	Kunstwolle —	37	500	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
501	—	—	1	—	Laufschiene nebst Holzplatte	—	501	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
502	—	—	1	—	alte Ladebrücke —	30	502	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
503	—	—	6	—	neue Leitern —	—	503	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
504	—	—	1	—	Leitungsrohr —	—	504	Demker	K. E.-D. Magdeburg	
505	—	—	7	Säcke	Lumpen —	195	505	Magdeburg H.	„	
506	—	—	1	Eimer	Margarine —	13,5	506	Stolberg H.	K. E.-D. Essen	
507	roth	—	5	—	gusseis. Maschinentheile	53	507	Mbg.-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
508	—	—	1	—	Maschinentheil —	4	508	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
509	—	—	1	Ballen	Manufakturwaaren —	37	509	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
510	—	—	1	„	Manufakturwaaren (weisser Biber)	15	510	Leichlingen	K. E.-D. Elberfeld	
511	—	—	1	—	Messinghahn für Waschmaschine etc. mit schwarzem Holzgriff	1	511	Lüdenscheid	„	
512	—	—	1	Pack	Messingkrahn —	1	512	Wanne	K. E.-D. Essen	
513	—	—	1	—	Messstange —	7	513	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
514	—	—	1	Bund	7 Messingstangen (Läuferstangen)	9	514	Elberfeld	„	
515	—	—	1	—	Milchkanne —	—	515	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
516	—	—	1	—	Mistgabel —	—	516	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
517	—	—	1	—	eis. Modell (gusseis. Unterlagekasten)	57	517	„	„	
518	—	—	1	—	Mittelstück eines Kleiderschranks	—	518	Osterfeld Süd	K. E.-D. Essen	
519	—	—	1	—	Ofendeckel —	1,5	519	Simbach	Bayerische Stsb.	
520	—	—	1	Kollo	Ofenfüller —	3	520	Krefeld	K. E.-D. Köln	
521	—	—	1	—	Ofenrohr mit Knie —	6	521	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
522	—	—	2	—	Ofenrohrknie —	5	522	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
523	—	—	1	Pack	Ofentheile —	2	523	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
524	—	—	1	Fass	Oel —	162	524	Halle a. S.	K. E.-D. Halle a. S.	
525	—	—	1	—	l. Oelfass —	55	525	Pforzheim	Badische Stsb.	
526	—	—	1	—	l. Oelfass —	34	526	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
527	—	—	2	—	l. Oelfässer —	—	527	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
528	—	—	1	—	Oelkanne (anschein. Fahrrad-)	20	528	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
529	—	—	1	Rolle	Packleinen —	54	529	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
530	—	—	1	Pack	Packtücher —	28	530	„	„	
531	—	—	3	„	Pappdeckel —	74	531	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
532	—	—	1	„	Papier —	26	532	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
533	—	—	1	Fass	Petroleum —	198	533	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
534	—	—	1	—	Petroleumlampe —	2	534	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
535	—	—	2	Pack	Pflanzen —	10	535	Neuenmarkt-Wirsberg	Bayerische Stsb.	
536	—	—	1	Sack	Pflaumen —	77	536	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
537	—	—	1	Kiste	getrocknete Pflaumen	27	537	Mülheim a. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
538	—	—	1	—	eis. Pflugschaar —	3	538	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
539	—	—	1	Kollo	1 eis. Platte —	5	539	Halle a. S. E. G. A.	K. E.-D. Halle a. S.	
540	—	—	1	Pack	5 Stück Platten —	28	540	Lyck	K. E.-D. Königsberg	
541	—	—	2	—	Pulvermaasse —	—	541	Bunzlau	K. E.-D. Breslau	
542	—	—	1	—	Puppenwagen —	—	542	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
543	—	—	1	—	Puppenwagen —	2	543	Freiburg	Badische Stsb.	
544	—	—	1	—	Rad von einem Sportwagen	—	544	Soest	K. E.-D. Münster	
545	—	—	1	Stück	eisernes Rad —	12	545	Falkenberg	K. E.-D. Halle a. S.	
546	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	9,5	546	Linden-K.	K. E.-D. Hannover	
547	—	—	1	Sack	Roggen —	79	547	Plauen i. V. ob. B.	Sächsische Stsb.	Plauen i. V.
548	—	—	1	Kollo	eis. Rohr mit Schraubengewinde	33	548	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
549	—	—	1	—	Rohr —	67	549	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	

*) Der Korb gehört, wie durch Inhalt festgestellt, einem Boravski.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
550	—	—	1	Bund	3 Rohre	—	37	550	Paderborn	K. E.-D. Münster	seit 7/12. 98.
551	—	—	2	—	eiserne Rohre	—	50	551	Gemünden	Bayerische Stsb.	
552	—	—	1	—	Rohrsopha	—	14	552	Hörde	K. E.-D. Essen	
553	—	—	1	Pack	Rohrstühle	—	—	553	Bonn	K. E.-D. Köln	
554	—	—	2	Gebund	Rohrstühle	—	6	554	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
555	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle	—	5	555	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
556	—	—	1	Bund	Rohrtheile	—	23	556	Offenburg	Badische Stsb.	
557	—	—	1	—	Rost	—	18	557	Königshofen	"	
558	—	—	2	—	eiserne Roster	—	35	558	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
559	—	—	18	Stück	kleine Roststäbe	—	7	559	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
560	—	—	2	—	Roststäbe	—	—	560	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
561	—	—	1	Bund	Rundeisen	—	30	561	Essen H. B.	"	
562	—	—	26	Stäbe	Rundeisen	—	550	562	Basel	Badische Stsb.	
563	—	—	1	Bund	9 Stangen Rundeisen		42	563	Köln G.	K. E.-D. Köln	
564	—	—	1	"	Rundeisen	—	16	564	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
565	—	—	1	Stab	Rundstahl	—	8	565	Heidelberg	Badische Stsb.	
566	—	—	1	Sack	leere Säcke	—	28	566	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
567	—	—	1	Pack	alte, gebr. Säcke	—	9	567	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
568	—	—	1	"	leere Säcke	—	23	568	Paderborn	K. E.-D. Münster	seit 22/11. 98.
569	—	—	1	"	alte, gebr. Säcke	—	16	569	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
570	—	—	1	Sack	leere Säcke	—	27	570	Schleiz	Sächsische Stsb.	gebr.
571	—	—	1	Pack	Sägeblätter	—	75	571	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
572	—	—	1	Bund	5 leere Säcke	—	7	572	Ravensburg	"	
573	—	—	1	Pack	20 Schaufeln	—	20	573	Duisburg	K. E.-D. Essen	
574	—	—	1	Stück	Schaukelstuhl	—	12,5	574	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
575	—	—	1	Schliesskorb	gefüllt	—	32	575	Hofheim i. T.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
576	—	—	1	—	Schutzblech	—	15	576	Barop	K. E.-D. Essen	
577	—	—	2	—	eis. Schwungräder	—	14,5	577	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
578	—		1	—	1 Servirtisch ohne Platte		5	578	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
579	—	—	1	—	Spannkette, 12,5 m	—	—	579	Oberröblingen	K. E.-D. Erfurt	*)
580	—	—	1	Pack	Spielwaaren	—	—	580	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
581	—	—	1	—	Sportkarre	—	—	581	Hamburg B. (Eilg.)	K. E.-D. Altona	
582	—	—	1	—	Sportwagen	—	4	582	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
583	—	—	7	Stück	Spulen mit schwarzem Garn		1	583	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
584	roth	—	1	Stange	Stahl	—	3	584	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
585	—	—	1	"	Stahl	—	28	585	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
586	—	—	2	Stangen	Stahl	—	47	586	Glogau	K. E.-D. Breslau	
587	roth	—	1	Stange	Stahl	—	9	587	Braunschweig Ost	K. E.-D. Magdeburg	**)
588	—	—	1	Bund	Stahl	—	50	588	Leipzig II	Sächsische Stsb.	5 Stg.
589	—	—	2	Stangen	Stahl	—	32	589	Kolmar i/P.	K. E.-D. Bromberg	grün auf 4 Seiten.
590	—	—	1	Bund	Stahl	—	31	590	Steinbach-Hallenberg	K. E.-D. Erfurt	†)
591	—	—	1	"	2 Stahlstangen	—	20	591	Münster	K. E.-D. Münster	seit 6/12. 98.
592	—	—	1	"	Stellringe	—	3	592	Villingen	Württemberg. Stsb.	
593	—	—	1	Sack	2 Paar alte Stiefeln, 1 alter Hut, 1 alte Arbeitshose, 2 eiserne Töpfe, 1 Blechbüchse, 1 Sensenschärfer		7	593	Rogasen	K. E.-D. Bromberg	
594	—	—	1	Stück	Stiefeleisen	—	15	594	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
595	—	—	1	Pack	Stühle mit Rohrsitz	—	12	595	Neuss	"	
596	—	—	2	—	Stühle	—	7	596	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
597	—	—	1	Pack	2 alte Stühle	—	3	597	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
598	—	—	1	—	Stuhl	—	4	598	Spandau	K. E.-D. Altona	
599	—	—	1	Ballen	Tapeten	—	20	599	Duisburg	K. E.-D. Essen	
600	—	—	1	Kollo	Taschenmesser	—	—	600	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
601	—	—	1	Stück	Tisch	—	16	601	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
602	—	—	1	Pack	4 Tischfüsse	—	8	602	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
603	—	—	2	Säcke	Thomasmehl	—	—	603	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
604	—	—	1	—	Thonrohr	—	23	604	Gemünden	Bayerische Stsb.	68 cm lang.
605	—	—	2	—	gusseis. Trichterroster		—	605	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
606	—	—	1	Ballen	woll. Unterkleider	—	36	606	Frankfurt H. G. B.	K. E-D. Frankf. a/M.	
607	—	—	4	Stück	gusseis. Unterlagsplatten		6	607	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	19,5 cm im Quadrat.
608	—	—	1	—	Ventil	—	29	608	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
609	—	—	1	—	Ventil	—	36	609	Speldorf	"	
610	—	—	1	—	Viehkäfig	—	56	610	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
611	—	—	1	—	Vorsatzbrett	—	—	611	Neisse	K. E.-D. Breslau	
612	—	—	1	Sack	Wallnüsse	—	—	612	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
613	—	—	1	—	Wandlaterne	—	—	613	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	

*) Gefunden auf Strecke Voigtstedt-Oberröblingen.
**) Beschr.: Cöhler & Co, Wien-Berlin.
†) Mit Begleitschein von Coburg eingegangen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
614	—	—	1	Kollo	3 Stück Waschständer	8,5	614	Minden	K. E.-D. Hannover	
615	—	—	1	—	em. Waschtisch —	16	615	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
616	—	—	1	Bund	Weiden —	13	616	Sagan	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
617	—	—	1	„	Winkeleisen —	70	617	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
618	—	—	1	—	gusseis. Zahnrad —	19,5	618	Halle a/S.	„	
619	—	—	1	Stück	altes Zinkblech —	13	619	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
620	—	—	1	Korb	brauner Zucker —	19	620	Mülheim a. Rh.	„	
621	—	—	1	—	Zughaken —	17	621	Krefeld	K. E.-D. Köln	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	—	9820	1	Kollo	Papier —	9	1	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
2	—	weiss 310 beschrieben	1	—	Roststab —	5	2	Eisenach	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 3. | 11. Januar 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 1 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Ueber die Betriebsverhältnisse in den englischen Kohlenrevieren.

Von Geh. Oberbaurath **Blum, Berlin.**

(Schluss aus Nr. 2.)

Bildung und Geschwindigkeit der Kohlenzüge.

Der langsame Wagenumlauf ist um so auffallender, als die Geschwindigkeit der Kohlenzüge die in Deutschland bisher übliche im allgemeinen übersteigt und auch die Bildung durchgehender Kohlenzüge dadurch möglichst begünstigt wird, dass die Züge in der Regel nur aus 30 bis 40 beladenen Wagen bestehen; nur in Südwales geht man bis zu 50 beladenen Wagen. Derartige Züge werden mit 40 bis 48 km/st-Geschwindigkeit gefahren, d. h. also mit einer Geschwindigkeit, die der Reisegeschwindigkeit der überall haltenden Personenzüge etwa gleichkommt, wodurch sich die Zahl der Ueberholungen erheblich einschränken lässt. Eine solche Einschränkung der Ueberholungen ist aber auch im Interesse der Betriebssicherheit sehr erwünscht. Die Kohlenzüge haben während der Fahrt in der Regel nur zwei bediente Bremsen, nämlich die Bremse von Lokomotive und Tender an der Spitze und die Bremse des Packwagens am Schlusse des Zuges. Bei starken Neigungen wird u. U. noch ein zweiter bedienter Brems-(Pack-)wagen hinter die Lokomotive oder an den Zugschluss gesetzt. Da die Kohlenwagen nur mit Hebelbremsen ausgerüstet sind, die vom Zuge aus während der Fahrt nicht bethätigt werden können, so sind auf diesen Wagen auch keine Bremser vorhanden. Die Lokomotiven haben meistens Dampfbremsen, die auf die Treibräder wirken und die Packwagen sind 10—11 t schwer, sodass ein leidliches Bremsgewicht zur Verfügung steht, besonders wenn man berücksichtigt, dass die Kohlenwagen im Durchschnitt nur 7—8 t Ladungsfähigkeit haben. Aber die Bremsenvertheilung ist eine nach unseren Begriffen ganz ungenügende und trotzdem wird in dieser Weise noch bei Neigungen von 1:80 gefahren und zwar mit Wagen, die vielfach nicht einmal elastische Buffer haben, sondern einfach mit den hölzernen Langbäumen gegeneinanderstossen! Die aus diesen Thatsachen schon in Nr. 95 S. 1482 Jahrg. 1898 d. Ztg. gezogene Folgerung, dass unsere deutschen, für die Bildung rasch fahrender Güterzüge überaus lästigen Bremsbestimmungen, unbeschadet vollster Wahrung der Betriebssicherheit, wohl unbedenklich etwas gemildert werden könnten, erscheint gewiss zutreffend.

Abfertigungsverfahren und Tarife.

Ein eigentlicher Frachtbrief in unserem Sinne, der dem Gut vom Absender in bestimmter Form beizugeben ist, das Gut begleitet und auf der Empfangsstation dem Empfänger ausgehändigt wird, ist bei den britischen Bahnen nicht üblich. Der Absender liefert das Gut mit einer der Form nach wechselnden Verfügung (consignement, declaration) auf, die als Unterlage für die Anfertigung der Frachtkarte dient und auf der Versandsstation bleibt. Es ist gestattet, auch Sendungen an mehrere Empfänger und verschiedene Stationen mit einer Verfügung aufzugeben.

Die Frachtkarten werden im allgemeinen von der Versandsstation, nach Anfertigung eines Abklatsches im Kopirverfahren, der Empfangsstation zugesandt, sei es durch Anheften an die äussere Seite des Wagens, oder durch besondere Zusendung mittelst Bahn oder Post. Die Empfangsstation fertigt dann für jeden Empfänger einen Ablieferungsschein aus. Im Mineralverkehr werden die Frachtkarten vielfach von einer Centralstelle ausgefertigt, die einem districts-goods-manager oder mineral-manager untersteht und deren Wirkungsbereich sich entweder nur auf einzelne Bezirke — Great Western Bahn — oder auf das ganze Netz — Great Northern und London and North Western Bahn — erstreckt. In solchem Falle übergibt der Versender die Verfügung in mehrfacher Ausfertigung der Versandsstation, die eine Ausfertigung der Centralstelle zusendet, woselbst die

Frachtkarten angefertigt und den Empfangsstationen zugesandt werden, manchmal auch die Abrechnung mit den Grossempfängern erfolgt.

Der Zugführer erhält keine Begleitpapiere, er führt in seinem Fahrbericht nur die Gesammtzahl der Wagen ohne Nummerangabe. Die Wagennummern werden nur von den Abgangs-, Empfangs- und Uebergangsstationen aufgeschrieben. Die Beförderung der Wagen und ihre unterwegs etwa erforderliche Einordnung in neue Züge erfolgt auf Grund der Begleitzettel, die von den Zechen usw. an einer Seite der Wagen angenagelt oder in besondere Zettelbügel gesteckt werden. Sie enthalten den Namen des Versenders, Abgangs- und Empfangsstation, die Entladestelle (Anschluss) des Empfängers, vielfach auch dessen volle Adresse.

Die Tarife sind auf der Grundlage gebildet, dass die Kohlen in Privatwagen befördert werden. Bei Benutzung von Eisenbahngesellschaftswagen tritt zu den Tarifsätzen noch eine Wagenmiethe hinzu, die meistens zonenweise abgestuft ist, und z. B. bei Bahnen, welche die Privatwagen nicht bekämpfen

bis 50 miles 6 d für 1 t,
von 50 „ 100 „ 9 „ „ 1 „
für 100 und mehr „ 1 sh. „ 1 „

beträgt, doch kommen auch andere Sätze vor.

Bei grossen Sendungen treten vielfach Ermässigungen ein, überhaupt sind die Wettbewerbsrücksichten das einzig Maassgebende für die Tarifbildung; die gesetzlich in den Konzessionsbedingungen genehmigten Tarife werden nur dann erhoben, wenn es der Wettbewerb gestattet. Daher kommt es, dass u. U. für weitere Strecken gleiche oder niedrigere Frachten erhoben werden als für kürzere. So stellen sich z. B. die Frachten von Zechen des Kohlengebietes von Yorkshire usw., Gebiet Nr. 3, nach London, wo nicht nur die Wasserfracht, sondern auch ein sehr lebhafter Wettbewerb unter mehreren Bahnen zu berücksichtigen ist, für die Tonne: bei etwa 290—320 km Streckenlänge der auf einem Umwege befördernden Bahn auf 6,42—8,17 ℳ, wobei sogar die niedrigste Fracht bei der am weitesten entfernten Zeche erhoben wird. Es ergeben sich also Einheitssätze von 1,99—2,29 ₰ für das Tonnenkilometer. Bei Orten, die ganz abseits des Wettbewerbsgebietes, aber an der nach London führenden Linie liegen, beträgt dagegen die Fracht z. B. bei etwa 206, 204 und 180 km Streckenlänge 7,0 und 6,50 ℳ, also 3,40, 3,43 und 3,60 ₰ für das Tonnenkilometer.

Die Umladegebühren von Bahn zu Schiff werden zuweilen mit in die Eisenbahnfrachten einbezogen, besonders dann, wenn die Docks oder Entladeeinrichtungen der Bahn gehören, wie z. B. das Tynedock bei Newcastle. Hier wird für die Tonne Kohle 16,5 ₰ bei Verladung für britische Küstenschifffahrt, 33 ₰ für sonstige europäische und 50 ₰ für aussereuropäische Schifffahrt erhoben und in die Eisenbahntarife eingerechnet.

Die Entladeeinrichtungen.

In den Häfen erfolgt die Entladung der Wagen entweder durch Kippen des Bahnwagens um seine horizontale Querachse, oder durch Bodenklappen auf Sturzgerüsten, oder endlich vermittelst besonderer Kasten.

Durch Kippen wird z. B. entladen in den schottischen Häfen, bei Liverpool und in Südwales. Die Wagen haben in der Regel nur eine bewegliche Kopfbrake, es muss also, wenn sie auf Gerüsten gekippt werden, eine Drehscheibe vorhanden sein, um sie richtig zu stellen. Das Kippen auf Gerüsten geschieht durch Presswassereinwirkung; selbstthätige Kipper, wie in unseren Rheinhäfen usw., sind nicht üblich. Es mag das dadurch erklärlich sein, dass die Oertlichkeit und die wechselnde Höhe der Schiffe überall ein mehr oder minder bedeutendes Heben oder Senken der Wagen auf den Gerüsten erheischt und hierzu so wie so Presswasseranlagen nothwendig sind. In Leith bei Edinburg und in Glasgow wird noch in anderer Weise gekippt. Die Wagen werden, einschliesslich eines Gleiskarrens, auf dem sie stehen, durch einen Krahn vom Gleis gehoben, über das Schiff gedreht, in dieses niedergelassen, dann durch Nachlassen der das vordere Wagenende festhaltenden Kette ausgekippt und demnächst wieder aufs Gleis gesetzt. In den Häfen von Südwales — Newport, Cardiff, Barrydock — sind unter einer grösseren Zahl nebeneinander stehender Kippgerüste einzelne in der Längsrichtung der Kaimauer auf Rädern beweglich, um ein Verholen der Schiffe möglichst zu vermeiden. Hier sind die Schüttrinnen der Kippgerüste auch mit Sieben versehen, um allen Gruss und Staub aus der zu verladenden Kohle auszusondern. Diese Feinkohle (5—8 %) fällt in einen Kasten, der durch besonderen, an jedem Gerüste angebrachten Krahn ausgehoben und wieder in Bahnwagen verladen wird, um demnächst zur Herstellung von Kohlenbroten verwandt zu werden.

In den Häfen bei Newcastle am Tyne, bei Sunderland, sowie in Hull, Grimsby usw. wird auf Sturzgerüsten entladen. Namentlich im Tynedock sind ausgedehnte derartige Anlagen, mit einer Leistungsfähigkeit von 45 000 t täglich. Die Wagen, die nach diesen Häfen gehen, sind daher allgemein mit Bodenklappen versehen und im Boden nach den Klappen zu abgedacht. Derartige Wagen finden auch auf den Kohlenbahnhöfen Londons und anderer Städte unter Benutzung von Sturzpfeilerbahnen ausgedehnte Anwendung. Die Anordnung auf den Londoner Kohlenbahnhöfen ist im allgemeinen die, dass mehrere durch Schiebebühnen oder Drehscheiben verbundene Parallelgleise auf Pfeilern liegen; die Hohlräume zwischen den Pfeilern sind vielfach an Händler vermiethet und dienen als Verkaufsstelle, Magazin usw.

Das Entladen mittelst Kasten erfolgt in Wallsend am Tyne in der Weise, dass der 5 t haltende Wagenkasten vom Untergestell durch einen Presswasserkrahn abgehoben und zum Schiff hinabgelassen wird. Hier wird er dann im Schiffsraum unter Benutzung der seitlich am Kasten befindlichen Zahnräder, um die sich die Krahnketten legen, langsam gedreht und ganz ohne Sturzhöhe ausgekippt, so dass die Kohle in hohem Maasse geschont wird. In Cardiff wird dagegen der Bahnwagen zunächst in einen etwas vertieft im Gleis stehenden Kasten von der Fassung eines Bahnwagens fast ganz ohne Sturzhöhe vor Kopf ausgekippt, worauf dann der Kasten durch Krahn über das Schiff gebracht, in dies hinabgelassen und durch Oeffnen der Bodenklappen, wieder möglichst ohne Sturzhöhe, entleert wird. Die Kohle soll auf diese Weise trotz zweimaligen Auskippens erheblich mehr geschont werden, als beim unmittelbaren Kippen in das Schiff von Kippgerüsten mit Schüttrinnen. Immerhin erscheint aber die Einrichtung in Wallsend für die Schonung der Kohlen noch günstiger.

Je nach der Höhenlage der Gleise zu den Entladestellen werden die Wagen diesen durch Presswasserspille zugeführt und wieder durch solche abgebracht, oder der Zulauf und Ablauf der Wagen erfolgt selbstthätig auf geneigten Gleisen. Anordnungen der letzteren Art sind namentlich im Tynedock und in den Häfen von Südwales in ausgedehnter Anwendung. Vielfach werden die Wagen beim Zu- und Ablauf auch auf Gleiswagen gewogen.

Auch in den Häfen ist die Zahl und Länge der Aufstellungsgleise für beladene und leere Wagen und ebenso auch die Zahl der Entladestellen in der Regel eine recht reichliche, so dass auch bei höchster Verkehrsbeanspruchung immer noch eine gewisse Reserve bleibt und der Eisenbahnbetrieb jedenfalls nicht durch zu beschränkte Anlagen ungünstig beeinflusst wird.

Der erste öffentliche Selbstfahrerbetrieb in Frankreich.

Der Präfekt des Maasdepartements hat im Namen desselben mit zwei Unternehmern einen höheren Orts inzwischen genehmigten Vertrag geschlossen, betreffend die Einrichtung und Durchführung eines regelmässigen Selbstfahrerbetriebes für Personen und Güter zwischen den Bahnhöfen Stenay und Montmedy unter Benutzung einer Staats- und einer Provinzialstrasse. Die Strecke ist im ganzen 19 km lang. Das „Journal des transports“ theilt in der Nr. 41 vom 8. Oktober 1898 diejenigen Vertragsbedingungen mit, welche als eigenartig für das zunächst einzige Unternehmen gelten können.

Der tägliche Mindestverkehr soll ein dreimaliger in jeder Richtung bei einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km in der Stunde sein.

Dem Unternehmer sind folgende Verpflichtungen auferlegt:

Die für die Personen- und Eilgutbeförderung bestimmten Wagen sollen 20 Plätze einschliesslich der Plattformplätze enthalten und ausserdem zur Aufnahme von 1 000 kg Gut geeignet sein. Die Bauart der Selbstfahrer unterliegt der Genehmigung des Präfekten. Sie sollen nach den besten Mustern hergestellt sein und allen gegenwärtigen und künftigen Anforderungen genügen, welche an öffentliche, dem Personenverkehr dienende Fahrzeuge gestellt werden. Das Innere soll mindestens 14 Plätze bieten und mit beweglichen Fenstern abgeschlossen sein. Die Sitze sollen gepolsterte Kissen erhalten. Die Wagen sind im Winter zu heizen und bei Dunkelheit zu erleuchten.

Für die Breite der Reifen an den Treibrädern ist ein Mindestmaass von 110 mm vorgeschrieben.

Der Beförderungspreis darf 10 Cts. für das Kilometer nicht überschreiten. Kinder unter drei Jahren reisen frei, wenn sie von den begleitenden Personen auf dem Schooss gehalten werden. Kinder von drei bis zu sieben Jahren bezahlen den halben Beförderungspreis und haben Anspruch auf einen bestimmten Platz. Zwei solcher Kinder dürfen aber nicht mehr als einen Platz einnehmen. Die unterwegs aufgenommenen Reisenden sollen so zahlen, als seien sie an der vorhergehenden Haltestelle aufgestiegen; die unterwegs aussteigenden dagegen, als seien sie bis zur nächsten Haltestelle mitgefahren. Jeder Reisende, der einen Mindestfahrpreis von 60 Cts. entrichtet, wird Anspruch auf 30 kg Freigepäck haben. Das überschiessende Gewicht des Gepäcks wird nach einem Frachtsatze von 1 Frc. für das Tonnenkilometer angerechnet bei 40 Cts. Mindestgebühr. Für diejenigen Reisenden, welche weniger als 60 Cts. Fahrgeld entrichten, fällt das Freigepäck fort. Die Gepäckfracht wird mit 1 Frc. für das Tonnenkilometer berechnet unter Erhebung von mindestens 20 Cts. bis zu 30 kg Gewicht und von mindestens 40 Cts. bei mehr als 30 kg Gewicht.

Auch für das Eilgut soll der Einheitssatz von 1 Frc. Gültigkeit haben mit der Maassgabe, dass mindestens 50 Cts. zur Erhebung kommen. Sendungen von mehr als 100 kg Gewicht werden nur als gewöhnliches Frachtgut angenommen. Diejenigen Eilgüter, von denen das Kubikmeter nicht 200 kg wiegt, werden mit einem Frachtaufschlage gleich der Hälfte des obigen Satzes belegt. Alle Eilgüter müssen mindestens 30 Minuten vor Abgang des Wagens aufgegeben sein. Diese Beförderungspreise schliessen nicht die vom Staate festgesetzten oder festzusetzenden Transportsteuern ein.

Die Beförderung gewöhnlicher Frachtgüter soll mindestens durch ein Motorfahrzeug (tracteur) und zwei Rollwagen gesichert sein. Das erstere muss eine Nutzlast von 5 000 kg fortzubewegen geeignet, nach dem neuesten Muster und vorheriger Genehmigung des Präfekten gebaut sein, sowie allen an Fuhrwerke auf öffentlichen Strassen gegenwärtig gestellten oder in Zukunft zu stellenden Bedingungen genügen und Reifen von mindestens 110 mm Breite an den Triebrädern haben.

Bezüglich der tarifarischen Behandlung werden die gewöhnlichen Frachtgüter in zwei Klassen getheilt:

1. Spirituosen, Wein, Essig, Bier, Oel, Tischlerholz, bearbeitetes Holz, Farbhölzer, exotische Hölzer, Eier, frisches Fleisch, Wild, Zucker, Kaffee, Drogen, Gewürze, Gewebe, Kolonial- und Manufakturwaaren, Waffen.

2. Getreide, Mehl, Gemüse, Mais, Reis, Kastanien und andere Früchte, Heu, Futterstoffe, Stroh, Kalk, Holzkohle, Brennholz, Baumwolle, Wolle, Koks, Eisen, Kupfer, Blei und andere Metalle, bearbeitet oder nicht, Formguss, Hausteine und Erzeugnisse der Steinbrüche, Mineralien, Roheisen, Salz, Mühlsteine, Thon, Ziegel, Schiefer, Kohle, Asche, Stall- und künstlicher Dünger, Pflastersteine und Wegebaumaterialen, Kies und Sand.

Die nicht aufgeführten Güter dürfen höchstens nach dem Frachtsatz derjenigen Klasse behandelt werden, welcher sie ihrer Beschaffenheit nach zuzuzählen sind.

In der 1. Klasse ist der zulässige höchste Frachtsatz auf 60, in der 2. auf 50 Cts. für das Tonnenkilometer festgesetzt. Diese Sätze müssen auf 50 Cts. in der 1., auf 40 in der 2. Klasse ermässigt werden bei Sendungen von mindestens einer Tonne Gewicht oder bei denen dies Gewicht in Anrechnung kommt. Der zur Erhebung kommende Mindestbetrag ist auf 60 Cts. festgesetzt.

Die Lieferfrist beträgt einschliesslich der Lagerzeit drei Tage.

Um den Unternehmer instand zu setzen, den Betrieb unter den im Vertrag vorgesehenen und gesetzlich vorgeschriebenen Bedingungen einzurichten und aufrecht zu erhalten, verpflichtet sich das Maasdepartement während der Dauer des Betriebes aus eigenen Mitteln wie aus Beihilfen der Gemeinden, der Privaten und des Staates eine jährliche Beihilfe aufzubringen von 1 Ct. für jedes durchfahrene Kilometer und jeden Platz, der für Personen zur Verfügung gestellt wird, sowie von 7,5 Cts. für jedes Kilometer und jede Tonne Frachtgut, für welche Beförderungsgelegenheit seitens der Unternehmer geboten wird.

Der Höchstbetrag der Beihilfe ist auf 8 322 Frcs. für die Personenbeförderung, auf 5 700 Frcs. für die Güterbeförderung festgesetzt.

Es ist ausdrücklich betont, dass das Departement dem Unternehmer gegenüber keine andere Verpflichtung irgend welcher Art übernimmt, ihm vor allem kein Monopol und keinen Schutz gegen irgend welche Konkurrenz zugesteht. Alle Einrichtungs- und Betriebskosten, alle durch die Ausführung gegenwärtiger oder zukünftiger gesetzlichen Vorschriften entstehenden Aufwendungen, alle Ersatzleistungen und Steuern fallen ohne Berufung auf das Departement ausschliesslich dem Unternehmer zur Last. Derselbe hat ein Haftgeld von 5 000 Frcs. zu hinterlegen und ist gehalten, im Dienst nur bekannte und unbescholtene Personen französischer Nationalität anzustellen.

Das „Journal des transports“ bemerkt zu der letzteren Forderung, dass dieselbe im Grenzgebiet ohne weiteres gerechtfertigt sei, wenn man auch in anderen wichtigeren Betrieben z. B. bei den Kleinbahnen im Norddepartement bei Besetzung der Verwaltungs- und Beamtenstellen weniger ängstlich gewesen sei.

Schliesslich wird angeführt, dass in dem Vertrage zwei Fragen unerledigt geblieben seien, welche für die Zukunft der öffentlichen Selbstfahrerbetriebe grösste Bedeutung haben und durch besondere Kommissionen eine Lösung auf gesetzlichem Wege werden erfahren müssen, nämlich

1. die Frage der Bedingungen, welche die für den öffentlichen Verkehr bestimmten Selbstfahrer zu erfüllen haben,

2. die Frage der an den Staat zu entrichtenden Abgaben.

Dem Minister der öffentlichen Arbeiten wird die Regelung dieser Angelegenheiten um so mehr empfohlen, als die Zahl der

Unternehmer, welche Konzessionen auf Selbstfahrerbetriebe nachzusuchen beabsichtigen, eine sehr beträchtliche sein soll.

In dem vorliegenden Unternehmen haben also die in unserer Zeitung bereits im Vorjahre besprochenen Bestrebungen der interessirten französischen Kreise zur Erlangung staatlicher und kommunaler Beihilfen für Selbstfahrerbetriebe zum ersten Male Verwirklichung gefunden. Dass solche Betriebe wohl geeignet sein können, dem Verkehr dort gute Dienste zu leisten, wo passende Kunststrassen vorhanden sind und die zu erwartenden Beförderungsmengen den Aufwand für die Legung einer Schienenbahn nicht rechtfertigen, darauf haben wir schon früher hingewiesen. Ob aber die angenommenen Beförderungspreise den für das Gedeihen unentbehrlichen Anreiz zur Benutzung des neuen Verkehrsmittels bieten werden, steht nicht ohne weiteres ausser Zweifel und wird sich erst bei der Entwickelung des Unternehmens ergeben müssen.

Die tarifarischen Festsetzungen sind u. E. bei einer Streckenlänge von nur 19 km zu verwickelt, die Preise recht hoch. Das Personenfahrgeld kommt mit 10 Cts. = 8 ₰ für das Kilometer dem der I. Klasse unserer Eisenbahnen bei Personenzügen gleich und beträgt 4/5 des Fahrpreises für die Postkutsche. Dabei sollen die Reisenden unter Umständen zu 14 in einem Wagen untergebracht werden, selbst für die Plattform- (Steh?-) plätze sind Ermässigungen scheinbar nicht vorgesehen. Auffallend ist einerseits die grosse Nachsicht in der Gewährung von Freigepäck (30 kg bilden auch die Freigepäcksgrenze auf den französischen Bahnen), andererseits die Beschränkung auf solche Fälle, wo ein Fahrgeld von mindestens 60 Cts. gezahlt wird. Die recht beträchtliche Höhe der höchsten Jahresbeihilfen (über 14 000 Frcs.) ist mit den hohen Tarifsätzen nicht wohl in Einklang zu bringen. Man darf annehmen, dass die doch im öffentlichen Interesse bewilligten Zuschüsse es dem Unternehmer ermöglichen sollen, auch bei niedrigeren Beförderungspreisen seine Rechnung zu finden und die Segnungen des neuen Verkehrsmittels dem Publikum auch dann sicher zu stellen, wenn und so lange die Verkehrsmengen unter dem für die Rentabilität erforderlichen Betrage bleiben.

Diese Fragen haben ein grundsätzliches Interesse deshalb, weil es sich um die Einführung einer neuen Einrichtung für den öffentlichen Verkehr handelt, und wir würden dem „Journal des transports" zu Dank verpflichtet sein, wenn es weitere Mittheilungen über die von den Unternehmern wirklich eingeführten Beförderungspreise und deren Wirkung auf die Verkehrsgestaltung bringen würde.

Bromberg, im Dezember 1898. Struck.

Ueber die Unzulänglichkeit des russischen Eisenbahnwesens.

Unter der Ueberschrift „Die Unzulänglichkeit unseres Eisenbahnwesens" macht sich ein Beobachter in der „Petersburger Zeitung" durch einen gewaltigen Stossseufzer Luft. Er schreibt unter anderem:

„Das enorme Gebiet Russlands, der Reichthum an Naturerzeugnissen, die sein verschiedenartiges Klima hervorbringt und die bedeutende Bevölkerungszahl führen uns zur Ueberzeugung, dass das jetzige Eisenbahnnetz den Forderungen des Landes keineswegs genügt, auch dann nicht ausreichend wäre, wenn wir über die doppelte Zahl oder gar über 240 000 km Eisenbahnen verfügen würden; denn selbst in diesem Falle blieb unser Reich noch weit hinter den Vereinigten Staaten Nordamerikas zurück. Diese besitzen gegenwärtig im Vergleiche mit Russland etwa die Hälfte der Einwohnerzahl und des Territoriums, und werden von einem Eisenbahnnetz von 266 000 km durchkreuzt, während die russischen Bahnen bis zum 1. September 1898 41 699 Werst umfassten. Der durchschnittliche Reinertrag der Eisenbahnen beträgt in Russland 4,5 %, in Oesterreich 4,4 %, in England 3,8 %, in Frankreich 3,5 % und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika 3,1 %, der Ertrag der Eisenbahnen in Deutschland übertrifft den aller Länder Europas und Amerikas, — weist nämlich 5,6 % auf. Wie wir hieraus ersehen, stehen unsere Eisenbahnen in dieser Hinsicht an zweiter Stelle. Die Ziffer dieses Reinertrages würde bedeutend steigen, wenn wir besser zu Werke gehen, und abgesehen von der Abgeneigtheit, das Eisenbahnnetz überhaupt auszudehnen, noch viele andere schwache Seiten in unserem Eisenbahnbetrieb nicht zu Tage treten würden. Noch im Sommer 1898 lagen auf Knotenpunkten der russischen Bahnen, wie wir sicherer Quelle entnehmen, etwa 20 000 Wagen, die mit 15 000 000 Pud Getreide beladen, auf ihre Weiterbeförderung zum Bestimmungsorte recht lange warten mussten. Es könnte überflüssig erscheinen, von den Folgen dieses bedauernswerthen Missstandes zu reden, der sich auf allen Gebieten des Handels, hauptsächlich aber in den in diesem Jahrzehnt wiederholt von Missernten heimgesuchten Landestheilen wiederspiegelt. Sind doch diese Schäden allgemein bekannt und ihre öftere Darlegung erregt nur unnützen Verdruss, der sich durch Schweigen am Bequemsten vermeiden liesse. Andererseits aber haben wir die direkte Pflicht, nach bestem Wissen auf solche Mängel hinzuweisen, die bei uns einer gedeihlichen Entwickelung des Eisenbahnwesens im Wege stehen.

Die allzu hohen Tarifsätze mit zahlreichen Ergänzungsgebühren entziehen unsere Eisenbahnen ihrer nächsten, der kommerziellen Bestimmung; fügen wir noch den langsamen Verkehr, durch den die verzögerte Zustellung der Waare bedingt ist, hinzu, so haben wir die Hauptpunkte des Uebels in unserem Eisenbahnwesen.

In technischer Hinsicht zeichnen sich die russischen Bahnen auch durch nicht wenig Schattenseiten aus. Auf eingleisigen Bahnen könnten auf jeder Strecke von je 12—15 Minuten Fahrt Ausweichestellen errichtet werden, welche das wachsende Bedürfniss nach einem zweiten Gleise einigermaassen ersetzen und bei regerem Verkehr offen, sonst aber geschlossen bleiben könnten.

Bei solcher Ausrüstung des Schienenweges und genügendem Vorrath von gutem rollenden Material würden unsere Stahlwege — besonders, wenn sie noch unter guter Leitung stünden, die ein entsprechendes Dienstpersonal zur Verfügung hätte, das ohne allgemeiner Uebermüdung, wie es bei uns der Fall ist, ausgesetzt zu sein, seinem Berufe nachkommen könnte — keine Güterwagenverstopfungen zulassen, noch anderen jetzt wohlverdienten Vorwürfen ausgesetzt sein.

Ziehen wir die 200 000 000 R. an Nettoeinnahmen des gesammten russischen Eisenbahnnetzes in Betracht, so wird uns klar, welche Mittel zu Gebote stehen, um den beklagenswerthen Zustand zu beseitigen. Wer übrigens auch nur mit den Elementargrundsätzen der Volkswirthschaft vertraut ist, der wird leicht einsehen, dass die Aufwendung eines verhältnissmässig geringen Theiles von diesem Reinertrage die dürftigen Betriebskräfte der Eisenbahnen wieder heben und die Aufwendungen mit Wucherzinsen wieder eingebracht werden würden.

Für die Sicherheit des Lebens der Reisenden ist bei uns auch nicht besonders gesorgt; infolge dessen ist die Zahl von Menschenopfern, die während unserer häufigen Katastrophen verloren gehen, grösser, als die aller anderer Länder der Welt. Im Jahre 1885/86 sind von 1 000 000 Eisenbahnreisender in Russland 0,83, Frankreich 0,10, Preussen 0,09; im Jahre 1893/94 in Russland 0,72, Frankreich 0,21, Preussen 0,14; im Jahre 1895/96 in

Russland 0,66, Frankreich 0,22 und Preussen 0,08 getödtet. Nach der Meinung eines kompetenten Sachkenners bewegen wir uns auf unseren russischen Eisenbahnen zwei- bis dreimal langsamer als im Auslande und sind dabei einer achtmal grösseren Gefahr ausgesetzt."

Soweit in Kürze der Beobachter, dem in vielen Punkten ohne weiteres zugestimmt werden kann, aber es wird zum Theil mit dem Bade das Kind ausgeschüttet; in der lobenswerthen Absicht, einen wunden Punkt zu heilen, werden die Schäden offen gelegt, aber kein Mittel angegeben, das wirksam und zugleich anwendbar wäre, um Wandel zu schaffen.

Der Vorwurf aber, dass eine Abgeneigtheit bestehe, das Eisenbahnnetz überhaupt auszudehnen, scheint dem ausserhalb stehenden Zuschauer der Entwickelung des russischen Eisenbahnnetzes nicht recht begründet. Wenn man die grossen Aufgaben, an deren Lösung z. B. zur Zeit gearbeitet wird, ins Auge fasst, so muss wohl zunächst gesagt werden, dass sie riesenhaft sind. Allein der Bau der grossen sibirischen Bahn mit ihren etwa 7 500 km und den vielen hiermit in direktem und indirektem Zusammenhange stehenden Unternehmungen, wie die Erforschung der schiffbaren Flüsse, die Hebung der Schifffahrt auf denselben, die Besiedelung des erschlossenen Landes usw. ist eine Aufgabe von ganz ausserordentlichem Umfange und Bedeutung. Daneben nicht weniger schwierig und wichtig ist der Ausbau der centralasiatischen Bahnen, die neben ihrer hohen wirthschaftlichen Bedeutung auch politisch eine hervorragende Rolle spielen.

Ebenso rege ist die Bauthätigkeit im europäischen Russland; an allen Enden des weiten Reiches sind Privatgesellschaften oder der Fiskus dabei, die Maschen des noch weiten Eisenbahnnetzes immer enger und enger zu ziehen; wenn Russland trotzdem noch lange nicht genug Schienenwege hat, so scheint die Klage hierüber allerdings nicht unberechtigt, aber in den Verhältnissen begründet, denn Eisenbahnbau kostet Geld und namentlich in Russland sehr viel Geld.

Sehr viel wichtiger als der Bau vieler neuer Bahnen scheint vielmehr die Frage zu sein, dass die vorhandenen Bahnen leistungsfähiger gemacht werden. Können schon heute die grossen Linien, auf denen die Güter von allen Seiten zusammenfliessen, um an die Hafenplätze und die Landesgrenze oder in umgekehrter Richtung ins Land gebracht zu werden, die ihnen zugemuthete Leistung nicht überwinden und bewirken daher die ungeheuerlichen Ansammlungen an den Knotenpunkten, so muss das natürlich noch schlimmer werden, wenn neue Seitenbahnen gebaut werden, die immer mehr Güter zuführen und die immer wieder auf jene Verkehrsstrassen angewiesen sind, weil die Zielpunkte immer dieselben bleiben; es lässt sich daher von theoretisch neuen Bahnen zur Zeit wenig Erspriessliches erwarten. Aber darüber kann allerdings auch kein Zweifel obwalten, dass mit besser geschultem Personenmaterial sich schon mancherlei Mängel beseitigen liessen; aber der gestrenge Herr Kritikus sollte doch wissen, wie es in diesem Punkte in Russland bestellt ist! Bis das Ziel erreicht wird, dass ein gut vorbereitetes und ausgebildetes, des Lesens und Schreibens kundiges Personal zur Verfügung steht, darüber werden wohl noch mehrere Dezennien dahin gehen.

Bis dahin sollen aber auch die Bahnen betrieben werden, und deshalb müssen sie sich mit weniger gut verwendbarem Personal begnügen und die wenig günstigen Folgen in den Kauf nehmen, wobei natürlich keineswegs verkannt werden soll und kann, dass die Allgemeinheit darunter leiden muss.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Schienen- und Schwellenlieferungen für die preussischen Staats- und die Reichsbahnen.** Am 6. d. Mts. ist seitens der preussischen Staatseisenbahnverwaltung und der Verwaltung der Reichseisenbahnen mit den Vertretern des Schienenwalzwerkesyndikates und den Vertretern der Schwellenwalzwerke ein neuer Lieferungsvertrag geschlossen worden, über den gesammten Bedarf der preussisch-hessischen Gemeinschaft und der Reichsbahnen, gültig auf drei Jahre vom 1. April 1899 ab, zum Preise von 118 ℳ. für die Tonne Bahn- und 128 ℳ. für die Tonne Weichenzungenschienen, mit Zuschlägen für besonders bearbeitete Schienen, und von 110 ℳ. für die Tonne Bahn- bezw. 113 ℳ. für die Tonne Weichenschwellen. Gleichzeitig ist den Eisenbahnverwaltungen das Recht eingeräumt worden, bis zum 1. April 1901 zu beanspruchen, dass der neue Vertrag nach ihrer Wahl noch ein viertes oder fünftes weiteres Jahr Gültigkeit haben soll.

Es sind von den Werken in der Zeit vom 1. April 1894 bis Ende 1899 an Schienen geliefert bezw. noch zu liefern für Preussen und Reich zusammen rund 1 297 000 t. Desgleichen an Bahn- und Weichenschwellen rund 297 000 t.

— **Der Ausbau des schlesischen Eisenbahnnetzes.** Wie überall in der Monarchie herrschte auch in Schlesien im abgelaufenen Jahre rege Thätigkeit im Eisenbahnbau und fürs laufende Jahr sind verschiedene Projekte theils für die Ausführung gesichert, theils in Vorbereitung. Eröffnet wurden im abgelaufenen Jahre die Staatsbahnstrecken Ströbel-Schweidnitz und Koberwitz-Heidersdorf sowie die Privatbahnen Liegnitz-Rawitsch, Breslau-Trebnitz, Muskau-Teuplitz, die Niederschlesische Kleinbahn (Waldenburg-Freiburg), Cosel-Poln. Neukirch, Trebnitz-Prausnitz und die oberschlesische Strassenbahn. Im Bau begriffen und mehr oder weniger der Vollendung nahe sind die Strecken Bolkenhayn-Merzdorf, Siegersdorf-Lorenzdorf, Siegersdorf-Löwenberg und Schmiedeberg-Landeshut. Als Projekte werden in das neue Jahr übernommen die sogenannte Güterschleppbahn Oppeln-Arnsdorf, welche dem starken Verkehr auf der gegenwärtigen Linie Oppeln-Breslau Entlastung schaffen soll, indem sie von Oppeln, wo drei Linien aus dem oberschlesischen Montanrevier zusammentreffen, auf dem rechten Oderufer bis in die Nähe von Breslau laufen soll, dann über die Oder nach Brockau, dem vor einiger Zeit eröffneten grossen Güterbahnhof in unmittelbarer Nähe von Breslau, und von da nach dem jetzt schon bedeutenden Knotenpunkt Arnsdorf in der Nähe von Liegnitz geführt werden soll. Ausser diesem grossen Projekt ist die Linie Petersdorf-Landesgrenze zu nennen, für welche die Trasse jetzt endgültig ist, so dass der Bau bald in Angriff genommen werden kann, während für die sogenannte Weberbahn Reinerz-Nachod, sowie für die Verlängerung der Queisthalbahn bis Sagan die Kredite seitens des Landtages noch bewilligt werden sollen. Verschiedene andere private Eisenbahnunternehmungen sind noch geplant, aber bisher über die ersten Stadien des Projektes hinaus noch nicht gediehen.

— Die provisorischen Betriebseinnahmen der **ostpreussischen Südbahn** betrugen im Jahre 1898 insgesammt 5 018 154 ℳ., d. i. gegen die provisorische Einnahme des Jahres 1897 309 174 ℳ. mehr, gegen die definitive Einnahme 93 272 ℳ. mehr.

— Die Handelskammer für den Regierungsbezirk Oppeln hat in der Sitzung vom 5. d. Mts. eine Resolution gegen das Projekt des **Mittellandkanals** gefasst, aus welcher wir den Schlusspassus wiedergeben: In der Hoffnung, dass die Staatsregierung die einseitigen Verschiebungen der Absatzverhältnisse zum Nachtheil der Industrie von Sachsen und Schlesien zu Gunsten der nach jeder Richtung hin so wie so schon begünstigten rheinisch-westfälischen Industrie nicht zulassen wird, und in der Annahme, dass es Aufgabe der Regierung ist, den Schwächeren gegen den Stärkeren zu unterstützen, nicht aber umgekehrt, den Schwächeren zu unterdrücken, beschliesst die Handelskammer, die Staatsregierung wie folgt zu ersuchen: 1. die disponibel zu machenden Mittel nicht zur Herstellung des Mittellandkanals, sondern in erster Linie zur vollständigen Schiffbarmachung der grossen natürlichen Wasserstrassen, insbesondere der Oder und sonst zur Verbesserung der Wege im Osten zu verwenden; 2 Mittel disponibel zu machen, um als-

bald mit Verbesserung des Eisenbahnwesens vorzugehen; 3. wenn das Mittellandkanalprojekt festgelegt werden sollte, dafür Sorge zu tragen, dass vorher oder mindestens gleichzeitig in Angriff genommen werden: a) der Ausbau der Oder und des Oderspreekanals zu einer schiffbaren Strasse für 600 t-Kähne, b) der Ausbau des Klodnitzkanals bis Gleiwitz für 600 t-Kähne, c) Bau einer Güterschleppbahn von Myslowitz-Kattowitz nach Berlin bezw. nach einer Oderstation unterhalb Breslaus mit einer Abzweigung nach Sachsen, d) Herabsetzung der Eisenbahnfrachten nach sämmtlichen Oderumschlagsstellen einschliesslich Oppeln und Gleiwitz, e) Herabsetzung der Eisenbahnfrachten für oberschlesische Massengüter nach den Elbplätzen, Berlin, Brandenburg, sowie nach allen Stationen des Ostseeküstengebietes; ferner wird gebeten um grösste Berücksichtigung der oberschlesischen Industrie bei den bevorstehenden Handelsverträgen mit Russland und Oesterreich-Ungarn, und um möglichst baldige Herstellung des Donau-Oderkanals.

— Im Monat November 1898 beförderten die **württembergischen Staatseisenbahnen** bei einer Betriebslänge von 1 753 km 2 325 848 Personen und 722 737 t Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 1 153 700 ℳ., aus dem Güterverkehr 2 704 500 ℳ., aus sonstigen Quellen 393 100 ℳ., zusammen 4 251 300 ℳ., gegen den gleichen Monat des Vorjahres mehr 188 583 ℳ. Die Einnahmen vom 1. April bis 30. November 1898 bezifferten sich auf 36 090 200 ℳ. (mehr gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres 1 699 352 ℳ.).

— Das herzoglich altenburgische Ministerium hat die Uebertragung des bis zum 31. März 1903 abgeschlossenen Pachtvertrages mit der **Eisenberg-Crossener Eisenbahn** auf die Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein in Berlin genehmigt, weshalb der Betrieb seit 1. d. Mts. von deren Betriebsabtheilung Thüringen in Weimar geleitet wird. Im Anschlusse an diese Veränderung wird der Weiterbau der Eisenberg-Crossener Eisenbahn über Bürgel, Porstendorf nach Apolda in Angriff genommen werden.

— **Personalnachrichten.** Bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung wurde verliehen: dem Eisenbahndirektor Meyer in Kattowitz die Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion daselbst, dem Regierungsassessor Pape in Berlin die Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld — diesem unter Belassung in der Beschäftigung als Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten — und dem Regierungsassessor Brecht in Königsberg i. Pr. die Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion daselbst.

Der Geheime Regierungsrath Thomae, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld, ist in den Ruhestand getreten.

Oesterreich-Ungarn.

— **Der Wagenmangel und seine Ursachen.** In einem Artikel des „Allgemeinen Tarifanzeiger" unter obiger Aufschrift wurde die Ansicht vertreten, der auf den österreichischen Bahnen häufig auftretende Wagenmangel sei nicht auf die zu geringe Anzahl der vorhandenen Wagen, sondern darauf zurückzuführen, dass mit den Wagen schlecht gewirthschaftet werde. Daran wird eine Reihe von Vorschlägen geknüpft, bezüglich welcher konstatirt werden muss, dass thatsächlich seitens aller Bahnen im Sinne dieser Vorschläge seit jeher insoweit vorgegangen wird, als die obwaltenden Verhältnisse dies zulassen, und sind die Bahnen auch bemüht, dort, wo die Voraussetzungen für ein ganz rationelles Verladen der Güter und eine korrekte Zusammenstellung der Züge fehlen, thunlichste Abhilfe zu schaffen. Dabei ergeben sich aber Schwierigkeiten, die grösser sind, als dem Eisenbahndienste Fernstehende dies vermuthen mögen, indem beispielsweise auf Linien mit schwachem Verkehre in der Regel das Material fehlt, welches behufs der zu treffenden Auswahl zur Verfügung stehen müsste, wenn nur Wagen und Züge für bestimmte Stationen oder für gleiche Verkehrsrouten gebildet werden sollen; auf Linien mit starkem Verkehre mangeln dagegen nicht selten die grossen Magazinräume, welche erforderlich sind, wenn die Güter ausschliesslich nur stations- oder streckenweise verladen werden sollen, und ebenso gebricht es in stark frequentirten Strecken oft an den ausgedehnten Gleiseanlagen, welche in vielen Stationen verfügbar sein müssen, wenn dort die von Zwischenstationen mit Sammelzügen anlangenden Transitwagen abgestellt und später den richtigen Fernzügen beigegeben, unvermeidliche Fehler in der Beladung und Zusammenstellung der von Seitenlinien kommenden Wagen gutgemacht und die sonst nothwendigen Zugrangirungen korrekt durchgeführt werden sollen. Wollte man extremen Anforderungen in dieser Richtung genügen, so wären enorme Ausgaben erforderlich, die unter Umständen zu den angestrebten Vortheilen um so weniger in einem richtigen Verhältnisse stünden, als alle derartigen Vorsorgen — vom Standpunkte der Abhilfe gegen die Wagennoth — nur während der wenigen Wochen des stärksten Verkehres eines jeden Jahres zur vollen Geltung kommen würden, da nur während dieser Zeit ein Mangel an Wagen besteht. Ein weises Maasshalten in der Beurtheilung aller einschlägigen Fragen ist daher gewiss am Platze; dass aber die österreichischen Bahnen und speziell die österreichischen Staatsbahnen schon bisher dabei keinen engherzigen Standpunkt eingenommen, sondern die Vortheile des raschen Wagenumlaufes stets gewürdigt haben, geht daraus hervor, dass die im Durchschnitte für das Jahr auf einen Wagen entfallende Wegleistung bei den österreichischen Bahnen und namentlich bei den österreichischen Staatsbahnen grösser ist, als bei Bahnen anderer Länder. Nach dem zuletzt erschienenen Bande der „Statistischen Nachrichten des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" hat im Jahre 1896 ein Wagen zurückgelegt:

bei sämmtlichen deutschen Bahnen	16 773 km
„ den preussischen Staatsbahnen	17 593 „
„ sämmtlichen österreichisch-ungarischen Bahnen	17 824 „
„ den österreichischen Staatsbahnen	19 095 „

— Die **Buschtêhrader Bahn** hat, wie bereits gemeldet wurde, gegen die **Steuervorschreibung** den Rekurs ergriffen. Der Rekurs stützt sich dem Vernehmen nach vorwiegend auf zwei Punkte. Zunächst stellt die Buschtêhrader Bahn das Begehren, dass das Amortisationserforderniss für die Prioritätsobligationen, welches im letzten Jahre 345 000 fl. betrug, als Abzugspost anerkannt werde. Ferner mögen die Substanzverluste bei den Kohlenwerken gleichfalls von dem steuerpflichtigen Betrage in Abschlag gebracht werden.

— Der Betrieb der **Schneebergbahn** wird, wie bereits gemeldet, seit 1. d. Mts. seitens der Eisenbahn Wien-Aspang, und zwar für Rechnung der Schneebergbahn, geführt. Die Regierung hat der Transaktion ihre Genehmigung ertheilt. Die Eisenbahn Wien-Aspang übernimmt den Betrieb zu den Selbstkosten, und zwar zunächst für die Dauer von 20 Jahren. Für die gleiche Dauer übernimmt die Eisenbahn Wien-Aspang die Garantie für die ordnungsmässige Verzinsung und Tilgung der Prioritäten, als die im Gesetze vorgesehene Voraussetzung für die Begebung der Prioritätsobligationen, welche im geeigneten Zeitpunkte beabsichtigt ist. Hierbei verdient bemerkt zu werden, dass schon das Erträgniss des ersten Betriebsjahres der Schneebergbahn, trotzdem die Ausgaben durch die Entschädigung der betriebführenden Firma empfindlich belastet waren, eine Verzinsung der Prioritätsaktien ermöglichte.

— Aus Zara wird gemeldet, dass der Statthalter von Dalmatien dieser Tage eine umfangreiche Denkschrift über die Nothwendigkeit einer **Eisenbahnverbindung Dalmatiens mit der Monarchie,** insbesondere über Kroatien, an das österreichische Ministerium gerichtet habe. Die Denkschrift entwickelt die Nothwendigkeit dieses Bahnbaues insbesondere vom strategischen Gesichtspunkte.

— **Vintschgaubahn.** Der Verwaltungsrath der Bozen-Meraner Bahn wird sich, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, in einer am 9. d. Mts. stattfindenden Sitzung mit dem Projekte der Vintschgaubahn beschäftigen und über seine Stellungnahme in der Frage der Aufbringung des zur Bedeckung des Baukapitales noch fehlenden Betrages von 800 000 fl. Beschluss fassen. Es handelt sich um die Uebernahme eines Betrages von 800 000 fl. in Stammaktien seitens der Bozen-Meraner Bahn. Ausserdem sind noch manche andere Fragen klar zu stellen, so insbesondere die Einmündung der Bahn in Meran, die Tragung der Erhaltungskosten der Etschregulirungsdämme usw.

— **Elektrische Regulirung der Uhren der Wiener Stadtbahn.** Mit 1. d. Mts. wurde in aller Stille eine Einrichtung in Betrieb gesetzt, welche bestimmt ist, sämmtliche Uhren der bis jetzt eröffneten Linien der Wiener Stadtbahn auf elektrischem Wege einheitlich zu reguliren. Die Regulirung erfolgt auf der Wiener Sternwarte selbst dadurch, dass ein Bediensteter dieses Institutes, der bisher die Mittheilung des Uhrzeichens besorgte, die Kurbel eines Magnetinduktors in Drehung versetzt. Eine derartige Regulirung nimmt nicht mehr als eine Sekunde in Anspruch. Die Umdrehung der Kurbel wird 16 Sekunden vor dem Beginne der bisher geübten Abgabe des Uhrzeichens vorgenommen, welche vorläufig auch noch weiterhin beibehalten werden wird. Bekanntlich erfolgt die Abgabe des Uhrenzeichens an das Centraltelegraphenamt in der Art, dass die Sternwarte 23 Sekunden vor 11 Uhr 45 Minuten Wiener Zeit 12 Striche auf einen Morse-Telegraphenapparat an das Central-

telegraphenamt abgibt. Der erste Strich erscheint um 11 Uhr 44 Minuten 37 Sekunden. Zur Abgabe eines Striches ist eine Sekunde Zeit nöthig. Der Zwischenraum zwischen zwei Strichen entspricht ebenfalls einer Sekunde, so dass der letzte Strich genau 11 Uhr 45 Minuten endet. Sämmtliche elektrische Bahnuhren sind derart eingerichtet, dass sie nach erfolgter Regulirung 11 Uhr 39 Minuten Bahnzeit (mitteleuropäische Zeit) zeigen, was mit 11 Uhr 44 Minuten 21 Sekunden Wiener Zeit gleichbedeutend ist, weil zwischen Wiener Zeit und mitteleuropäischer Zeit (Bahnzeit) eine Differenz von 5 Minuten und 21 Sekunden besteht. Um hiernach die eine Sekunde beanspruchende elektrische Regulirung genau zu vollziehen, muss man mit der Kurbeldrehung genau um 11 Uhr 44 Minuten 20 Sekunden beginnen und nach der Abgabe, also um 11 Uhr 44 Minuten 21 Sekunden, bis zum Beginne der betriebsmässigen Morseregulirung um 11 Uhr 41 Minuten 37 Sekunden, bleiben dem Beflissenen eben die eingangs erwähnten 16 Sekunden zur Verfügung, um von den einen Apparaten zu den anderen überzugehen. Das in Verwendung gebrachte System wurde im elektrotechnischen Departement des Eisenbahnministeriums projektirt und hat gegenüber allen anderen Systemen den bedeutenden Vorzug, dass Uhren zur Verwendung kommen, welche vorerst an und für sich so genau als nur immer möglich regulirt werden und deren Gangdifferenz demnach so gering ist, dass auch im Falle einer Störung in der elektrischen Regulirung durch einen oder mehrere Tage (wie dies ja bei Schneestürmen und anderen Elementarereignissen eintreten kann) eine genügend sichere Zeitangabe gewährleistet erscheint.

— Im Klub der österreichischen Eisenbahnbeamten hielt vor kurzem Oberinspektor Pauer einen Vortrag über **Stadtbahnen und Stadtbahntarife** unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse der Wiener Stadtbahn. Der Vortragende führte aus, dass die Wiener Stadtbahn bei richtiger Verwaltung sowohl dem Verkehrsbedürfnisse der Stadt gerecht werden, als auch ihren Betrieb so gestalten müsse, dass neben der vollen Deckung der Betriebskosten nach und nach eine bescheidene Verzinsung des investirten Kapitals von 70 000 000 Gulden erreicht werde. Dies könne geschehen, wenn die drei wichtigsten Elemente — der Tarif, der Abfertigungsdienst und der Verkehrsdienst — in richtiger Weise eingerichtet sind. Bei Festsetzung des Tarifs seien sowohl die Erfahrungen, die man im Auslande gemacht, benützt, als auch der Konkurrenz der nun dem elektrischen Betriebe entgegengehenden Tramway Rechnung getragen worden. Diesen Erwägungen verdanke der heutige Normaltarif der Stadtbahn seine Entstehung. Derselbe unterscheidet drei Zonen. Der Fahrpreis beträgt für die III. Klasse in der 1. Zone (bis 3 km) 10 Heller, in der 2. Zone (bis 8 km) 20 Heller, in der 3. Zone 30 Heller, für die II. Klasse in der 1. Zone 15, in der 2. Zone 30, in der 3. Zone 45 Heller. Der Aufbau und die Bildung der Fahrpreise sei nach einem wohldurchdachten System durchgeführt. Freilich habe der Tarif manche Kritik gefunden, da viele für einen Einheitstarif schwärmen, während andere das Ideal in der Festsetzung der Fahrpreise nach Kilometerentfernungen oder Stationslängen erblicken. Der Einheitstarif bestehe heute in Newyork, London und Budapest, allein für die Wiener Stadtbahn wäre dieser Tarif heute und künftig ein gewagtes Experiment, da der niedrigste Satz — 10 Heller — acceptirt werden müsste. Allerdings wäre ein derartiger Tarif das Ideal, wenn nicht die Stadtbahnverwaltung auch auf die Deckung der Betriebskosten Rücksicht nehmen müsste. Die Beförderung von 100 000 000 Personen im Jahr würde eine Einnahme von 10 000 000 Kronen ergeben, ein derartiger Verkehr wäre erforderlich, um die Betriebskosten, die ungefähr 80% der Einnahme betragen, zu decken, ausserdem bliebe noch ein Betriebsüberschuss von 1 000 000 Gulden, was einer Verzinsung von 1¼% des Anlagekapitals von 70 000 000 Gulden gleichkommt. Die Berliner Stadtbahn habe nach 15 jährigem Bestande und bei günstigerer Trassenführung ihrer Linien die Verkehrsziffer von 112 000 000 zu verzeichnen, die Freunde des Einheitstarifs müssen sich daher in Geduld fassen, bis auch die Wiener Stadtbahn einen Verkehr von 400 000 Personen täglich erreicht hat, heute wird sie erst von 25 000 Personen täglich benützt.

Der Vortragende hält auch die Einführung eines Kilometer- oder Stationstarifes weder aus manipulativen noch aus tarifpolitischen Gründen für gerechtfertigt; alles in allem genommen sei der Zonentarif, wie er auf der Wiener Stadtbahn und auch in Berlin besteht, der entsprechende. Die Einführung des elektrischen Strassenbahnbetriebes und die Herabsetzung der Fahrpreise durch den neuen Tramwayvertrag werde auch die Stadtbahn zwingen, mit ihren Tarifen herabzugehen, und zwar in der Weise, dass die 1. Zone von 3 auf 5 km, die 2. von 8 auf 10 km und die 3. Zone ab 10 km unter Aufrechterhaltung der heutigen Fahrpreise erweitert wird. Weiter empfahl der Vortragende die Einführung billigerer Monatskarten als bisher und die Zugestehung eines Nachlasses von dem Preise derselben an die Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung und deren Angehörige. Hierbei wies der Vortragende darauf hin, dass auch die preussische Staatseisenbahnverwaltung ähnliche Begünstigungen ihren Bediensteten für die Benutzung der Berliner Stadt- und Ringbahn einräume. Der Redner erklärte sich ferner für die Beseitigung der II. Wagenklasse, welche sehr geringe Frequenzziffern erzielte.

Was den Abfertigungsdienst anbetrifft, wies der Vortragende auf die Mängel des bestehenden Fahrkartensystems hin. Die Fahrkarten enthielten lediglich die Bemerkung, dass die Karte für eine Fahrt innerhalb zweier Stationen der betreffenden Zone gelte. Die Ausgangs- und Bestimmungsstation sind nicht vorgedruckt. Niemand könne aus der Karte entnehmen, für welche Strecke dieselbe gelte. Auch das Publikum habe noch wenig Schulung. Ein grosser Uebelstand bestehe in der Benutzung der Durchgangswagen. Nach dieser Richtung sollte streng darauf gesehen werden, dass nur eine Thür zum Einsteigen und die andere zum Aussteigen benutzt werde, damit der Zugaufenthalt auf das geringste Zeitmass von 20 Sekunden herabgedrückt werde. Hinsichtlich des Verkehrsdienstes empfahl der Vortragende, den Verkehr von der Stadtbahn auf die Lokalstrecken der Staatsbahnen nicht überzuleiten. Er bemängelte ferner die zu geringe Anzahl der Züge. Auch sollten die Züge in gleichen Intervallen abgehen, damit das Publikum, ohne erst im Fahrplane zu studiren, den richtigen Zug abwarten könne.

— **Die Motorwagen in Oesterreich.** Im niederösterreichischen Landtage wurde ein auf den Automobilismus in Oesterreich bezughabender Antrag eingebracht. Dieser Antrag hat folgenden Wortlaut:

„Der Motorwagen (Automobile) ist das Strassenverkehrsmittel der Zukunft, welches bei dem reich entwickelten niederösterreichischen Strassennetze es ermöglichen wird, auch solche Gegenden wirthschaftlich zu erschliessen, in welchen wegen der geringeren Verkehrsdichte der Bau und Betrieb von Kleinbahnen mit allzu grossen Opfern verbunden wäre; der Werth dieses Verkehrsmittels wird jetzt schon vielfach erkannt, die österreichische Militärverwaltung benutzt eine Anzahl solcher Fahrzeuge zur regelmässigen Ueberführung grösserer Lasten, in einigen Theilen Deutschlands wird der Motorwagenverkehr durch die öffentlichen Körperschaften gefördert, und in Frankreich unterstützt die Staatsverwaltung eine Anzahl von Motorwagenlinien durch jährliche Beiträge. Da auch in Niederösterreich die Erzeugung von Motorwagen sowie die Errichtung eigener Fabriken hierfür in Angriff genommen wurde, so wird es sich empfehlen, die Förderung des Motorwagenverkehres im Interesse einzelner Landestheile zu erwägen. Es wird daher der Antrag gestellt: Der Landesausschuss wird beauftragt, Studien zu veranlassen um seinerzeit Bericht darüber zu erstatten, ob unter thätiger Beihilfe der technischen Landesämter die Schaffung von Motorwagenlinien für Personen- und Lastenverkehr beziehungsweise die Bildung einschlägiger Genossenschaften gefördert werden solle, ferner ob allenfalls auch die vorschussweise Leistung einer Zinsengarantie empfehlenswerth sei."

— **Einführung elektrischen Betriebes auf der Linie Garam-Berzencze-Selmeczbánya.** Die Vereinigte Elektrizitätsgesellschaft in Budapest hat, wie der „Pester Lloyd" mittheilt, der Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen eine Offerte überreicht, betreffend die Einrichtung der Garam-Berzencze-Selmeczbányaer Linie der ungarischen Staatseisenbahnen auf elektrische Kraft. Die Angelegenheit wird gegenwärtig von der Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen studirt.

— Aus dem Motivenberichte zu dem die **Konversion der Prioritäten der Fünfkirchen-Barcser Bahn** betreffenden Gesetzentwurfe, welcher, wie bereits mitgetheilt, vom ungarischen Handelsminister im Abgeordnetenhause überreicht wurde, sind folgende bemerkenswerthe Stellen zu entnehmen: Die Konversion war schon in dem Uebereinkommen vorgesehen, welches bezüglich der Uebernahme der genannten Bahn in den Staatsbetrieb im Jahre 1893 abgeschlossen wurde. Damals kam auch, entsprechend dem Garantieverhältniss, eine Vereinbarung zustande, wonach der aus der Konversion erzielte Gewinn zur Rückzahlung jener Staatsvorschüsse dienen soll, die der Staat der Gesellschaft zur Deckung der Annuitäten der Investitionsanleihe vorgestreckt hat. Die Verhandlungen bezüglich der Konversion wurden zwischen dem Finanzminister, dem Handelsminister und der Bahngesellschaft geführt. Als Ausgangspunkt derselben diente insbesondere, dass die heute zur Verfügung stehende Annuität zur Verzinsung und Amortisation des neuen, wenn möglich mit 3,5% verzinslichen Anlehens verwendet werde, ohne dass jedoch die noch rückständige Tilgungsfrist des gegenwärtigen Anlehens verlängert würde. Der Vortheil für den Staat läge darin, dass der bei der Umwandelungsoperation erreichte Nutzen, welcher der Fünfkirchen-Barcser Bahn zugute kommt, zur Abzahlung der Garantievorschüsse verwendet wird. Aus dem Motivenberichte geht sonach hervor, dass abermals der Versuch mit einer 3,5% Obligation unternommen werden soll.

— **Die elektrische Einrichtung der Linien der Budapester Strasseneisenbahngesellschaft.** Auf den Linien der Budapester Strasseneisenbahngesellschaft, welche nahezu 30 Jahre mit Pferden betrieben wurden, ist bekanntlich, da die Bewältigung des Verkehres durch den Pferdebetrieb sich als nahezu unmöglich gestaltete, in den Jahren 1896 und 1897 die Umwandelung auf elektrischen Betrieb durchgeführt worden. Das der Vereinbarung zu Grunde gelegte System des elektrischen Betriebes war jenes der unterirdischen Stromzuführung nach dem Systeme Siemens & Halske, welches sich in Budapest bei der im Jahre 1889 eröffneten Budapester elektrischen Stadtbahn (vormals Siemens & Halske) bestens bewährt hatte. Der Umbau auf elektrischen Betrieb erstreckt sich bisher auf insgesammt 111 km Gleise. In den Jahren 1898 und 1899 kommen weitere 80 km Gleise hinzu. Zur Bewältigung des Verkehres auf diesen Linien dienten, wie einer Broschüre des Oberingenieurs Spängler zu entnehmen ist, im letzten Sommer insgesammt 273 Motorwagen und 52 Beiwagen. Es ist bemerkenswerth, dass schon derzeit, also ohne Rücksicht auf die noch geplanten Linien, Budapest von allen Städten in Europa das grösste Netz elektrischer Bahnen — und zwar 197 km Gleise — besitzt, darunter 58,5 km mit unterirdischer Stromzuführung und 7,6 km Untergrundbahn, auf denen 448 Motorwagen und 91 Beiwagen verkehren. Mit Hinzurechnung der bereits konzessionirten Linien werden im Verlaufe weiterer zwei Jahre die elektrischen Bahnlinien in Budapest eine Länge von ungefähr 300 km Gleise erreichen, auf welchen ein Wagenpark von über 600 Motorwagen in Dienst stehen wird. Was die technische Ausführung betrifft, so ist die Oberleitung für Stromabnahme nach dem Gleitbügelsystem Patent Siemens & Halske eingerichtet. Auch die unterirdische Stromzuleitung ist nach dem Patent Siemens & Halske durchgeführt. Eine der schwierigsten Aufgaben wurde durch den unmittelbaren Uebergang der Wagen von Strecken mit Oberleitung auf die Linien mit Unterleitung und umgekehrt gelöst. Der finanzielle Erfolg des Umbaues lässt sich noch nicht feststellen, da der ausschliesslich elektrische Betrieb kaum ein Jahr besteht. Doch zeigten sämmtliche Linien, sofort nach Einführung des elektrischen Betriebes, eine namhafte Steigerung der Personenfrequenz, welche 25—30 % und darüber betrug.

— **Die Haftpflicht der Eisenbahnen.** Im Sinne des § 79 des Betriebsreglements sind solche Frachtgüter, welche binnen 30 Tagen nach Ablauf der Lieferfrist dem Adressaten nicht abgeliefert werden konnten, als verloren zu betrachten, und hat der Aufgeber das Recht, Entschädigung für das Gut zu fordern. Eine Budapester Speditionsfirma verklagte die ungarischen Staatsbahnen auf Ersatz des Werthes von verfrachteten Seidenwaaren aus dem Grunde, weil dieselben dem Adressaten einer Lyoner Firma innerhalb der 30 Tage deshalb nicht zugestellt werden konnten, weil die Seidenwaaren bei der französischen Grenzstation wegen unzulänglicher Zolldeklaration zurückbehalten wurden, die ungarischen Staatsbahnen hiervon aber den Aufgeber erst nach Monaten verständigt hatten und somit die Behebung dieses Mangels innerhalb der zur Zustellung festgesetzten 30 Tage unmöglich wurde. Die Kurie wies den Kläger mit der Begründung ab, dass die verschuldete Verspätung in erster Reihe dem Verschulden des Klägers zuzuschreiben sei, weil er die mangelhafte Zolldeklaration dem Frachtbrief beigefügt, für deren Richtigkeit und Vollständigkeit die Bahn im Sinne des Art. 10 der Berner Konvention keine Verantwortung treffe. Für die verspätete Verständigung des Aufgebers über die zollamtliche Bemängelung der Zolldeklaration hätten die ungarischen Staatsbahnen allerdings die Verantwortung zu tragen und den hieraus erlittenen Schaden des Klägers zu vergüten. Allein das Aequivalent dieses Schadens könne nicht in dem eingeklagten Werthe der verfrachteten Waare bestehen, einen anderen Schaden aber habe der Kläger nicht geltend gemacht.

Vereins-Ausland.

— Wie rasch und günstig die **Entwickelung des Kleinbahnwesens in Belgien** fortschreitet, zeigt der letzte Jahresbeder „Société Nationale de chemin de fer vicinaux". Am 31. Dezember 1897 umfasste das Kleinbahnennetz 88 Linien mit 1 900,9 km. Seit dem 1. Januar 1898 wurden der Gesellschaft weitere 7 Linien mit 77 km konzessionirt, sodass sich der Gesammtumfang der konzessionirten Linien auf 1 977,9 km stellt. Davon waren 71 Linien mit 1 510,7 km im Betrieb, 17 weitere im Bau. Von dem Gesammtnetz haben 73 Linien (mit 1 549,6 km) eine Spurweite von 1 m; 11 Linien (mit 325,3 km) eine solche von 1,067 m; 4 Linien eine solche von 1,435 m. Von den 71 Linien waren 69 mit Dampfkraft, eine (Tramway du Nord d'Anvers) mit Pferdekraft, eine (Bruxelles à la Petite Espinette) mit Elektrizität betrieben. Bereits ist der Bau von weiteren 89 Linien in Erwägung genommen. Bemerkenswerth ist die stetige, wenn auch langsame Steigerung des Reinertrages. An Dividenden wurde im Durchschnitt bezahlt 1893: 2,80 %, 1894: 2,90 %, 1895: 2,98 %, 1896: 3,08 %, 1897: 3,15 %. Der Ueberschuss der Einnahmen für das Betriebskilometer betrug 1895: 1 466 Frcs., 1896: 1 547 Frcs., 1897: 1 649 Frcs.

— Das in der letzten Zeit aufgetauchte Gerücht, die **Schweizer Regierung** verhandle mit den einzelnen **Bahnen** wegen eines freien **Ankaufes**, bestätigt sich nach einer Mittheilung der „Voss. Ztg." nicht; es haben solche Verhandlungen nicht stattgefunden und sie sind, wie gemeldet wird, maassgebenden Ortes auch nicht beabsichtigt.

— Die an der **Jungfraubahn** beschäftigten **Arbeiter** sind — wie aus Bern gemeldet wird — wegen Lohndifferenzen in **Ausstand** getreten. Die meisten derselben sind abgereist.

— Die Direktion der königlich **serbischen Staatsbahnen** benöthigt für 1899 120 000 Stück **Unterlagsschwellen aus Eichenholz.** Die Offerten sind bis zum 10./22. Januar d. J. bei der Eisenbahnsektion des Bautenministeriums einzureichen und mit der Aufschrift „Offerte für die Lieferung von Unterlagsschwellen an die Direktion der königlich serbischen Staatsbahnen in Belgrad" zu versehen. Für eine Menge von weniger als 25 000 Stück Schwellen wird keine Offerte angenommen; ebenso werden Nachtragsofferten nicht berücksichtigt. Das Vadium von 20 % der Lizitationssumme ist in Baargeld oder in Staatswerthpapieren gleicher Höhe am Lizitationstage oder auch früher an der Hauptkasse der Eisenbahndirektion gegen Revers zu erlegen. Die näheren Lieferungsbedingungen können im serbischen Bautenministerium täglich eingesehen werden.

— **Lieferung von Eisenbahnwagen für den Molodienst des Hafens von Huelva (Spanien).** Laut der „Gaceta de Madrid" vom 24. Dezember v. J. erscheint eine Offertverhandlung auf den 23. Januar d. J. anberaumt, betreffend Lieferung von 28 Wagen für den Molodienst des Hafens von Huelva. Offerten (auf spanischem Stempelpapier) sind bis spätestens 22. d. Mts. an die Secretaria de la Junta de Obras del puerto de Huelva zu richten. Die baar oder in öffentlichen spanischen Papieren zu leistende Kaution beträgt 3 000 Pesetas.

— In der bevorstehenden Tagung sollen der **portugiesischen Volksvertretung** in Lissabon verschiedene Vorlagen über Anlage und Ausbau von **Kolonialeisenbahnen** unterbreitet werden, u. a. über die Errichtung einer Bank für die Organisation überseeischer Eisenbahngesellschaften, ferner Projekte über die Anlage einer Eisenbahn von Benguela nach Caconda in Südangola und im Cabindagebiet unweit der Kongomündung.

— Dass sich die **Reiselust in England** mehr als in irgend einem anderen Lande entwickelt, ist theils dem regen Geschäftsverkehre und theils einer unbeschreiblichen Rastlosigkeit zuzuschreiben, welche die Engländer unaufhörlich von Inlande nach der Seeküste und von da ins Innere treibt; die Schotten aus ihren Bergen nach dem flachen Süden und die Londoner nach dem schottischen Hochlande zieht. Der ausserordentliche Nationalwohlstand und die hohen Löhne machen es natürlich möglich, diesen Hang nach einem Scenenwechsel zu befriedigen, und alle gesellschaftlichen Einrichtungen begünstigen diese Liebhaberei. Besondere Gesetze schufen eine Anzahl volksthümlicher Festtage, die „Bankholidays", die ursprünglich dazu bestimmt waren, einige Tage bei Seite zu setzen, an denen sich die angestrengten Beamten der Banken erholen können, doch artete diese Einrichtung sehr bald dahin aus, dass alle Arbeiter, ohne Ausnahme, feiern, die Läden überall geschlossen sind, Bauunternehmungen still stehen und Geschäfte jeder Art ruhen. Ferner gelang es, den wöchentlichen Sonnabend in einen halben Festtag umzuwandeln, damit die Gelegenheit gegeben werde, sich während zweier Tage von den Anstrengungen der vorhergehenden fünf Arbeitstage zu erholen. Als eine Folge dieser unendlichen Bewegung gewann der Personenverkehr auf den grossbritannischen Bahnen einen Riesenumfang und erreichte im vorigen Jahre in runden Zahlen 860 000 000, so dass alle Männer, Frauen und Kinder, die das Inselreich bewohnen, durchschnittlich 25 Eisenbahnreisen während des Jahres zurücklegen.

— **Gellivara-Ofotenbahn.** Die schwedische Regierung hat — wie die „Voss. Ztg." mittheilt — kürzlich den definitiven Plan für die Theilstrecke der Linie Gellivara-Ofotensund von Gellivara bis zur Reichsgrenze festgestellt. Die bisher in geringerem Umfange betriebenen Bauarbeiten sind gleich nach Neujahr auf verschiedenen Stellen mit grosser Arbeiterzahl in Angriff genommen worden. Der Bauleitung wurden für 1899 5 400 000 Kr. zur Verfügung gestellt. Die ältere Strecke von Lulea bis Gellivara wird vielfach verstärkt, neue Weichen werden angelegt usw., um den zum Frühjahre zu erwartenden grösseren Eisenerztransport,

wozu dann auch noch die Förderung des Eisenerzfeldes Kirunnavara kommen dürfte, bewältigen zu können. Inzwischen kommen die Eisenerzzüge von Gellivara ununterbrochen nach Lulea, wo schon bedeutende Eisenerzvorräthe in der Nähe des Verladungsplatzes lagern.

— Ueber den Fortgang der Arbeiten bei **Durchsicht des russischen Gütertarifs** theilt die amtliche „Handels- und Industriezeitung" mit, dass von der im Departement für Eisenbahnangelegenheiten tagenden, zur Durchsicht dieses Tarifes besonders eingesetzten Konferenz das Tarifschema berathen wird, durch welches die gegenwärtig gültigen Klassen- und Differentialtarife ersetzt werden sollen. Vom Departement sind einige neue Varianten zu dem Schema zusammengestellt, welches anfänglich projektirt war. So ist das anfängliche Schema durch eine Variante dahin verändert worden, dass der anfängliche Satz für eine jede Klasse nicht bis zu einer Entfernung von 200 Werst, sondern bis zu einer Entfernung von 500 Werst unverändert bleibt, während die Frachtzahlung für weitere Strecken nach der hierfür in Aussicht genommenen Formel wächst. Eine andere Variante verändert das ursprüngliche Schema dahin, dass die Abrundung der Pud- und Werstsätze in anderer Weise erfolgt, als im Projekt vorgesehen, wodurch sich andere Klassen ergeben, und zwar: $^1/_{10}$, $^1/_{12}$, $^1/_{15}$, $^1/_{20}$ $^1/_{25}$, $^1/_{30}$, $^1/_{38}$, $^1/_{48}$, $^1/_{60}$, $^1/_{72}$, $^1/_{85}$, $^1/_{100}$, $^1/_{120}$ und $^1/_{150}$ Kop. pro Pud und Werst. In derselben Weise ist noch eine Variante projektirt, nur dass hier die Uebergänge von einer Klasse zur anderen andere sind.

Aus dieser Mittheilung geht jedenfalls das ziemlich deutlich hervor, dass man bei den Umgestaltungsarbeiten noch ziemlich weit im Felde ist und sich noch über die Grundlagen nicht verständigt hat.

Die Vorarbeiten für die hochwichtigen Berathungen sind zum Theil schon fertig und liegen bereits für einzelne Tarifgruppen in vier sehr umfangreichen Bänden vor, in denen über die Güter, die zu den betreffenden Gruppen gehören, ein sehr reichhaltiges statistisches Material zusammengetragen worden ist, das nach allen möglichen Richtungen, wie über die Produktion, die Absatzgebiete, die Preisverhältnisse usw. Auskunft gibt und somit eine vortreffliche Grundlage für die Tarifarbeiten bildet, aber auch gleichzeitig für diejenigen, die ein Interesse an der ökonomischen Entwickelung des Landes haben, eine Quelle reicher Belehrung bietet.

— In der dem deutschen Reichstage unterbreiteten Denkschrift des Reichsmarineamts über **„Die Entwickelung von Kiautschou"** (mit Karten und Plänen) wird darauf hingewiesen, dass der entscheidende Faktor für die Entwickelung von Handel und Gewerbe der Kolonie in der Gestaltung ihrer Verkehrsbeziehungen zu dem chinesischen Hinterlande liegt. In Ermangelung eines schiffbaren Wasserweges von Kiautschou in das Hinterland und angesichts des überaus dürftigen Zustandes der chinesischen Landverbindungen, ist der rasche Bau von Eisenbahnen die nächste und wichtigste Aufgabe der wirthschaftlichen Erschliessung des Landes. Diese Aufgabe bleibt grundsätzlich der Initiative des Privatkapitals überlassen. Ein geldkräftiges Syndikat, welches weite Kreise der deutschen Industrie umfasst, ist in der Bildung begriffen; auf Veranlassung desselben haben die technischen Vorarbeiten (Trassirungen usw.) für den Bahnbau bereits begonnen. Ueber die förmliche Ertheilung der Konzession schweben zur Zeit noch Verhandlungen mit diesem Syndikat. — Auf dem beigegebenen Bebauungsplan für die neu anzulegende Stadt ist unter anderen auch der Bahnhof eingezeichnet, in der Nähe der Landungsbrücke und des Zollhauses. Aus dem Innern kommt die geplante Eisenbahn an der Chinesenstadt vorbei und durchschneidet dann ein weites Gelände, das für Lagerplätze und industrielle Anlagen bestimmt ist.

— **Die Verbindung Ceylons mit dem Festlande von Indien** durch einen Eisenbahnbau über die sogenannte „Adamsbrücke" wird — einer Mittheilung des „Hamb. Corresp." zufolge — von den englischen Politikern und Militärs als eine „imperiale Nothwendigkeit" erachtet. Aus diesem Gesichtspunkte erklärt es sich, wenn das neuerdings in Ceylon zur Erörterung gestellte Projekt einer Verlängerung des insularen Eisenbahnsystems bis Manaar am äussersten südlichen Ende der Adamsbrücke von den politischen und militärischen Fachkreisen Indiens wie Englands mit grösstem Interesse verfolgt wird. Die Hauptschwierigkeit einer allseitig zufriedenstellenden Durchführung des Projektes liegt in dem Umstande, dass die indischen Festlandsbahnen und die Bahnen auf Ceylon verschiedene Spurweiten — dort 1 m, hier 5½ Fuss (engl.) — haben, und, wenn an irgend einem Punkte der Adamsbrücke eine Unterbrechung der Spurweite einträte, der strategische Werth des ganzen Bahnanschlusses in ernster Weise beeinträchtigt würde. Mindestens die Strecke bis Manaar müsste in der Meterspurweite hergestellt werden, wenn man sich nicht entschliessen will, das ganze Eisenbahnsystem der Insel auf diese Spurweite zu bringen. Zu letzterem ist Ceylon aus eigenen Mitteln allerdings nicht vermögend, hier müsste schon das Mutterland subventionirend eintreten, was aber kein im Handumdrehen zu lösendes Problem ist. Mit dem Anschlusse Ceylons an das festländische Bahnnetz dürfte es also noch gute Wege haben.

Eines der wichtigsten Mittelglieder der **Bahn vom Kap nach Kairo** wird die Strecke sein, welche die Hauptstadt Rhodesias, Buluwayo, mit dem Tanganika verbinden wird. Die Aussichten dieser Strecke schildert der Franzose Declé in der „Fortnightly Review". Declé ist einer der wenigen Reisenden, welche diese Strecke durch eigene Anschauung kennen. Er hält die Bahn nicht nur für nöthig zur erfolgreichen Aufschliessung des Landes, sondern sagt ihr auch, in vielleicht etwas optimistischer Weise, gute Einnahmen voraus.

Die Bahn soll zunächst von Buluwayo nach dem aufblühenden Orte Gwelo gehen, der an der Heerstrasse nach Salisbury liegt (100 englische Meilen). Von dort aus sollen Seitenlinien abzweigen nach Hartley=Hill und nach Lo Mogunda, wo Goldfelder liegen. Dann fährt die Bahn nördlich und erreicht im Thale des Inkalwasi und des Sanyati fortschreitend bei Kariba den Zambesi, der dort mit Brausen und Tosen sich durch die Felsenkette drängt (250 englische Meilen). Nördlich sich wendend, gelangt die Bahn an die breite, flache Fluth des Bangwelosees und durchkreuzt dann das reiche Land zwischen diesem und dem Nyassasee. Dem Flussthale des Zambesi folgend lässt die Bahn das gewaltige Bergmassiv des 2000 m hohen Tschitambe hinter sich und gelangt an den Tanganika.

Die neue Bahn wird sich, nach der Ansicht Declé's schon deshalb rentiren, weil sie noch unbenutzte, aber reiche Goldfelder dem Verkehr aufschliesst. Solche Gebiete finden sich zunächst bei Buluwayo längs der Matopeberge. Dann findet man Gold bei Gwelo, wo in der Nähe der Kuli-Kuliberge schon früher von den Portugiesen ausgebeutete Minen sind. Weiter nördlich sind Goldfelder am Ober=Umfilu unweit Hartley=Hill sowie bei Mazoe am Hanyaniflusse. Nach Ueberschreitung des Zambesi, bei Kariba, tritt die Bahn ein in die schöne wellige Fläche des Maschukulumbelandes, wo gutes Weideland ist. Nördlicher, dem Tanganika zu, trifft man auf erzreiche, noch fast unbekannte Gegenden. Thatsache ist — schreibt Declé — dass die Portugiesen westlich vom Nyassa Goldfunde gemacht und dass sie von den Negern am Ober-Zambesi Goldstaub gekauft haben. Kohle muss auch gefunden werden, und sind bereits Felder am Sanyati entdeckt worden und andere wird man auch nördlich des Zambesi antreffen, denn die geologische Formation ist die gleiche, und eine Kohlenmine hat den Portugiesen schon acht Jahre die Kohle für ihre Kanonenboote in Mozambique geliefert. Gepflanzt werden kann im Zambesithale und längs der neuen Linie vierlerlei. Das Land ist geeignet für Zucker, Kautschuk, Tabak und eine Menge tropischer Nutzpflanzen.

Die Vollendung der Buluwayobahn wird noch in anderer Weise für ganz Südafrika bedeutsam werden. Die Arbeitsfrage dürfte dadurch eine neue Wendung erhalten. Jetzt erfordern die Goldfelder von Johannesburg, die Diamantenminen von Kimberley und Rhodesia Hunderttausende von Arbeitern, die nicht erhältlich sind. Auch jetzt schon kommen, angelockt durch die Aussicht auf hohen Lohn, viele Leute aus der Zambesigegend. Der Zuzug wird plötzlich und mächtig zunehmen, wenn eine gute und billige Verbindung des zu erschliessenden Gebietes mit den Kapstaaten besteht. Die Eingeborenen, die sich verdingen, machen von ihrem Verdienste viele Einkäufe. Da sie jetzt aber die erworbenen Sachen an 1500 Meilen weit auf dem Kopfe heimtragen müssen, so ist es klar, dass vielen dazu die Lust vergeht. Sie verkaufen, was sie haben und — vertrinken das erhaltene Geld Nach dem Baue der Bahn werden viele gute Arbeiter, z. B. Uniamwesi, bis nach der Kapstadt kommen können und die Leute werden, weil sie schnell und billig die gekauften Sachen nach der Heimath schicken können, den Werth ihrer Arbeit geniessen. Da sie, einmal an gewisse Bedürfnisse gewöhnt, diese und ähnliche Dinge sich werden nachschicken lassen, würde auch nach dieser Hinsicht die Bahn mittelbar Erträge bringen, weil sie dem britischen Handel neue Gebiete erschliesst und die Bevölkerung riesiger Landstrecken allmählich zu Abnehmern erziehen wird.

— Wie der „Köln. Ztg." unterm 8. v. Mts. aus Porto Alegre (Brasilien) mitgetheilt wird, sind dort bereits deutsche Eisenbahningenieure zur Herstellung der mit deutschem Kapital zu erbauenden **Eisenbahnstrecke St. Luiz-Tubaceratan-Cruz-Alta-Caxias** eingetroffen und schreiten die Vorarbeiten für jene Strecke kräftig vorwärts. Dies hat allgemein einen guten Eindruck gemacht und dem Regierungskreise nicht geringe Hochachtung vor deutschem Unternehmungsgeist eingeflösst. Die Regierung sucht nach Kräften den Bau der Eisenbahn, welche dazu bestimmt ist, die reichen und grossen Gebiete des oberen Uruguay zu erschliessen, zu fördern.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterr.-ungar.-französischer Eisenbahnverband.

Berichtigung.

Die in der Kundmachung betreffend die Einführung direkter Frachtsätze für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose) in Nr. 98 dieses Blattes vom 21. Dezember 1898 auf Seite 1541/1542 unter (2994) bezifferten Frachtsätze gelten für 1 000 kg. Es hat statt „Francs Gold für 10 000 kg" richtig „Francs Gold für 1 000 kg" zu lauten.

Wien, am 4. Januar 1899. (99)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens betheiligten Verwaltungen.

2. Ladefristen.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Die von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin für die Gruppen- und Gruppenwechseltarife der preussischen Staatsbahn unterm 12. Oktober v. J. in den Pflichtblättern bekannt gegebenen Abänderungen der besonderen Bestimmungen zu § 56 und § 69 der Verkehrsordnung kommen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde vom 1. März 1899 auch im Binnenverkehr der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn zur Einführung.

Die Direktion. (100)

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Die von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin für die Gruppen- und Gruppenwechseltarife der preussischen Staatsbahn unterm 12. Oktober v. J. in den Pflichtblättern bekannt gegebenen Abänderungen an den besonderen Bestimmungen zu § 56 und § 69 der Verkehrsordnung kommen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde vom 1. März 1899 auch im Binnenverkehr der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn zur Einführung.

Rawitsch, den 4. Januar 1899. (101)
Die Direktion.

3. Güterverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1899 wird in Lörrach eine amtliche Güterbestätterei errichtet. Die Zusatzbestimmung zu § 68 der Verkehrsordnung wird im badischen Gütertarif entsprechend ergänzt.

Diese Ergänzung ist gemäss der Vorschriften unter I 2 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Karlsruhe, den 5. Januar 1899. (102)
Generaldirektion.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Eisenbahnverband. Gütertarif Theil II Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1899 wird die Relation Freihung-Tremoschna in den Ausnahmetarif Nr. 28 für Sand aufgenommen.

München, den 3. Januar 1899. (103)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 16. Januar l. J. gelangen für die Beförderung von lebenden Geflügel als Eilstückgut zwischen Kostajnika und Sunja einerseits und Rimsting anderseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 1. Januar 1899. (104)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. 2. Heft. Elsass-lothringisch - luxemburgisch - württembergischer Güterverkehr.

Mit dem 28. Februar 1899 treten ohne Ersatz ausser Kraft:

a) die Entfernungen und Frachtsätze im Verkehr nach und von der elsass-lothringischen Station Stieringen-Wendel im Klassentarif und im Ausnahmetarif Nr. 1 a und b (Holz),

b) die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 (Mineralölrückstände) im Verkehr von der elsass-lothringischen Station Lauterburg nach den württemb. Stationen Aalen, Göppingen, Heilbronn a. N., Ludwigsburg, Stuttgart und Ulm.

Stuttgart, den 3. Januar 1899. (105)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion d. k. württ. Staatseisenbahnen.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Zur Uebersicht der Ermässigungen, welche im Mannheim usw. -bayerischen Kohlenverkehre auf die Frachtsätze des Spezialtarifs III gewährt werden, ist mit Gültigkeit vom 1. Januar l. J. der II. Nachtrag ausgegeben worden. Derselbe ist durch die betheiligten badischen und pfälzischen Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Karlsruhe, den 4. Januar 1899. (106)
Generaldirektion.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Tarifheft 1.

Am 15. Januar n. St. 1899 treten für Friedrichshafen loco und transito, Station der württembergischen Staatsbahnen, in oben bezeichnetem Verkehr anderweite, grösstentheils ermässigte Frachtsätze in Kraft. Soweit in den Ausnahmetarifen 7 A und 7 B Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 28. Februar n. St. 1899.

Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Bromberg, den 2. Januar 1899. (107)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Russisch-westpreussischer Getreideverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar alten/1. Februar neuen Stils 1899 wird zum russisch - westpreussischen Ausnahmetarif 7 der zweite Nachtrag eingeführt. Derselbe kann von den Güterabfertigungsstellen Danzig und Neufahrwasser, sowie von der unterzeichneten Verwaltung bezogen werden.

Danzig, den 6. Januar 1899. (108)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1899 ab werden die Stationen Herxheim bei Landau und Offenbach a. d. Queich der pfälzischen Eisenbahnen in den direkten Verkehr (Tarifheft 2) einbezogen. Der Frachtberechnung sind für diese Stationen die Entfernungen der Station Landau Hauptbahnhof zuzüglich

11 km für Herxheim bei Landau und
6 „ „ Offenbach a. d. Queich

zu Grunde zu legen.

Die Stationen Dreihof-Offenbach und Insheim-Herxheim der pfälzischen Eisenbahnen haben die Bezeichnungen „Dreihof" und „Insheim" erhalten.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 4. Januar 1899. (109)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-niederdeutscher Güter- und Kohlenverkehr.

Mit dem 15. d. Mts. wird die dem Stückgut- und Wagenladungsverkehr dienende Haltestelle Niendorf im Lübeckischen der Lübeck-Büchener Eisenbahn in die oben bezeichneten Verkehre einbezogen.

Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres im Güterverkehr die um 9 km erhöhten Tarifentfernungen für Reinfeld (Holstein), im Kohlenverkehr die Frachtsätze der Station Lübeck zu Grunde gelegt.

Sendungen nach der genannten Haltestelle dürfen nur frankirt, von derselben nur unfrankirt, in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden.

Essen, den 3. Januar 1899. (110)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe V.

Vom 10. Januar 1899 bis einschliesslich 31. März 1900 treten von Burgkemnitz nach Grossbeeren und Ludwigsfelde, von Gräfenhainichen nach Woltersdorf bei Luckenwalde, sowie von Gräfenhainichen und Radis nach Grossbeeren, Ludwigsfelde und Trebbin im Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe ermässigte Frachtsätze in Höhe der von Bitterfeld nach Grossbeeren, Ludwigsfelde, Trebbin und Woltersdorf b. Luckenwalde bestehenden Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Halle a/Saale, den 5. Januar 1899. (111)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Wegen Aufnahme der Lokalbahn Mering-Weilheim durch Nachtrag II in den bayerischen Vizinal- und Lokalbahnschnitttarif ab 1. Januar 1899 ist die Anschlussstation Geltendorf mit direkten Tarifentfernungen aufgenommen, womit indess eine Abfertigung nach und von Geltendorf selbst nicht verbunden ist. Nähere Auskunft ertheilen die Tarifstationen.

Hannover, den 6. Januar 1899. (112)
Königliche Eisenbahndirektion.

Russisch-ostpreussischer Getreideverkehr über Grajewo.

Zum russisch-ostpreussischen Ausnahmetarif 7 für Getreide, Oelsamen usw. wird der zweite Nachtrag eingeführt, gültig vom 20. Januar alten, 1. Februar neuen Stils 1899, soweit darin nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist. Derselbe enthält Frachtsätze von neu eröffneten Stationen der Charkow-Nikolajew-, Ekaterinen-, Moskau-Kiew-Woronesch-, Moskau-Kursk-, St. Petersburg-Warschauer, Rjäsan-Uralsker, Südost-, Südwest-, Wladikawkas- und Weichsel-Eisenbahn über Grajewo nach Königsberg, Pillau bezw. Memel, neue Frachtsätze von Rjäsan-Uralsker Stationen über die Umwegsrouten Paweletz-Wjasma- und Bogojawlensk-Jeletz-Grajewo und Berichtigungen. Insoweit durch die letzteren Frachterhöhungen oder Verkehrserschwernisse eintreten, gelten diese erst vom 8./20. Februar d. J. ab. Druckabzüge des Nachtrages sind demnächst auf unserer hiesigen Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof erhältlich. (113H&V)

Direktion
der ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr.

Die Betriebseröffnung der Neubaustrecke Pyritz-Jädickendorf erfolgt am 8. Januar d. J. (vergleiche Bekanntmachung vom 27. Dezember 1898).

Die Bekanntmachung vom 27. Dezember 1898 wird ferner dahin ergänzt, dass die in dem Nachtrage VIII zum Tarifheft 1 des ostdeutschen Privatbahngütertarifes im Verkehr mit der Breslau-Warschauer Eisenbahn enthaltenen Tariferhöhungen erst vom 16. Februar d. J. ab in Gültigkeit treten und dass die in die betreffenden Nachträge aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden sind.

Stettin, den 7. Januar 1899. (113 a)

Königliche Eisenbahndirekton,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Hefte 1 und 3.

Die unter dem 31. Oktober v. J. bekannt gegebene Tarifirung von Eisenbahnfahrkarten aus Pappe, unbedruckt (Aufnahme in Serie A des Ausnahmetarifs Nr. 5), welche nach unserer Bekanntmachung vom 6 Dezember v. J. nicht in Geltung treten sollte, bleibt noch bis 1. März d. J. bestehen.

Breslau, den 5. Januar 1899. (114)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckareisenbahn.

Soweit für die Stationen der Main-Neckarbahn Bensheim und Darmstadt Hauptbhf. im Verkehr mit Stationen der ehemaligen hessischen Ludwigsbahn und zwischen den Stationen Bensheim und Darmstadt Hptbf. des Direktionsbezirks Mainz im Verkehr mit Stationen der Main-Neckarbahn direkte Frachtsätze nicht bestanden haben, gelangen solche mit Gültigkeit vom 10. Januar ab unter theilweiser Beschränkung auf den Wagenladungsverkehr zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 7. Januar 1899. (115)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 15. Januar 1899 werden die nachgenannten zwei Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken in den direkten Güterverkehr mit den Stationen der gross. badischen Staatseisenbahnen, sowie der süddeutschen Eisenbahngesellschaft (Bregthalbahn, Kaiserstuhlbahn und der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn) einbezogen und zwar: Hohenfels für den unbeschränkten Verkehr und Zewen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr im Einzelgewicht bis 200 kg.

Nähere Auskunft ertheilen die für den Güterverkehr eingerichteten diesseitigen Stationen.

Karlsruhe, den 3. Januar 1899. (116)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

(Frachtsätze für die Beförderung von Bier in Fässern von Pilsen und Plzenec nach Genf transit mit der Bestimmung nach den französischen Stationen Lyon, Marseille, Cette, Toulon und weiter.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899 gelangen für die Beförderung von Bier in Fässern bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 kg, b) 10 000 kg

für den Frachtbrief und Wagen und Erfüllung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes vom 1. Dezember 1894 für den schweizerisch-österreichisch-ungarischen Transitverkehr nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach Genf transit							
	für Sendungen nach							
	Lyon und weiter		Marseille und weiter		Cette und weiter		Toulon und weiter	
	bei Aufgabe von mindestens							
	5 000	10 000	5 000	10 000	5 000	10 000	5 000	10 000
	Kilogramm pro Wagen auf einen Frachtbrief							
	Francs Gold für 1 000 kg							
Pilsen . .	63,95	52,60	62,10	52,60	63,10	52,60	60,95	51,30
Plzenec . .	64,45	53,20	62,60	53,20	63,60	53,20	61,45	51,70

Wien, am 27. Dezember 1898. (117)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Frachtsatzes für die Beförderung von Chlorbaryum von Aussig nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899, wird für die Beförderung von Chlorbaryum in Fässern von Aussig, Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, nach Paris (Douane, Reuilly und La Villette) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ein Frachtsatz von 53,15 Frcs. Gold für 1 000 kg berechnet.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif-Theile I, Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif-Theile I, Abtheilung B des österreich.-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 2. Januar 1899. (118)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich.-Lindau-vorarlberger Eisenbahnverband.

Zulässigkeit des Zusammenladens von Gütern der Klasse A und des Ausnahmetarifes 7a mit Gütern der Ausnahmetarife 6b und 6d. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899, ist im Verkehre zwischen Bregenz, Buchs, Lindau und St. Margrethen einerseits und Prag (Bubna), Prag (Sandthor), Prag (Smichow), Stationen der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn, dann Prag (St. B.) und Smichow, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie den Stationen Komotau und Kralup der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn andererseits das Zusammenladen von Gütern der Klasse A und des Ausnahmetarifes 7 a mit Gütern der Ausnahmetarife 6 b und 6 d des vom 1. März 1896 gültigen Tarifes, Theil I und Theil II, Heft 1 und 2 für den österreich.-Lindau-vorarlberger Eisenbahnverband bei frachtgutmässiger Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Wagen in beiden Verkehrsrichtungen zulässig.

Hierbei kommt für das wirkliche Gewicht der Artikel der Klasse A, des Ausnahmetarifes 7 a und der Ausnahmetarife 6 b und 6 d die Fracht nach den bezüglichen Tarifsätzen und — wenn das Gesammtgewicht dieser Artikel 10 000 kg nicht erreicht — für das Fehl- bezw. Ergänzungsgewicht der Frachtsatz der Klasse A zur Anrechnung.

Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Aufgabe mit mehreren Frachtbriefen haben die im Tarife, Theil I für den österreich.-Lindau-vorarlberger Eisenbahnverband vom 1. März 1896 enthaltenen einschlägigen Bestimmungen Gültigkeit.

Wien, am 28. Dezember 1898. (119)

K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn.

Theilweise Ermässigung der im Verbandsgütertarife Theil II, Heft 3 vom 15. Oktober 1893, bezw. in den Nachträgen III und V hierzu enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 4 und 25.

Die Frachtsätze der in rubro bezeichneten Ausnahmetarife erfahren rücksicht-

lich mehrerer Relationen unter Aufrechthaltung der für die besagten Ausnahmetarife gültigen Tarifbestimmungen für die Zeit vom 1. Januar 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1899 eine Ermässigung bis zu 29 ₰ pro 100 kg.

Die betreffenden Stationsverbindungen und ermässigten Frachtsätze, welch letztere im Kartirungswege zur Anwendung gelangen, können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 7. Januar 1899. (120)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Zu dem vom 1. Oktober 1897 ab gültigen Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Reichsbahn-Staatsbahnverkehre wird mit Geltung vom 1. März d. J. ein Nachtrag I herausgegeben, welcher neben der Einführung neuer Tarifsätze auch Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung“ enthält. Insbesondere sind die bisherigen Bestimmungen über die Verausgabung von Monatskarten im Verkehr zwischen diesseitigen Stationen und Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken abgeändert. Während bisher bei Ermittelung der Fahrpreise für solche die Taxen derjenigen Verwaltung, welche die Karten verausgabt, zu Grunde zu legen waren, sind künftig die für jedes Gebiet geltenden Einzeltaxen maassgebend und wird der Fahrpreis durch Zusammenstoss der für jede Verwaltung sich ergebenden Beträge gebildet. Mit der neuen Berechnungsweise ist zum Theil eine Erhöhung der bisherigen Fahrpreise verbunden, über welche unser Tarifbüreau auf Verlangen Auskunft ertheilt. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter 12 genehmigt worden.

Strassburg, den 2. Januar 1899. (121)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

5. Verdingungen.

Verdingung von A 6 980 kg Eisendraht, 8 020 kg Stahldraht in je 6 Loosen, 18 520 Tafeln Weissblech in 5 Loosen, 695 qm Drahtgeflecht zu Funkenfängern in 3 Loosen, 18 210 m Halfterkette in 6 Loosen, 6 450 Stück Sprungfedern in 4 Loosen, 4 500 Mille eisernen Splinten in 6 Loosen, 90 700 kg eisernen und messingenen Drahtstiften sowie Kammzwecken in 14 Loosen, 278 100 kg eisernen Kesselnieten und 4 134 Mille Mannheimer Blechnieten in je 6 Loosen, 11 730 Mille eisernen und messingenen Holzschrauben in 11 Loosen, 76 350 Stück eisernen Holzschrauben (Schlüsselschrauben) in 6 Loosen, 7 000 Stück Knopfnägeln und 300 Mille Polsternägeln in je einem Loose, 3 520 Mille eisernen Schloss- und Decknägeln in 2 Loosen. B. 2 793 000 Stück eisernen ungeschnittenen und geschnittenen Muttern in 20 Loosen, 1 407 Mille eisernen Bekleidungsschrauben in 30 Loosen und 1 483 400 Stück eisernen Schrauben mit und ohne Muttern in 56 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift für A bis zum 24., und für B bis zum 26. Januar 1899 Vormittags 10 Uhr an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W., Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 416, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 1,50 ℳ für A und 1,50 ℳ für B **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 21. Februar 1899.

Berlin, den 5. Januar 1899. (122)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung von: Gruppe C IV: 4 760 Zughaken, 13 300 Normal- und 2 590 Sicherheitskuppelungen, 2 840 Bufferkreuzen, 8 760 Bufferstangen, 2 810 Bufferstössern, 500 Buffertellern, 7 710 Kuppelungsspindeln und 1 180 Achsbuchsbügeln.

Gruppe C IV a: 106 310 m Siederöhren für Lokomotiven und 4 520 m eiserne Leitungsröhren für 1899.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin am 26. Januar 1899 Vormittags 10 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzureichen.

Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes eingesehen, sowie auch gegen Einsendung von 1 ℳ für Gruppe C IV und 0,5 ℳ für Gruppe C IV a (nicht in Briefmarken) portopflichtig bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 23. Februar 1899.

Kattowitz, den 4. Januar 1899. (123)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Materialien für Oberbau Norm. Pr. St. E. 8 a E.

Die Anlieferung von
- 3 400 Schienen aus Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 1 700 t,
- 27 000 Schwellen aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 1 600 t,
- 3 500 Paar Laschen aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 130 t,
- 28 000 Hakenplatten Nr. 3 aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 55 t,
- 28 000 Hakenplatten Nr. 4 aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 56 t,
- 28 000 Klemmplatten Nr. 0 aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 19 t,
- 28 000 Klemmplatten Nr. 1 aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 19 t,
- 15 000 Laschenschrauben aus Schweisseisen im Gesammtgewicht von ca. 11 t,
- 60 000 Hakenschrauben aus Schweisseisen im Gesammtgewicht von ca. 34 t,
- 80 000 einfache Federringe aus Flussstahl

ist zu vergeben.

Zeichnungen und Bedingungen für diese Oberbaumaterialien können gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Versiegelte mit der Aufschrift „Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehene Angebote, in welchen gleichzeitig die kürzesten Liefertermine anzugeben sind, sind bis zum 24. d. Mts., Vorm. 11 Uhr an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Darmstadt, den 4. Januar 1899. (124)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Lieferung von Filz, Glas, Schwämmen und Spiritus.

Die Lieferung der bis zum 31. März 1900 erforderlichen 1 030 qm Filz, 6 180 qm Glas, 12 000 l denat. Spiritus und 70 kg Schwämme soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ (in baar) bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 24. Januar k. J., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. Februar 1899.

Magdeburg, den 31. Dezember 1898. (125)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Deutsch - russischer Eisenbahnverband.

Infolge der in den letzten Jahren erfolgten bedeutenden Ausdehnung des russischen Eisenbahnnetzes haben wir das von uns im Jahre 1895 herausgegebene Verzeichniss der Stationen des europäischen Russlands nebst zugehöriger Uebersichtskarte für unseren Dienst neu aufgelegt und dieselbe mit dem Anschluss an die Bahnen in Sibirien und der Bucharei versehen.

Zu beziehen durch unsere Drucksachenkontrole zum Preise von 1,25 ℳ für Verzeichniss mit Karte.

Strassburg, den 31. Dezember 1898. (126)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Wagenverleihung.

20 bis 25 offene Güterwagen normalspurig mit einem Ladegewicht von 10,5 t sind auf längere Zeit gegen mässige Miethe abzugeben.

Hildesheim, den 6. Januar 1899. (127)
Betriebsleitung
der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn.

7. Offene Stellen.

Zum baldigsten Eintritt werden einige im Stations- und Abfertigungsdienst ausgebildete Beamte gesucht. Probezeit 6 Monat, sodann bei zufriedenstellenden Leistungen Anstellung mit Pensionsberechtigung. Zeugniss zum einjährigen Dienst erwünscht.

Meldungen sofort einzureichen unter Beifügung von Lebenslauf und Zeugnissen. (128)

Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 6. Februar Vorm. gemeldet.

Nr. 3. Berlin, am 11. Februar 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	31	1	—	leere Kiste	3	1	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
2	A	15	1	—	Küchenbank	5	2	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
3	A B S	3021	1	—	leere Kiste	23	3	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
4	A C T	122	1	Fass	Soda	55	4	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
5	{ AF }	5265	1	Kiste	leer	12	5	Düsseld.-Derend.	„	
6	A J	2438	1	„	Porzellan	68	6	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
7	{ AK }	102	1	Sack	Haselnüsse	25,5	7	Loslau	K. E.-D. Kattowitz	
8	A M	IV	1	„	Holzwaaren	5	8	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
9	A P	100	1	Kiste	Bücher	27	9	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
10	A S	3	1	—	Bücheretagere	7	10	Bielefeld	„	
11	A T	375	1	Reisekorb	leer	7	11	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
12	A W	1178	1	Kiste	Glas u. Porzellan	96	12	Ludwigshafen	Pfalzbahn	
13	A W S	1946	1	Ballen	?	25	13	Schalke	K. E.-D. Essen	
14	B	{ 9528 8524 }	2	Kolli	eis. Ofenrohre	—	14	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
15	B	4	1	Sack	Kartoffeln	42	15	Hannover N.	„	verkauft.
16	B	—	1	—	leerer Kübel	5	16	Kiel	K. E.-D. Altona	
17	B	8275	1	Fass	Zinkweiss	111	17	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
18	B	2/3	2	—	eis. Wasserschrot	139	18	Johanngeorgenstadt	Sächsische Stsb.	
19	B A	4	1	—	l. Korbflasche	3	19	Hochfeld Rh.	K. E.-D. Essen	{ aus einem Wagen von Bayern.
20	B C	10385	1	Kiste	Kleider u. Wäsche	47	20	Kufstein	Oesterr. Südbahn	
21	B & C	20308	1	—	leere Kiste	4	21	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
22	B S	952	1	Ballen	baumwollene Gaze	50	22	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
23	B S	128	1	Fass	leer, 620 l	—	23	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
24	C B	403	1	Kiste	leer	37	24	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
25	C D	—	1	Kollo	Eisen	2,5	25	Remscheid	„	
26	C D	5142	1	Kiste	Glas- und Bronzewaaren	51	26	Düsseld.-Derend.	„	
27	C E	5326	1	„	Maccaroni	30	27	Gebweiler	Reichsbahn	
28	C H	{ 5786 5727 }	2	Ballen	Leder	63	28	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
29	C H	—	1	—	Waagebalken	270	29	Düsseld.-Derend.	„	
30	C H	2429	1	Kiste	Eisenwaaren	37	30	„	„	
31	C H S	258	1	„	leer	5	31	„	„	
32	C H S	1940	1	—	leere Kiste	23	32	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
33	C K	193	1	Kiste	gefüllt	—	33	Lauscha	K. E.-D. Erfurt	
34	C M C	—	1	Bund	7 Heerdringe	3,5	34	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
35	C M H	3	1	Kiste	Lampen	34	35	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
36	C P	1685	1	„	Zucker	27	36	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
37	{ C P B }	4182	1	„	Zimmt	38	37	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
38	D	—	1	—	Pumpentheil	?	38	Maroldsweisach	Bayerische Stsb.	
39	D A G	13	1	Kiste	Automat	—	39	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
40	D A G	5/12	2	Kisten	ansch. desgl.	—	40	„	„	
41	D A G	90087	1	Kiste	Zuckerwaaren	5	41	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
42	D A Z	—	1	Sack	Cementsäcke	16,5	42	Chemnitz	Sächsische Stsb.	leere.
43	D E M	6963	1	Fass	minderwerthiges Petroleum	138	43	Bischofsburg	K. E.-D. Königsberg	*)
44	D J F	9555/6	2	Pack	4 Rohrsessel	18	44	Kaiserslautern	Pfalzbahn	
45	D K C	—	1	Korb	leer	11	45	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
46	D W	—	2	Formen	Holz	21	46	Strassburg	Reichsbahn	
47	E ⊓	8076	1	Harrass	Steingut	100	47	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
48	E ⊓	5	1	Kiste	leer	5	48	„	„	
49	E C	2774	1	Fass	leer	11	49	„	„	
50	E D	54	1	—	leere Kiste	—	50	Mainz	Direktion Mainz	
51	E G	—	4	Bund	Pflanzenhaare f. Besen	65	51	Heidelberg	Badische Stsb.	

*) Nur zu Asphaltirungszwecken verwendbar.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
52	E H	7	1	Kiste	leer —	12	52	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
53	E K	1/2	2	—	leere Kisten —	48	53	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
54	E M	1997	1	Fass	Oel —	—	54	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
55	E M	3039	1	Stück	Guss —	4	55	Strassburg	Reichsbahn	
56	E R	div.	16	Fässer	(leer, 319—885 l Aichgehalt)	—	56	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
57	F	605/7	3	Ballen	unbekannt —	—	57	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
58	F ×	—	1	—	ff Stein —	40	58	Hagen-Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
59	F	94	1	Fass	leer, 342 l —	—	59	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
60	F B	100	1	Korb	Kleider —	18	60	Beuthen O. S.	K. E.-D. Kattowitz	
61	F B	914	1	Kiste	leer —	47	61	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
62	F B	—	10	Eimer	Marmelade —	94	62	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
63	F F	2553	1	Sack	Leim —	25	63	Eckartsleben	K. E.-D. Erfurt	
64	F F	—	1	Kiste	Eier —	82	64	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
65	F F	1295	1	Eimer	Margarine —	6	65	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
66	F G	III	1	—	Feuertopf —	—	66	Duisburg	"	
67	F K	56	2	Stangen	Stahl —	34	67	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
68	F L C	1391	1	Kiste	Strumpfwaaren —	40	68	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
69	F R	3	1	"	Bücklinge —	5	69	Damdorf	K. E.-D. Erfurt	Damdorf bezettelt.
70	F S	1	1	Sack	gebrannter Kaffee —	21	70	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
71	F S	9494	1	Kiste	gefüllt —	—	71	Mannheim	Direktion Mainz	*)
72	F S	6343	1	"	Kaffee —	10	72	Schalke	K. E.-D. Essen	
73	F S	6519	1	—	leere Kiste —	20	73	Ingweiler	Reichsbahn	
74	F W	682	1	Kiste	Bilder —	235	74	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
75	G L	2072	1	—	Tischuntersatz —	—	75	Emmerich	K. E.-D. Essen	
76	G L	129. 44	2	Säcke	Säcke —	44	76	Oeflingen	Badische Stsb.	
77	G M	—	1	Bund	Stahl —	13	77	Ulm	Württemberg. Stsb.	
78	G N	4227 4228	2	—	leere Kisten —	54	78	Posen	K. E.-D. Posen	
79	G R	71268	1	—	Puppenwagen u. Papier	1	79	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
80	G W	7	1	Fass	leer, 612 l —	—	80	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
81	H	—	1	—	eis. Gussrohr —	6	81	Colmar	Reichsbahn	
82	H	2	2	Kisten	Würfelzucker —	65	82	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
83	H B	9504	1	—	Holzgestell —	11,5	83	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
84	H C	13536	1	Ballen	Tapeten —	34	84	"	"	
85	H C	3816	2	—	leere Harasse —	69	85	Offenburg	Badische Stsb.	
86	H E	55	1	Pack	2 Körbe —	—	86	Emmerich	K. E.-D. Essen	
87	H E	961/2	2	Kisten	leer —	57	87	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
88	H E	29823	1	Kiste	Margarine —	29	88	"	"	
89	H F L	1063	1	—	Vorhängeschlösser —	145	89	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
90	H K	—	1	Ballen	leere Säcke —	70	90	Wilkau	Sächsische Stsb.	
91	H K	13	1	Korb	Zinnwaaren —	25	91	Alt-Kronenberg	K. E.-D. Essen	
92	Hf O G	—	1	Sack	Kaffee —	80	92	Zabern	Reichsbahn	
93	H R	10	1	Kiste	? —	—	93	Kattowitz	K. E-D. Kattowitz	
94	H R	1200	1	—	leeres Fass —	15	94	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
95	H S W Z R	1636 3024	1	—	leere Kiste —	28	95	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
96	H Z C	248	1	Kiste	Streichhölzer —	19	96	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
97	J B	1487	1	Kollo	eiserne Stangen in Papier gewickelt	31	97	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	anschein. Jalousiestangen.
98	J G	131	1	Ballen	Wolldecken —	17	98	Strassburg	Reichsbahn	
99	J H	2	1	Sack	gefüllt —	—	99	Mannheim	Direktion Mainz	
100	J S	1	1	Korb	frische Fische —	28	100	Reetz	K. E.-D. Bromberg	Fische für 2 M. verkauft.
101	J W F	4617 10	1	Kiste	Cigarren —	22	101	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
102	K	32	1	Fass	ansch. Farbe —	130	102	Alt-Kronenberg	K. E.-D. Essen	beschr.: Gelsenkirchen.
103	K	—	1	Kiste	Harzkäse —	6	103	Gelsenkirchen	"	
104	K	426	1	Blechkübel	Wasserglas —	30	104	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
105	K	149	1	Sack	Kaffee —	76	105	Posen	K. E.-D. Posen	
106	K A W	10319	1	Kiste	Gläser —	55	106	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
107	K H	8026	1	"	leer —	14	107	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
108	L	46	1	—	Holzmodell —	6	108	Annen Nord	K. E.-D. Essen	beschr.: Annen-Nord.
109	L B	2024/5	2	Kisten	Butter (Margarine) —	150	109	Neh.-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
110	L D C A K A Z	9118	1	Sack	Kaffee —	72	110	"	"	
111	L D	—	1	Bund	Roste —	10	111	Strassburg	Reichsbahn	
112	L D S	3672	1	"	Stahl —	24,5	112	Northeim	K. E.-D. Cassel	
113	L K	3	2	—	Nachtschränke —	30	113	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
114	L M	—	1	Sack	Reis —	100	114	Strassburg	Reichsbahn	
115	L M	166	1	—	leere Kiste —	10	115	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
116	L O	5981	1	Sack	Kaffee —	67	116	Witten West	K. E.-D. Essen	
117	L R	4250	1	Blechbüchse	Gasstoff —	65	117	Schönau W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
118	L R	9633	1	Kiste	gef. —	14	118	Mannheim	Badische Stsb.	
119	M	7048	1	"	Seife —	14	119	Duisburg	K. E.-D. Essen	
120	M B	727	1	—	leere Kiste —	19	120	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
121	M B	II	1	Sack	Kleider u. Wäsche —	28	121	Catlenburg	K. E.-D. Cassel	

*) Bezettelt via Frankfurt a/M., beschr. Rotterdam.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
122	M B	16	1	—	leere Kiste —	15	122	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
123	M D W	2490	1	Ballen	Leinen —	73	123	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
124	M H	1293	1	Kiste	ansch. Fleischwaaren	28	124	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
125	M K	3505	1	—	leere Kiste —	43	125	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
126	M S	12100	1	Pack	Holzleisten —	5	126	Alt-Kronenberg	K. E.-D. Essen	
127	M S	23402	1	Kiste	Cigarren —	36	127	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
128	M S	10018	1	Fass	Cigarren —	61	128	„	„	
129	M S	10019/22	4	Kisten	Kakes —	72	129	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
130	M W	4976	1	Fass	Farbe —	183	130	Strassburg	Reichsbahn	
131	N G	1758	1	Sack	Rosshaar —	54	131	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
132	N H	40145 a	1	—	l. Packfass —	27	132	Leipzig II	Sächsische Stsb.	trug Steuerplombe Kaldenkirchen.
133	N P	236	1	Kiste	Bleche —	343	133	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
134	O B	212	1	—	Eisenrohr —	3	134	„	„	
135	O C	1/10	10	Korbfl.	Säure —	600	135	Novéant	Reichsbahn	
136	O E	2214	1	„	gefüllt —	17	136	Schlettstadt	„	
137	O P ·	2112	1	—	verzinkter Waschkessel	14	137	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
138	P	7	1	Kollo	Holzgestell —	7	138	Strassburg	Reichsbahn	
139	P	—	1	Bund	Backschieber —	15	139	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
140	P B	6145	1	Kiste	Bilder —	92	140	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
141	P C	465	1	„	gefüllt —	135	141	Mannheim	Direktion Mainz	
142	P F	2554	1	Sack	Schmirgel —	55	142	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
143	P S	3	1	—	Wagendecke —	—	143	Wormstedt	Direktion Mainz	
144	P S	2645	1	Fass	leer —	—	144	Strassburg	Reichsbahn	
145	P S & Co	1296	1	Kiste	? —	215	145	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
146	P W	—	1	—	zerbrochenes Zahnrad	61	146	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
147	R	12	1	Packet	2 Gardinenhalter —	3	147	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
148	R II	—	1	Ballen	leere Säcke —	17	148	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Stettin	
149	R H	8	1	Pack	2 Eisenröhren, 4,30 u. 3,50 cm lang	—	149	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
150	R H C	860	1	Kiste	leer —	9	150	Düsseld.-Derend.	„	
151	R / A H A V / [Zeichen]	2099 / — / —	6	Stück	⊔-Eisen —	—	151	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
152	R R	3	1	Stab	Stahl —	2	152	Mannheim	Badische Stsb.	
153	R S	5803	1	—	leere Kiste —	13	153	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
154	R S	386	1	Kiste	Spielwaaren —	30	154	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
155	S	25728	1	—	Holzschragen —	12	155	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
156	S	57395	1	Kiste	Käse —	44	156	Schalke	K. E.-D. Essen	
157	S	643	2	Pack	Pappdeckel —	45	157	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
158	S	10194	1	Bund	Ofenkniee —	7	158	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
159	S A C	8690	1	Kiste	Korsets —	83	159	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
160	S C	2044	1	„	Kostümmodelle —	65	160	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
161	Sch	4371	1	Stange	Flacheisen —	7	161	Metz-Sablon	Reichsbahn	
162	S F	7830	1	Verschlag	Holzwaaren —	24	162	Mainz	Direktion Mainz	
163	S K / M	—	3	Säcke	Schnitzel —	85	163	Grebenstein	K. E.-D. Cassel	
164	S O S	4749	1	Korbkanne	Oel —	23	164	Dockweiler-Dreis	St. Johann-Saarbr.	
165	S P	176	1	Kiste	Eisen u. Blechwaaren	60	165	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
166	S R	48513	1	„	leer —	10	166	Hagen	„	
167	S S	7342	1	—	l. Backbüchse —	2	167	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
168	S V	7036	1	Kollo	Ofenrohrkniestück —	1	168	Hermeskeil	St. Johann-Saarbr.	
169	T	—	1	—	Gusstheil —	1	169	Heidelberg	Badische Stsb.	
170	T	2192	1	Kiste	kleine Haspeln —	16	170	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
171	T H S	2	1	Ballen	Kaffee —	66	171	„	„	
172	T S	8572	1	Kiste	Glaswaaren —	58	172	„	„	
173	T St C	4434	1	„	Geschosskasten —	22	173	„	„	
174	V G	27	1	Fass	Schwefel —	297	174	Menden	„	
175	V St	I/III	3	Fässer	Wagenfett —	51	175	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
176	V W	9021	1	Ballen	Wollwaaren —	14	176	Alt- u. Neugersdorf	Sächsische Stsb.	*)
177	W	199	1	„	? —	19	177	Malchin	Meckl. Friedr. Franzb.	beschr.: von Pösseneck.
178	W	3	1	Stück	Pflugschaar —	3	178	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
179	W	24	4	Tafeln	Eisenbleche —	13	179	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
180	W B	1541	1	Kiste	leer —	96	180	„	„	
181	W B	113	1	„	leer —	9	181	„	„	
182	W E R	2531	1	„	Kautabak —	11	182	Holzwickede	„	
183	W F	25747	1	„	Kakao —	55	183	Mannheim	Badische Stsb.	
184	W H	6344	1	Pack	leere Korbflaschen —	12	184	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
185	W M	4927	1	Bund	Eisenplättchen —	27	185	Bischweiler	Reichsbahn	
186	W S	—	3	—	Ofenrohrbögen —	10	186	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
187	W W	50166	1	Kiste	leer —	75	187	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
188	Z	11	1	—	Zinkblech —	—	188	Langendreer Süd	K. E.-D. Essen	
189	Z E W A F	2128	1	Ballen	Tuchreste —	178	189	Mochbern	K. E.-D. Breslau	

*) Beschr.: Alt- und Neugersdorf.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Güter m. Adr. bez.:						
190	Beuthen O/S.	10	15	Stück	Stiefelknechte	—	6	190	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
191	Brbg.	40306	1	Wagen	Chamottziegeln	—	—	191	Groschowitz	„	
192	L. Buckerfeld, Gut Beininghausen b. Lüdenscheid	—	2	Pack	leere Säcke	—	33	192	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
193	bezettelt: Bürgerl. Bräuhaus Pilsen	—	1	Fass	leer	—	32	193	„	„	
194	Bütow	—	9 5	Bund Stück	Bandeisen Winkeleisen	—	230	194	Bütow	K. E.-D. Danzig	
195	Cohn Co.	—	4	Pack	leere Säcke	—	156	195	Duisburg	K. E.-D. Essen	
196	P. S. C. Düsseldorf	1285/6	2	Kisten	eis. Oelbüchsen, System Stauffer		—	196	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
197	Gustav Haam Tilsit	—	1	Sack	leere Säcke von Federn		29,5	197	Marggrabowa	K. E.-D. Königsberg	
198	John	1602	1	—	l. Bierfass	—	21	198	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
199	Karlsburg	4754	1	—	l. Bierfass	—	22	199	„	„	
200	F. Lehmkuhl	63	1	Pack	leere Säcke	—	25	200	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
201	Maier	—	1	Koffer	Kleider	—	37	201	München Südb.	Bayerische Stsb.	
202	Ober-Lahnstein	10124	1	—	Kohlensäureflasche	—	23	202	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
203	W. Orth	—	1	—	leeres Fass	—	20	203	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
204	Karl Petsch	27106	1	—	leeres Fass	—	—	204	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	
205	Radeiner Sauerbrunn	13721	1	Kiste	Mineralwasser	—	26	205	Kempen	Breslau-Warschauer	*)
206	L. T. Roschütz	506	1	„	leer, gebr.	—	58	206	Lauenburg i/Pom.	K. E.-D. Danzig	
207	Schmitz	298 5561	2	Fässer	leer	—	69	207	Duisburg	K. E.-D. Essen	
208	Union-Brauerei Dortmund	16781 7874 19810 5045 10359 16457	6	—	leere Fässer	—	114	208	Posen	K. E.-D. Posen	
209	Vernitti	—	1	Kiste	gefüllt	—	28	209	Hayingen	Reichsbahn	
210	Wache vorm. Deter Bsl.	—	1	—	Ober- mit Unterbuchse		—	210	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
211	R Cs Wartenburg	9011	1	Pack in Leinwand	Holzleisten	—	47	211	Wartenburg	K. E.-D. Königsberg	
212	Wartenburg	161	3	Kolli	Eisentheile (2 Aschkasten u. 1 Fuss)		2	212	„	„	
213	Wunderlich Berlin C. Königstr. 7	—	1	Schachtel	Sterbehemde	—	—	213	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
					C. Güter m. Numm. bez.:						
214	I braun	—	2	Stäbe	Rundeisen	—	4	214	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
215	Serie	10	1	—	Vorhängeschloss	—	0,5	215	Siegen	„	
216	—	10	1	—	eis. Cylinderdeckel	—	52	216	Chorzow	K. E.-D. Kattowitz	
217	—	27	1	Kolli	Zucker	—	27	217	Hagen-Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
218	—	27	1	Fass	Soda oder Pottasche		—	218	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
219	—	53	1	Kiste	Korinthen	—	13	219	Hemer	K. E.-D. Elberfeld	
220	—	54	1	Packet	Messingstangen	—	54	220	Siegen	„	
221	—	78	1	—	Dachfenster	—	3	221	Johanngeorgenstadt	Sächsische Stsb.	eis.
222	—	221 963	2	—	l. Bierfässer	—	41	222	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
223	—	227	2	—	gusseis. Gewichte	—	11	223	Wusterhausen	K. E.-D. Altona	anschein. zu Hängelampen.
224	—	641	1	—	eis. Kothröhre	—	26	224	Zwickau	Sächsische Stsb.	ohne Platten.
225	—	1466	1	Kollo	Heizschlauch	—	—	225	Berlin Ostb. Eilg.	K. E.-D. Berlin	
226	—	3044	1	Fass	Oel	—	189	226	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
227	—	5686	1	Kiste	Chlorkalk	—	10	227	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
228	—	5998	3	—	Rohrsessel	—	26	228	„	„	
229	—	6170	1	—	Holzmodell	—	3,5	229	Duisburg	K. E.-D. Essen	
230	—	15362	1	Bierfass	leer	—	31	230	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	

*) Am 21. Oktober 1898 von Salzburg eingegangen, laut Begleitschein-Vermerk aus Radein stammend.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeichen vers.					
231	[illegible]	7	1	—	Patenthufeisen —	0,5	231	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
232	△ Ⓡ	5195	1	Ballen	Kaffee —	32	232	Duisburg	K. E.-D. Essen	
233	Strich weiss	—	1	Stück	Muffenrohr —	2	233	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
234	weisser Strich	—	1	—	Eisenstange —	62	234	Chemnitz	Sächsische Stsb.	7,5 m lang.
235	2 rothe Striche	—	5	Stück	Eisenrohre —	25	235	Mittweida	„	
236	rother Kreis	4163	1	—	Kohlensäureflasche —	35	236	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
237	>< >< weiss	—	1	Bund	5 Anker —	—	237	Engelsdorf	Sächsische Stsb.	eis.
238	roth ><	—	1	—	eiserne Riemscheibe	17	238	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
239	// Striche roth	—	5	Bunde	Bandeisen —	144	239	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
240	⊓	200	1	Kiste	leer —	47	240	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
241	⊓	201	1	„	leer —	54	241	„	„	
242	⊓ K	24	1	Pack	2 Ankerplatten —	10	242	„	„	
243	⊓	2356	1	Fass	leer —	22	243	„	„	
244	⊓ N	1	1	—	Maschinentheil —	170	244	„	„	
245	⊓ E	222/23	2	Kisten	leer —	35	245	„	„	
246	roth 1	—	2	—	Knierohre —	28	246	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
247	grün	—	84	Stück	Achsbuchsen —	—	247	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
248	Schutzmarke	—	1	—	neue l. Milchkanne —	11,5	248	Bankau	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
249	—	—	1	—	eis. Achse mit Rädern	66	249	Posen	K. E.-D. Posen	
250	—	—	9	—	neue Armkörbe —	10	250	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
251	—	—	1	—	Ausgussrohr (Schrott)	20	251	Remscheid	„	
252	—	—	1	Korb	Automat —	10	252	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
253	—	—	1	Bund	Bandeisen —	30	253	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
254	—	—	1	„	7 Backbretter —	38	254	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
255	—	—	1	Kollo	lose Baumwolle —	54	255	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
256	—	—	1	Pack	6 Binsenstühle —	36	256	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
257	—	—	1	Bund	Blechgefässe —	5	257	Strassburg	Reichsbahn	
258	—	—	1	—	l. Blechkanne —	10	258	Stuttgart Gep.	Württemberg. Stsb.	
259	—	—	18	Stück	Bretter, (12 à 4,5 m, 6 à 2 m lang)	—	259	Stadtoldendorf	K. E.-D. Cassel	
260	—	—	26	—	neue Bretter —	—	260	Haste	K. E.-D. Hannover	
261	—	—	16	—	Bretter —	—	261	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
262	—	—	7	Stück	alte Bretter, mit Kalk beschmutzt	30	262	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
263	—	7620	1	Kistchen	Christbaumkonfekt —	4	263	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
264	—	—	1	Pack	Decken —	20	264	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
265	—	—	4	Bunde	Draht —	8,5	265	Michelau	Bayerische Stsb.	
266	—	—	1	Stück	Eisen —	19	266	Metz Eilgut	Reichsbahn	
267	—	—	1	—	Stange ☐-Eisen, 1,5 m lang	29	267	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
268	—	—	1	Bund	Eisen	15	268	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
269	—	—	1	Stange	Eisen, 5 m l, 27 mm br., 12 mm stark	13	269	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
270	—	—	1	—	neue, ungetheerte Eisenbahnschwelle	—	270	Tarnau	K. E.-D. Kattowitz	
271	—	—	2	—	Eisenbleche —	20	271	Duisburg	K. E.-D. Essen	
272	—	—	1	—	Eisenblech —	35	272	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
273	—	—	1	Ring (Cylinder)	verzinktes Eisenblech	23	273	Vohwinkel	„	
274	—	—	2	—	Eisenluppen —	41	274	Altenhundem	„	
275	—	—	5	—	Eisenrohre, à 4 m —	65	275	Düsseld.-Derend.	„	
276	—	—	1	—	Eisenrohr, 4 m lang, 5 cm Durchmesser	15	276	Hagen	„	
277	—	—	1	—	Eisenrohr 4,25 m lang	—	277	Düsseld.-Derend.	„	
278	—	—	2	—	Eisenröhren, à 5 m lang	—	278	„	„	
279	—	—	1	—	Eisenstange —	9	279	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
280	—	—	1	Bund	Eisenstangen —	16	280	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
281	—	—	1	Kiste	Eisentheile —	10	281	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
282	—	—	1	—	Fahnenstange —	—	282	Mannheim	Direktion Mainz	
283	—	—	2	—	Fahrradständer —	6	283	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
284	—	—	1	—	Farrenhaut —	39	284	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
285	—	—	1	—	leeres Fass —	12	285	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
286	—	—	1	—	leeres Fass —	33	286	Bremen H. Eilg.	K. E.-D. Hannover	
287	—	—	1	—	leeres Fass —	15	287	Armsheim	Direktion Mainz	
288	—	—	1	Bund	Fenstereisen —	20	288	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
289	—	—	6	Stück	Flacheisen —	56	289	Düsseld.-Derend.	„	
290	—	—	8	Stäbe	Flacheisen —	47	290	Altena	„	
291	—	—	2	„	Flacheisen —	12	291	Creuzthal	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
292	—	—	2	—	Flaschenzüge ohne Ketten	28	292	Beuthen O. S.	K. E.-D. Kattowitz	
293	—	—	1	Pack	4 Gardinenstangen u. 1 kleines Rad	—	293	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
294	—	—	1	Bund	5 Gasrohe, 4 m lang	16	294	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
295	—	—	1	„	2 Gasrohre —	30	295	Radevormwald	„	
296	—	—	1	—	eisernes Gestell —	18	296	Borsdorf	Sächsische Stsb.	
297	—	—	1	—	eisernes Gewicht —	41	297	Strassburg	Reichsbahn	
298	—	—	3	Kolli	Gussofentheile —	6	298	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
299	—	—	1	Kollo	Gussrohr —	—	299	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
300	—	—	1	—	asphaltirtes Gussrohr, 2 m lang, 6 cm Durchmesser	25	300	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
301	—	—	1	Sack	Hafergrütze —	47	301	Herne	K. E.-D. Essen	
302	—	—	3	—	l. Halbstückfässer —	je 120	302	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
303	—	—	1	Korb	Hämmer —	96	303	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
304	—	—	1	Kollo	eiserne Hämmer —	8	304	Düsseld.-Derend.	„	
305	—	—	2	—	Handgriffe zu einem Sportwagen	—	305	Altena	„	
306	—	—	1	Ballen	Hanf —	181	306	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
307	—	—	1	Pack	Haut —	47	307	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
308	—	—	1	Haut	(gesalzen) —	25	308	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
309	—	—	2	Ballen	Heede —	200	309	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
310	—	—	1	Bund	Hohlglas —	5	310	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
311	—	—	9	—	Hölzer —	40	311	Offenburg	Badische Stsb.	
312	—	—	1	Sack	behauene Holzklötze	70	312	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
313	—	—	1	—	Holzkübel —	17	313	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
314	—	—	1	Pack	gedrechselte Holzsäulen, 0,5 m lang	5	314	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
315	—	—	1	—	gehobeltes Holzstück	2,5	315	Darmstadt	Main-Neckarbahn	*)
316	—	—	1	Körbchen	Holzwaaren —	7	316	Villingen	Württemberg. Stsb.	
317	—	—	1	Pack	3 Holzwinkel —	2	317	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
318	—	—	3	Drahtkörbe	Hühnernester —	8	318	Duisburg	K. E.-D. Essen	
319	—	—	1	—	lebender Hund —	—	319	Cuxhaven	K. E.-D. Hannover	
320	—	—	1	—	leere Kanne —	—	320	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
321	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	78	321	Alt-Kronenberg	K. E.-D. Essen	
322	—	—	1	—	neuer Kartoffelkorb	3	322	Elsenau	K. E.-D. Bromberg	
323	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	43	323	Saargemünd	Reichsbahn	
324	—	—	1	—	eiserner Kasten —	6	324	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
325	—	—	1	—	Kette —	14,5	325	Bremerhaven Frh.	K. E.-D. Hannover	
326	—	—	1	—	Kette, 15 m lang —	5	326	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
327	—	—	2	Säcke	getragene Kleidungsstücke	35	327	Elberfeld-Mirke	K. E.-D. Elberfeld	
328	—	—	1	—	l. brauner Koffer —	10,5	328	Augsburg	Bayerische Stsb.	
329	—	—	1	Pack	12 Stück Kohlenlöffel	4	329	Namslau	K. E.-D. Kattowitz	
330	—	—	1	—	leerer Korb —	4	330	Bretten	Badische Stsb.	
331	—	—	1	Pack	6 Körbe —	—	331	Emmerich	K. E.-D. Essen	
332	—	—	1	—	leere Korbflasche —	5	332	Posen	K. E.-D. Posen	
333	—	—	1	Sack	Kuchen —	6	333	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
334	—	—	1	„	Kuchenbleche —	53	334	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
335	—	—	1	—	Kuhhaut —	32	335	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
336	—	—	1	Stück	Kupferrohr —	15	336	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	3 m lang, 8 cm innerer Durchmesser.
337	—	—	1	—	Kuppelspindel —	5	337	Gemünden	Bayerische Stsb.	
338	—	—	1	Kollo	Kuppelung mit Schwengel u. Hebel	12	338	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
339	—	—	1	—	hölz. Ladebrücke —	—	339	Gera Pr. Stsb.	K. E.-D. Erfurt	
340	—	—	1	—	gusseis. Lager —	4	340	Camenz	K. E.-D. Breslau	
341	—	—	1	Bund	3 Lampenkugeln —	16	341	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
342	—	39	2	„	Lampenkugeln —	40	342	„	„	eis.
343	—	—	1	Blechbüchse	Lampentheile —	3	343	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
344	—	—	1	—	alte schlechte Leine	—	344	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
345	—	—	1	—	Lokomotivtragfeder	50	345	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
346	—	—	1	Ballen	Lumpen —	88	346	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
347	—	—	1	—	hölz. Maschinentheil	35	347	Deutschenbora	„	**)
348	—	—	1	—	Maschinentheil —	1	348	Königszelt	K. E.-D. Breslau	eis. Griff.
349	—	—	1	—	Maschinentheil —	—	349	Spandau	K. E.-D. Berlin	
350	—	—	3	Stück	Maschinentheile —	14	350	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
351	—	—	1	—	l. Milchkanne —	12,5	351	Peiskretscham	„	
352	—	—	2	—	l. Milchkannen —	12	352	Bremen H. Eilg.	K. E.-D. Hannover	
353	—	—	2	—	Möbelaufsätze —	6	353	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
354	—	—	1	Korb	Obst —	18	354	Beuthen O. S.	K. E.-D. Kattowitz	
355	—	—	2	Kolli	Ofentheile —	3	355	Blankenburg i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
356	—	—	1	Kollo	zerbr. Ofentheile —	3,5	356	Bremerhaven Inl.	K. E.-D. Hannover	
357	—	—	1	Kiste	Ofentheile —	36	357	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	

*) Querholz bezw. Verbindungsstück, zu einem Leiterwagen gehörend.
**) Ansch. von Dreschmaschine, Streckenfund.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
358	—	—	1	Kollo	eis. Ofenrohre —	—	358	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
359	—	—	1	Bund	10 Piassavabesen —	8,5	359	Bremen H. Eilg.	„	
360	—	—	1	Kollo	Privatkette —	23	360	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
361	—	—	1	Bund	Quadrateisen —	38	361	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
362	—	—	1	—	eis. Rad —	3	362	Grossbothen	Sächsische Stsb.	unverpackt.
363	—	—	1	—	eiserner Rahmen —	—	363	Dieburg	Direktion Mainz	Aufschrift: „Vorsichtig rangiren."
364	—	—	1	—	Rangirtafel m. Stütze	—	364	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
365	—	—	1	—	l. Reisekorb, neu —	4	365	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
366	—	—	1	—	gusseis. Riemenscheibe	23	366	Lindau	Bayerische Stsb.	
367	—	—	1	—	Riemenscheibe —	22,5	367	Bodenfelde	K. E.-D. Cassel	
368	—	—	18	Stangen	Riffeleisen —	60	368	Heidelberg	Badische Stsb.	
369	—	—	2	—	eiserne Ringe —	0,1	369	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
370	—	—	2	Pack	2 Rohrstühle —	10	370	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
371	—	—	1	—	eis. Rohr —	20	371	Saargemünd	Reichsbahn	
372	—	—	1	Kollo	eisernes Rohr —	2,5	372	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
373	—	—	2	Kolli	eis. Rouleauxstangen	1,5	373	„		
374	—	—	1	—	Roststab —	3	374	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
375	—	—	1	Sack	leere Säcke —	9	375	Derneburg	K. E.-D. Hannover	
376	—	—	1	„	leere Säcke —	32	376	Bielefeld	„	
377	—	—	1	„	? —	50	377	Hannover N.	„	
378	—	—	1	Ballen	leere Säcke —	19	378	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
379	—	—	1	—	eis. Sackkarre —	—	379	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	
380	—	—	1	Sack	Salz —	50	380	Nennig	St. Johann-Saarbr.	
381	—	—	2	Säcke	Salz —	100	381	Erdorf-Bilburg	„	
382	—	—	6	—	hölz. Säulen —	44	382	Strassburg	Reichsbahn	
383	—	—	6	—	leere Säurenkörbe —	16	383	Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	
384	—	—	9	—	Schleifholzprügel —	—	384	Uffenheim	Bayerische Stsb.	auf der Strecke gef.
385	—	—	1	—	kleiner Schlüssel —	—	385	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
386	—	—	1	Blechbüchse	Schmalz —	12,5	386	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
387	—	—	1	—	Schmiedeeisen —	540	387	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	5,80 m lang, 17 cm breit, 7 cm stark.
388	—	—	2	—	gusseis. Schmiedefeuer	52	388	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
389	—	—	1	Fass	Schmieröl —	247	389	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
390	—	—	1	Kollo in Leinen	Schmierpolster, Staubringe usw.	—	390	Leinhausen	K. E.-D. Hannover	
391	—	—	1	Korb	eis. Schrauben mit Muttern	85	391	Rauxel	K. E.-D. Essen	
392	—	—	1	Packet	Schraubenmuttern —	4	392	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
393	—	—	1	Pack	Schreinerarbeit —	10	393	Dorsten	K. E.-D. Essen	
394	—	—	2	Tafeln	Schwarzblech —	15	394	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
395	—	—	1	Bund	2 Sessel —	7	395	Heilbronn	„	
396	—	—	1	—	Sieb —	1	396	Heidelberg	Badische Stsb.	
397	—	—	1	—	Spankorb —	0,5	397	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
398	—	—	1	—	Sportwagen —	16	398	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
399	—	—	1	Bund	Stahl —	57	399	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
400	—	—	1	„	Stahl —	15	400	Hassfurt	Bayerische Stsb.	seit 29. Nov.
401	—	—	2	Stück	☐ Stahl —	10	401	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
402	—	—	1	Bund	Stahl —	29,5	402	Mülheim a/Rh.	„	
403	—	—	1	„	Stahl —	25,5	403	Strassburg	Reichsbahn	
404	—	—	3	—	Stäbe dreikantiger Stahl	49,5	404	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
405	—	—	1	Bund	10 Stangen Stahl —	50	405	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
406	—	—	1	Packet	Stearinlichter —	2,5	406	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
407	—	—	1	—	eis. Stirngetriebe —	3	407	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
408	—	—	1	Stück	Strohabläufer zu einer Dreschmaschine gehörig	60	408	Rynarzewo	K. E.-D. Bromberg	
409	—	—	1	Bund	Stuhlrohr —	29	409	Würzburg	Bayerische Stsb.	
410	—	—	1	„	2 Stühle —	10,5	410	Strassburg	Reichsbahn	
411	—	—	9	—	Tafelroste —	—	411	Lauscha	K. E.-D. Erfurt	
412	—	—	1	—	Telegraphenstange	—	412	Laurahütte	K. E.-D. Kattowitz	
413	—	—	1	—	Transmissionsstange	271	413	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
414	—	—	1	—	gusseis. zweitheiliger Trog, 80 cm lang, 30 breit	37	414	Hagen	„	
415	—	—	1	—	Kommode (Umzugsgut)	98	415	Düsseld.-Derend.	„	
416	—	—	1	Bund	eis. Unterlagsplatten	13,5	416	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
417	—	—	1	Büchse	Vaseline —	3	417	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
418	—	—	1	Bund	2 Ventilräder —	2,5	418	Minden	K. E.-D. Hannover	
419	—	—	1	„	Viehlöffel aus weissem Eisenblech	2	419	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
420	—	—	2	Pack	eis. Vorhängestangen	—	420	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
421	—	—	2	—	eis. Wiederstäbe —	20	421	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
422	—	—	1	Bund	Winkeleisen —	45	422	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
423	—	—	1	—	eis. Ziehband —	4	423	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
424	—	—	1	Schachtel	6 Zierkerzen —	—	424	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
425	—	—	1	Kiste	Zucker —	28	425	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
426	—	—	1	—	Zugleine —	—	426	Pleschen	K. E.-D. Posen	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr 4. 14. Januar 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Ein englisches Blaubuch über ausserenglische Ausnahmetarife.

In einem Runderlass vom 8. Juli 1897 beauftragte der englische Premierminister Marquis von Salisbury die diplomatischen Vertreter Grossbritanniens bei allen grösseren fremden Staaten, besondere Berichte zu erstatten über die Unterstützungen für den Bau und die Fahrten von Handelsschiffen sowie über die von den Regierungen zugestandenen Eisenbahnausnahmetarife in den Staaten, bei denen sie vertreten seien (the granting of preferential Railway Rates by the Government to which you are accredited). Der Anlass zu diesem Auftrage wird nicht angegeben. Es kann jedoch wohl angenommen werden, dass er in Zusammenhang steht mit den seit kurzem von zahlreichen Regierungen veranstalteten handelspolitischen Untersuchungen, die wiederum durch die Vorbereitungen neuer Handels- und Schifffahrtsverträge hervorgerufen sind. Vor einiger Zeit gingen ja auch durch die deutsche Presse Mittheilungen, nach denen man es in England plötzlich missliebig empfand, dass ausländische Erzeugnisse zu anderen Tarifen auf deutschen Bahnen innerhalb Deutschlands gefahren wurden, als gleichartige inländische Erzeugnisse. So wollte man sich darüber beklagen, dass die billigen Ausnahmetarife für deutsche Kohlen zur Ausfuhr über See nicht auch den englischen, auf Schiffen ankommenden und von deutschen Seehäfen nach dem deutschen Binnenlande beförderten Kohlen zugestanden wurden. Es wurde mit scheinbarem Ernst die Frage aufgeworfen, ob nicht bei Abschluss von Handelsverträgen selbstverständlich dem fremden Staat ein gewisses Mitbestimmungsrecht über die internen Eisenbahntarife des heimischen Staates gewährt werden müsse. Ob diese Frage bei den Verhandlungen zwischen dem Deutschen Reich und Grossbritannien erörtert worden ist, weiss ich nicht. Die englische Regierung hat jedenfalls es für nöthig gehalten, sich Material darüber zu verschaffen, welche Tarifpolitik in den grösseren Staaten befolgt wird und sie hat dieses Material, die amtlichen Berichte ihrer Vertreter, in einem besonderen Blaubuch im Juli 1898 dem Parlament vorgelegt. Einiges aus dem Inhalt dieses Blaubuches, soweit er sich auf Eisenbahnausnahmetarife bezieht (die Unterstützungen der Schifffahrt lasse ich bei Seite), soll im folgenden mitgetheilt werden. Das Blaubuch führt den Titel: Further Reports by her Majesty's Representatives abroad on bounties on the construction and running of ships by the State in the countries in which they reside, and particulars with regard to the granting of preferential Railway Rates. (London 1898.)

Die mit den Eisenbahntarifen anderer Länder weniger vertrauten Leser dieses Berichtes werden glauben, dass Eisenbahnausnahmetarife zu den grössten Seltenheiten im wirthschaftlichen Leben gehören, während sie bekanntlich eine in allen Ländern, vornehmlich den Ländern des Privatbahnsystemes, regelmässig wiederkehrende Erscheinung sind. Dies kommt daher, dass die grosse Mehrzahl der von den englischen Vertretern befragten Regierungen in ihren Antworten angenommen haben, es läge der englischen Regierung nur daran zu wissen, welche Ausnahmetarife von den Regierungen zugestanden seien. Ueberall da, wo Staatsbahnen nicht vorhanden sind, oder wo den Regierungen gesetzlich oder konzessionsmässig ein nur beschränkter Einfluss auf die Feststellung der Tarife zusteht, können natürlich auch Ausnahmetarife von den Regierungen nicht bewilligt werden. So haben denn die Regierungen von Frankreich, Griechenland, Italien, den Niederlanden, Portugal, Russland, Spanien, der Türkei und den Vereinigten Staaten sich damit begnügt zu erklären, die Regierungen hätten solche Tarife nicht bewilligt. Die französische Regierung fügt hinzu, sie hätte überhaupt keinerlei Initiative in Tarifsachen, diese liege ausschliesslich bei den Verwaltungen, nur unter Umständen könne sie gewisse Aenderungen, insbesondere in den Nebengebühren, empfehlen. — Die italienische Regierung bemerkt, sie wisse nicht, was „preferential rates“ seien. — Der russische Vertreter sagt, es

gebe nur einen Ausnahmetarif, der für England von Interesse sei. Der auf Schiffen der freiwilligen Flotte von China nach Odessa eingeführte Thee geniesse bei der Beförderung nach Moskau Frachtermässigungen von 10—20 %, die dem auf englischen Schiffen von Ceylon nach Odessa gebrachten Thee nicht gewährt würden. — Der bulgarische Vertreter erklärt — die gestellte Frage offenbar missverstehend — die Eisenbahnen in Bulgarien seien Staatsbahnen, und von der Regierung nicht unterstützt. — Der spanische, portugiesische und nordamerikanische Vertreter erwähnen die für die Beförderung der Post und des Militärs bestehenden besonderen Tarife.

Ausführlichere Auskunft über Ausnahmetarife finden sich nur für Oesterreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Rumänien, Serbien, Schweden, Norwegen, vor allem aber Deutschland. Von den 116 Seiten des Blaubuches werden nicht weniger als 74 durch sieben zum Theil recht ausführliche Mittheilungen über die deutschen Eisenbahntarife ausgefüllt.

Ueber die österreichischen Tarife wird bemerkt, dass Ausnahmetarife bestånden:

1. für längere Routen im Wettbewerb mit kürzeren;

2. zur Unterstützung der österreichischen im Wettbewerb mit einer ausserösterreichischen Industrie, z. B. für böhmisches Glas, Zuckerrüben, Zucker zur Ausfuhr usw.;

3. für gemeinnützige, kirchliche und Schulzwecke usw., z. B. für den Transport von Baumaterialien zu Kirchen, Schulen;

4. unter Umständen zur Unterstützung einer nothleidenden Industrie, die von besonderer Bedeutung ist für die Eisenbahn oder das ganze Land.

Die Ermässigungen schwanken zwischen 10 und 50 % der regelmässigen Frachten.

Ferner werden noch nach den bestehenden Tarifen einige Ausnahmefrachtsätze für Güter (Bier, Eier, Holz, Kleesaat, Zucker, Gemüse, Eisen, Glas usw.) zur Ausfuhr mitgetheilt, die eine Ermässigung von 10—15 % geniessen, Ermässigungen, die zum Theil im Rückerstattungswege gewährt werden.

Im Personenverkehr bestehen Ausnahmetarife für Schüler, Arbeiter und Arbeiterinnen, für Ausflüge, für Gesellschafts- und Ferienreisen, für Militär, für die Musterkoffer von Handlungsreisenden usw.

In Ungarn gelten im grossen Ganzen dieselben Bestimmungen, auch die Privatbahnen beobachten gleiche Grundsätze, wie die Staatsbahnen.

In Belgien, so bemerkt der Vertreter Grossbritanniens in Brüssel, „gewähren die Staatsbahnen zahlreiche Ausnahmetarife. Sehr bedeutende Ermässigungen sind zugestanden für die Ausfuhr aller möglichen Güter über belgische Häfen, Ermässigungen, die sehr wesentlich beigetragen haben zur Förderung des Schifffahrtsverkehres von Antwerpen. Die meisten dieser Tarife sind nach fallender Skala gebildet und müssen nach einem Gesetz vom 25. August 1891 vorher veröffentlicht werden.“

In Dänemark bestehen ermässigte, von den regelmässigen abweichende Frachtsätze für leicht verderbliche Güter, für gebrauchte Emballagen sowie für die Beförderung gewisser Massenartikel bei Aufgabe in Wagenladungen Die einzelnen dieser Artikel werden in dem Berichte nach den dänischen veröffentlichten Tarifen zusammengestellt.

Auf den rumänischen Staatsbahnen gelten ermässigte Ausnahmetarife für folgende Gegenstände: Getreide, Gemüse, Oelfrüchte, Kartoffeln, Eis, Wallnüsse, Malz, Zuckerrüben, Brennholz und Bauholz, Steine, Kalk, Cement, Schiefer, Petroleum, Pech, Heu, Stroh und Kohlen. Ueber den Betrag der Ermässigung wird nichts gesagt.

Auf den serbischen Staatsbahnen bestehen gewisse ermässigte Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrtarife zu Gunsten bestimmter österreichischer, ungarischer, bulgarischer und serbischer Stationen. Näheres über die Güter und über die Höhe der Frachtsätze wird nicht mitgetheilt. Die Einzelheiten sind festgestellt in dem sogen. Tarif à Quatre von 1891.

In Schweden sowohl als in Norwegen sind die Staatsbahnen ein für alle Mal ermächtigt, gewisse Tarifermässigungen für Gesellschaften, Ausflüge, Schüler, gemeinnützige Zwecke, Rückfahrkarten, Besuch von Ausstellungen usw. im Personenverkehr zu gewähren. Auch im Güterverkehr können die Staatsbahnen sowohl in ihrem Verkehr als im Verkehr mit den Privatbahnen solche Ermässigungen der regelmässigen Tarife zugestehen, die die wirthschaftlichen Interessen des Landes fördern, den Verkehr heben und mit den finanziellen Interessen der Eisenbahnen vereinbar sind. Von den norwegischen Staatsbahnen wird für den Güterverkehr nur mitgetheilt, dass sie die — auch bei uns üblichen — Ermässigungen für die Beförderung von Ausstellungsgegenständen gewähren dürfen.

Der Inhalt der Berichte über die deutschen Gütertarife, in erster Linie die der preussischen Staatsbahnen, ist im Vergleich mit den vorstehenden Mittheilungen ein sehr reichhaltiger, auch sind die Mittheilungen, soweit sie sich auf einfache Uebersetzung der bestehenden veröffentlichten Bestimmungen beschränken, meist zutreffend. So wird eine vollständige, wortgetreue Uebersetzung des dem Landeseisenbahnrath im Jahre 1895 mitgetheilten (jetzt, da im Oktober 1898 ein neues Verzeichniss vorgelegt ist, veralteten) Verzeichnisses der auf den preussischen Staatsbahnen bestehenden Ausnahmetarife auf S. 53 bis 86 veröffentlicht, über die weiter nichts zu bemerken ist. Ausserdem enthält das Blaubuch:

1. einen Bericht des Botschaftssekretärs Rice in Berlin vom 13. Juni 1896 über die allgemeinen Grundsätze und deren Handhabung für die Ausnahmetarife der preussischen Staatsbahnen;

2. einen Bericht des britischen Konsuls Mulvany in Düsseldorf vom 10. November 1897 über deutsche Ausnahmetarife, insbesondere solche für die Ausfuhr von Kohlen, Eisen und Stahl von Rheinland und Westfalen über See;

3. einen Bericht des britischen Vizekonsuls Niessen in Köln vom 3. November 1897 über die deutschen Gütertarife im allgemeinen, die Tarifpolitik und verschiedene einzelne wichtigere Tarife.

Diesen Berichten sind einige Ergänzungsberichte beigefügt.

Der erste Bericht gibt kurz die bekannten, im Jahre 1884 von dem Minister der öffentlichen Arbeiten auch dem Landeseisenbahnrath mitgetheilten Grundsätze wieder, nach denen Ausnahmetarife auf den preussischen Staatsbahnen gewährt werden, enthält dann einige Bemerkungen über die regelmässigen Tarife und bringt einige Beispiele von regelmässigen und Ausnahmetarifen für bestimmte Güter, Mengen und Entfernungen. Es beruht wohl auf einem Druckfehler, wenn S. 22, um den Lesern einen Begriff von den Grundsätzen bei Einreihung der Güter in die Spezialtarife zu geben, gesagt wird, von den für die Landwirthschaft wichtigen Gegenständen stehen Getreide in Spezialtarif III, Düngemittel in Spezialtarif I, während das umgekehrte richtig ist. Die einzelnen aufgeführten Ausnahmetarife sind auch meist den amtlichen Mittheilungen an den Landeseisenbahnrath entnommen.

Die beiden anderen Berichte unterscheiden sich darin von allen übrigen, dass sie auch Urtheile der in Deutschland ansässigen englischen Vertreter über die preussische Eisenbahnpolitik, insbesondere die Tarifpolitik, mit manchen Seitenblicken auf die Verhältnisse in Grossbritannien enthalten. Herr Mulvany ist der Sohn des verstorbenen, in den Kreisen der rheinisch-westfälischen Industrie sehr angesehenen Herrn William T. Mulvany, der mit seinen reichen Kenntnissen und Erfahrungen hauptsächlich in den 70er Jahren einen entscheidenden Einfluss auch auf die Tarifpolitik der damaligen Köln-Mindener und rheinischen Eisenbahn ausgeübt hat. Erinnere ich mich recht, so gehörte Herr Mulvany zu den Begründern und Vorstandsmitgliedern des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen von Rheinland und Westfalen, der ja noch heute fortbesteht und die gesammte wirthschaftliche Entwickelung jener Provinzen zu fördern bestrebt ist. Von der

Wirksamkeit seines Vaters auf dem Gebiet der Tarifpolitik nimmt Konsul Mulvany seinen Ausgang. Dieser habe, gestützt auf die in Belgien, den Niederlanden, England gemachten Erfahrungen, die grossen Zechen in Rheinland und Westfalen zuerst dazu bestimmt, bedeutende Mengen Kohlen in geschlossenen Zügen nach den Häfen zu fahren und sie dort lagern zu lassen, auf die Gefahr hin, dass sie nicht sogleich Abnehmer fänden. Für derartige Massensendungen hätten die Eisenbahnen billigere Tarife zugestanden. Bald habe sich gezeigt, dass solche Transporte sowohl für die Zechen, als auch für die Eisenbahnen vortheilhaft seien, und so seien, zumal die rheinisch-westfälischen Bahnen mit einander in Wettbewerb gewesen, zuerst die billigen Ausnahmetarife nach der Seeküste entstanden. Die Eisenbahnen hätten dabei allerdings lediglich ihr Interesse im Auge gehabt, allgemeine wirthschaftliche Gesichtspunkte hätten ihnen ganz fern gelegen. Bei dem Uebergang zum Staatsbahnsystem habe die Staatsverwaltung diese selbe Tarifpolitik übernommen. Auch heute noch seien die Kohlenausfuhrtarife nach Bremen und Hamburg erheblich billiger, als die regelmässigen Tarife, und der Staat mache damit ein gutes Geschäft. Es könne auch gar nicht zweifelhaft sein, dass diese niedrigen Eisenbahntarife die Einfuhr englischer Kohlen nach Bremen und Hamburg und deren Hinterland bis nach Berlin hin ernstlich beeinflussen. Einzelne der Tarifsätze (die übrigens wohl nicht alle ganz genau richtig von Mulvany wiedergegeben sind) werden mitgetheilt. Der Vergleich, den Mulvany im Anschluss an diese Mittheilungen zwischen englischer und preussischer Tarifpolitik (S. 33 des Berichtes) zieht, möge hier in wörtlicher Uebersetzung folgen: „Merkwürdigerweise waren es die englischen Frachtsätze jener Zeit (in den 70 er Jahren), die den deutschen Eisenbahnfachmännern als Beispiel dafür vorgehalten wurden, was mit niedrigen Frachtsätzen erreicht werden könne. Wie steht der Vergleich zwischen den beiden Ländern heute? Der gesunde Wettbewerb zwischen den englischen Bahnen ist eine Thatsache, die zum grossen Theil der Vergangenheit angehört. Das Blatt hat sich gewendet und wir werden aufgefordert, über die niedrigen Frachten in Deutschland zu berichten, die die englischen Gewerbetreibenden und Kaufleute als ihren Interessen schädlich betrachten. Lässt sich wohl ein besserer Beweis liefern von den gefährlichen Folgen, die das Eisenbahnmonopol in den Händen von Privatgesellschaften für den Handel der britischen Nation nach sich zieht? Nach dem deutsch-französischen Kriege, als der Versuch gemacht wurde, den Freihandel in Deutschland einzuführen, wurden die Eisenbahnfrachten, im Widerspruch mit dieser Handelspolitik, um etwa 20 % erhöht, aber mit so bedenklichen Folgen für die Industrie und die Eisenbahnen selbst, dass sie später wieder, nach heftigen Kämpfen, ermässigt werden mussten. Die gegenwärtigen Tarife sind das Ergebniss eines weiteren und immer fortgesetzten Drängens nach Verbesserungen und der Erfahrungen, die mit dem Eisenbahnbetrieb in diesem Lande (d. h. Preussen) gemacht sind; sie sind das Ergebniss eines Verkehrsbedürfnisses, das nicht allein in Handel und Gewerbe, sondern bei den Eisenbahnen selbst fühlbar geworden ist."

Mulvany schildert dann ferner die Entwickelung der Kohlen- und Eisenindustrie in den rheinisch-westfälischen Gebieten. Mit einer grossen Schwierigkeit habe diese Industrie zu kämpfen, nämlich mit der grossen Entfernung der Mittelpunkte von Industrie und Handel von der kurzen deutschen Seeküste. Wenn auch die Eisenbahnen, insbesondere durch Herabsetzung der Frachten für grosse Entfernungen, alles mögliche gethan hätten, um diesen Nachtheil zu beseitigen, „so liege hierin doch für die Industrie, und zwar selbst bei den denkbar niedrigsten Frachten, eine schwere Belastung bei dem Wettbewerb mit den geographisch begünstigten englischen Kohleneigenthümern und Gewerbetreibenden."

Der Bericht schliesst mit einigen Bemerkungen zu dem Niessen'schen Bericht, der Mulvany vorher vorgelegen hat. Aus diesem gehe hervor, dass die Frachtsätze, die vom Standpunkte der englischen Konkurrenten zu niedrig erschienen, von den führenden Industriellen in Deutschland als zu hoch betrachtet würden. Man dringe daher auf fortwährende Ermässigungen, und solche stünden wieder bevor. (Es ist wohl an die damals erst in Aussicht stehende weitere Ausdehnung des Rohstofftarifes gedacht.)

Im allgemeinen zeige sich, dass die Staatseisenbahnen den Ausfuhrhandel mit ihrer Tarifpolitik begünstigten und dass sie die Einfuhr solcher Rohstoffe förderten, die die Industrie nicht entbehren könne, wobei stets auf die finanzielle Entwickelung der Bahnen gebührende Rücksicht genommen werde. In letzterer Beziehung sei man vielleicht noch etwas zu ängstlich und würdige nicht genügend die mittelbaren Folgen der Tarifermässigungen für die ganze Entwickelung von Handel und Verkehr und die Erhöhung der Steuerkraft des Landes. Ungeachtet dieser Bedenken erklärt Mulvany im ganzen die Ergebnisse der preussischen Tarifpolitik für höchst befriedigende.

Der ergänzende Bericht des Vizekonsuls Niessen beginnt mit einigen kurzen Bemerkungen über den Umfang, die Anlagekosten, den Verkehr der deutschen Eisenbahnen, gibt dann eine Darstellung der Bildung der deutschen Eisenbahntarife im allgemeinen und erwähnt einige der neueren Ausnahmetarife für Kohlen, Koks, Eisen und Stahl. Er beschäftigt sich darauf eingehend mit den überseeischen Ausfuhrtarifen, von denen er als „Beispiele" den Levantetarif und den Ostafrikatarif anführt. (Bekanntlich sind diese beiden Tarife die einzigen überhaupt bestehenden dieser Art.) Niessen bemerkt (S. 47) darüber folgendes: „Eine der vielen besonders beachtenswerthen Ursachen für die fortgesetzte grosse Ausdehnung des deutschen Handels ist es, dass die Deutschen in den meisten Fällen ihre Waaren an die auswärtigen Abnehmer frei von allen Lasten verkaufen. Die Rhedereien werden in ihren Bemühungen hierbei unterstützt durch die Eisenbahnbehörden, die brauchbare und vor allem feste Tarife aufstellen, in denen alle Gebühren (mit Ausnahme natürlich der Zollgefälle) von der Abfahrt- bis zur Bestimmungsstation enthalten sind." Diese Tarife werden als sehr wichtig für den deutschen Ausfuhrhandel bezeichnet. Ausserdem gibt Niessen eine ausführliche Schilderung des Nothstandstarifes für Düngemittel, der ein besonders bezeichnendes Beispiel dafür sei, mit welchem regen Eifer die deutschen Eisenbahnen bemüht seien, mit ihrer Tarifpolitik die allgemeinen Interessen des Landes zu fördern. (S. 48.)

Das ist der wesentliche Inhalt des Blaubuches über Ausnahmetarife. Ob diese Untersuchungen praktisch für die englische Regierung bei Abschluss neuer Handelsverträge verwerthbar sind, scheint mir einigermaassen zweifelhaft. Dazu sind die Berichte zu ungleichartig und zu lückenhaft. Einzig die deutsche Regierung hat nicht gezaudert, ihr gesammtes Material offen zur Verfügung zu stellen, wie denn auch m. W. in keinem Lande die Veröffentlichung der Eisenbahntarife mit solcher Gewissenhaftigkeit vorgenommen und überwacht wird, wie im Deutschen Reiche. Sollte aber in der That die Absicht bei der englischen Regierung obwalten, bei den Verhandlungen über Zoll- und Handelsverträge die Eisenbahntariffrage aufzurollen nach der Richtung, dass nicht blos, wie in den z. Zt. bestehenden mitteleuropäischen Handelsverträgen, den ausländischen Erzeugnissen auf denselben Strecken und in denselben Richtungen auch dieselben Frachten zugesichert werden, wie den gleichartigen inländischen Erzeugnissen, sondern dass sich die vertragschliessenden Regierungen auch über die Handhabung ihrer inneren Tarifpolitik die Hände binden müssten, so wäre das Material erst recht werthlos. Denn dann käme es nicht nur auf die staatlich gewährten, sondern mindestens ebenso auf die auf den Privatbahnen geltenden Ausnahmetarife an. In den Ländern des Privatbahnsystemes — ich brauche nur Grossbritannien und die Vereinigten Staaten von Amerika zu nennen — ist aber die Zahl der Ausnahmetarife ebenso gross, wie die Regierung vollständig ohnmächtig, wenn es sich um ihre Rege-

lung und Ueberwachung handelt. Diese Ausnahmetarife durchkreuzen nur allzu oft die Zollpolitik des eigenen Staates und sie können in ganz anderer Weise wirthschaftliche Wirkungen zu Gunsten und zum Schaden der eigenen und der fremden Industrie ausüben, als die jedermann zugänglichen Tarife eines Landes mit staatlich geordneten Eisenbahnzuständen, wie das Deutsche Reich. Soviel ist richtig, dass eine sachgemässe Zollpolitik in einem Staate nur durchzuführen ist, wenn er auch die Eisenbahntarife fest in der Hand hat, und es war bekanntlich einer der Hauptgründe des Ueberganges zum Staatsbahnsystem in Preussen, dass die Regierung diese Einheitlichkeit zwischen Zollpolitik und Eisenbahntarifpolitik herstellen wollte. Ein ganz anderes Ding aber ist es, wenn der eine Staat den Anspruch erheben sollte, die gesammte Eisenbahntarifpolitik des anderen Staates zu überwachen. Einen solchen Anspruch würde, wenn ihn das Deutsche Reich etwa erhöbe, die Regierung Grossbritanniens sicherlich mit allem Nachdrucke zurückweisen.

Sehen wir aber ab von derartigen, bisher ja auch nur vereinzelt in der Presse vorgekommenen handelspolitischen Hintergedanken, so ist der thatsächliche Inhalt des Blaubuches immerhin von Interesse. Er wird manchen englischen Lesern und Parlamentariern die Augen öffnen über ihnen bisher unbekannte Dinge; denn es ist ja geradezu erstaunlich, welche Unwissenheit in England vielfach über nichtenglische Eisenbahnzustände herrscht. Für uns Deutsche aber ist es doch auch von Werth zu wissen, wie die englischen Vertreter in Preussen über uns denken. Von einer gewissen Einseitigkeit kann man zwar die Herren Mulvany und Niessen nicht freisprechen. So, wenn sie die Ermässigung der Tarife für Kohlen der Initiative der damaligen Privatbahnen zuschreiben. Bekanntlich ist der Einpfennigtarif für Kohlen den schlesischen und den rheinisch-westfälischen Privatbahnen förmlich abgerungen durch den preussischen Handelsminister von der Heydt. Dieser Minister war es, der schon zu Ende der 40er Jahre den Entschluss fasste, die englischen Kohlen von dem Berliner Markt durch billige Tarife für schlesische Kohlen zu verdrängen, und der diesen Plan mit unsäglicher Mühe verwirklichte, später auch, und zwar schon in der zweiten Hälfte der 50er Jahre, den Einpfennigtarif für westfälische Kohlen nach dem Osten glücklich durchsetzte. Die gewiss sehr dankenswerthe Thätigkeit des Vaters des Konsuls Mulvany beginnt ein halbes Menschenalter später. Wenn man heute ferner zurückdenkt an die Einführung der ersten billigen Kohlentarife nach Bremen und Hamburg auf der eben vollendeten Venlo-Hamburger Bahn, so kann man sich nicht verhehlen, dass die damalige Köln-Mindener Privatbahn bei Durchführung dieser Tarifmaassregel doch schliesslich nur einem gelinden Druck von oben gewichen ist und keinen übermässigen eigenen Eifer dabei an den Tag gelegt hat. Das alles haben Konsul Mulvany und Vizekonsul Niessen nicht gewusst, und ich mache ihnen daraus gewiss keinen Vorwurf. Ich habe vielmehr meine rechte Freude daran gehabt, mit welcher Objektivität und Sachlichkeit diese beiden englischen Vertreter unsere Verhältnisse betrachten und ihren Landsleuten unverblümt die Wahrheit sagen.

A. v. d. L.

„Zum grossen Fragezeichen des Wagenumlaufes“.

Die Anregungen, welche der Verfasser des bezüglichen Aufsatzes in Nr. 97/98 Jahrg. 1898 d. Ztg. gibt, können nicht oft genug wiederholt werden, nur soll man sich hüten, über das Ziel hinauszuschiessen und Unmögliches bezw. Unpraktisches verlangen. Den Hauptwerth legt Verfasser mit Recht auf die bahnseitige Entladung der Kohlen und ähnlicher Materialien; ein Hinderniss hierfür aber bildet das Fehlen der Bodenklappen durchaus nicht, auch würden sich die „Geister ersten Ranges“ sehr gern dieser Aufgabe widmen, wenn sie überhaupt vom „Betriebe“ gestellt wäre. Wollte der Herr Verfasser die Ausschussniederschriften für Güterwagen prüfen, so würde er genügend Interesse für diese aufgewendet finden, selbst im Vergleich zu Personenwagen, deren Ausstattung vollständig „fest liegt“; auch Kopfklappenschmerzen dürften ihm wiederholt begegnen.

Zur Frage der Bodenklappen ist zu bemerken, dass diese wegen des kostspieligen Unterbaues bei schwieriger, getrennt zu haltender Lagerung für verschiedene Eigenthümer und wegen unvollständiger Entladung glücklicher Weise bald „als überwundener Standpunkt“ gelten wird; viel einfacher wird die erstrebte schnelle Entladung durch die ganz ungenügend gewürdigte Kopfklappe selbst herbeigeführt werden können, ohne welche unsere heutige Binnenschifffahrt schwer zu denken wäre; auch die Ausnutzung der in geschlossenen Zügen von Grube zur Kippe und leer zurückgehenden Klappenwagen ist eine vorzügliche. Man strebe also danach, diese Einrichtung auf den Stationen nachzuahmen, und dies wird sich unschwer durch eine auf normalem Gleise fahrbare Drehscheibe erreichen lassen, auf welche die Wagen hinaufgedrückt, rechtwinklig zum Gleise gedreht, mit einer Windevorrichtung einseitig angehoben und vor Kopf ausgeschüttet werden. Solche Vorrichtungen werden in Frankreich, wenn auch zu anderem Zwecke verwendet; der Betrieb kann durch Dampf, Pressluft, Druckwasser oder Elektrizität einfach bewirkt werden, auf kleineren Stationen auch mit Handwinden. Bei dieser Einrichtung, welche höchstens ein geringes Anheben des Gleises erfordert, kann auch die vielgeschmähte Ladestrasse nutzbar erhalten bleiben, indem nur seitlich der Strasse schmale holzumfriedigte Abtheilungen für die Kohlen geschaffen werden; grössere Veränderungen der durch Verkehr meist sehr eingeschränkten und verbauten Ladestrassen würde nicht nur eine „mässige (?) Bauschuttgewinnung“, sondern auch dessen Verwandelung in edles Metall erfordern. Bewährte Einrichtungen über Bord werfen, um Verbesserungen zu schaffen, entspricht nicht wirthschaftlichem Prinzipe; die vorhandenen Hilfsmittel sind entsprechend zu verbessern, besonders wenn so grosse Summen in Frage kommen.

Da nun das vorgeschlagene Aushilfsmittel überall ohne erhebliche Kosten eingeführt werden kann, so würden die vielen kleinen Stationen, welche ja besonders zur Verlangsamung des Wagenumlaufes beitragen, diesem ein lebhafteres Tempo geben.

Soviel steht fest, dass durch die Einführung der vom Verfasser wieder in Fluss gebrachten raschen Entladung der Mangel an offenen Güterwagen grösstentheils behoben werden kann.

Zu Punkt 2 der „erörterungsfähigen Mittel“ liesse sich wohl eine Erhöhung der Güterzuggeschwindigkeit erzielen, ohne die Grundgeschwindigkeit zu ändern, wenn nur bis an die letztere möglichst herangegangen würde. Die Zuschläge zu den Fahrzeiten (für die virtuelle Länge) sind oft nicht richtig gewählt, indem manche Strecken günstiger liegen, als angenommen wird und manche Stationen eines allzu langen Aufenthaltes der Züge sich erfreuen (seltener ist auch das Gegentheil der Fall). Hier lassen sich erfahrungsgemäss durch Befragen des Lokomotiv- und Stationspersonals kleine Ersparnisse erzielen, deren Summe eine oft nicht zu unterschätzende Grösse ergibt. Tabellarische Fragebogen nach Zügen, Streckenabschnitten und Stationen geordnet, führen sehr rasch zum Ziele. Besonders wichtig wird es sein, die jetzt etwas vermehrten, dagegen kürzeren Züge rasch von Strecke und Station zu bringen; denn gerade auf dieser wirken sie störend, während die Strecken immerhin noch einige Züge aufnehmen können.

Endlich wäre noch Punkt 7 insofern zu berühren, als die Werkstätten bei Wagenmangel sofort als Mitschuldige angesehen werden; da muss allerdings anerkannt werden, dass durch Vermehrung des Personals etwas mehr, nicht soviel wie gewöhnlich erwartet wird, gethan werden könnte; dieser Vermehrung aber steht das drohende Gespenst des Arbeitsmangels im Wege, welches alljährlich eintritt, regelmässig wie der Wagenmangel. Abhilfe könnte nur durch Uebertragung von Neubauwagen in kleiner Zahl an die Werkstätten geschaffen werden, ebenso oft in Anregung gebracht, wie abgelehnt. Rücksichtnahme auf die Wagenfabriken ist sehr wohl am Platze, ob bis zur eigenen Schädigung, bleibt offene Frage; jedenfalls würden durch die vorgeschlagene Maassnahme die pilzartig aus der Erde schiessenden neuen Fabriken keine weitere Anregung finden; sie schädigen die alten Fabriken und setzen oft die Qualität der Arbeit herab.

Mögen die Anregungen des Herrn Verfassers in Nr. 97/98 nicht mit ? sondern mit ! beantwortet werden! —l.

Nachrichten.

Deutschland.

— Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten **Nachweisung** der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat November 1898 vorgekommenen **Betriebsunfälle** waren zu verzeichnen: Entgleisungen auf freier Bahn 10 (davon 1 bei Personenzügen), in Stationen 30 (davon 9 bei Personenzügen); Zusammenstösse auf freier Bahn 5 (davon 2 bei Personenzügen), in Stationen 23 (davon 3 bei Personenzügen); sonstige Vorkommnisse 188, zusammen 256.

Die Betriebslänge betrug 40 738 km, an Zugkilometern wurden geleistet 31 436 147, sodass je ein Unfall auf 159 km Betriebslänge oder auf 122 797 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden getödtet: Reisende 5 (verletzt 6), Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst 45 (107), Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte usw. im Dienst — (4), fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder 19 (15), zusammen 69 (132).

— Die Münchener „Allgem. Ztg.“ will wissen, dass der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen ein **„Centralamt für den internationalen Transport“** zu errichten gedenke, und sagt weiter:

„Dieses erhält die Aufgabe, die Mittheilungen eines jeden Staates und jeder der betheiligten Eisenbahnverwaltungen entgegenzunehmen und sie den übrigen Staaten und Verwaltungen zur Kenntniss zu bringen, ferner Nachrichten aller Art, die für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln und zu veröffentlichen; weiter auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander abzugeben, die geschäftliche Behandlung von Vorschlägen vorzunehmen, die zum internationalen Uebereinkommen über die Beförderung von Gütern gemacht werden, sowie in allen Fällen, wenn hierzu ein Anlass besteht, den vertragschliessenden Staaten den Zusammentritt einer neuen Konferenz vorzuschlagen; endlich die durch den internationalen Transportdienst gebotenen finanziellen Beziehungen zwischen den betheiligten Verwaltungen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Beziehung die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen unter einander zu fördern. Ein besonderes Reglement wird den Sitz, die Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes, sowie die zur Ausführung nöthigen Mittel feststellen.“

Diese Nachricht beruht auf einem Missverständniss. Es handelt sich offenbar um eine Verwechselung mit dem bereits seit 1893 in Bern bestehenden „Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport“, dessen Wirkungskreis durch Artikel 57 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr genau durch dasjenige begrenzt wird, was nach obiger Notiz dem neu zu errichtenden Amte zufallen soll.

— Auf die Frage, **wie sich der neue Stückgutstaffeltarif bewährt**, hat der Berliner „Konfektionär“ vom 29. Dezember 1898 folgendes geantwortet: „Was das Publikum bei dem neuen Stückguttarif gewonnen, das geht am besten hervor aus den Uebernahmesätzen der Berliner Spediteure. Berlins ausserordentlich starker Verkehr gestattete den Spediteuren, das ausgedehnteste Sammelnetz im Reiche zu unterhalten. An die 3 600 Orte mögen es gewesen sein, nach denen von Berlin aus Sammelverkehre unterhalten wurden — fast zwei Drittel davon sind seit 1. Oktober in Wegfall gekommen, und nur an 1 400 sind geblieben. Was aber weggefallen ist, das ist alles deswegen weggefallen, weil der jetzige offizielle Stückguttarif dahin billiger ist, als es die Uebernahmesätze im Sammelverkehre waren. Es sind durchschnittlich 8—10 % Ermässigung gegen die früheren Sammelverkehrssätze eingetreten; so kostete früher Berlin-Mannheim im Sammelverkehr 5,85 ℳ, jetzt als Stückgut 5,35 ℳ per 100 kg. Berlin-Aachen ist, wie wir schon im Mai bemerkten, gleich geblieben, 5,35 ℳ; dass die Spediteure für die Linie Berlin-Aachen den Satz nicht weiter ermässigen konnten, dürfte als Beweis dafür anzusehen sein, dass sie schon vorher den Preis hierfür äusserst kalkulirt hatten. Für Breslau, Dresden, Leipzig, Frankfurt a/M., Köln usw. sind die Uebernahmesätze die gleichen geblieben. Nach den sämmtlichen übrigen Plätzen finden wir die Preise der Spediteure um 10—20 % ermässigt, was sehr zu Gunsten der Reform spricht. So betrug der Uebernahmesatz der Spediteure nach

	früher		jetzt		früher		jetzt
Barmen	4,90	gegen	4,10	Mülhausen i. E.	8,05	gegen	6,50
Bochum	4,75	„	4,05	Offenbach	4,95	„	4,45
Crefeld	5,35	„	4,60	Hamburg	2,80	„	2,60

In einzelnen — obschon sehr seltenen — Fällen haben indess die Spediteure den Uebernahmesatz erhöht, so nach

	früher		jetzt
Königsberg i. Pr.	4,65	gegen	4,75
Danzig	3,60	„	3,90

Noch seltener ist durch den Wegfall des Sammelverkehres eine Frachterhöhung eingetreten, indem die Stückgutfracht theurer ist als die frühere Sammelfracht. So war die Sammelfracht nach

Bielefeld . . 3,60, dagegen die jetzige Stückgutfracht 3,68
Markelsheim 4,70, „ „ „ 4,84

Dagegen ist auch in allen jenen Fällen (und sie bildeten die Mehrzahl), wo ein Sammelverkehr überhaupt nicht bestand, der Frachtsatz durch den offiziellen Stückguttarif ermässigt worden, so nach

Halle . . . . frühere Stückgutfracht 1,98, jetzt 1,86
Braunschweig „ „ 2,72 „ 2,51

Wie man sieht, waren die Befürchtungen wegen einer möglichen Verkehrstheuerung durch den Wegfall der Sammelspedition ebenso grundlos wie die Befürchtungen der Spediteure, dass ihr Gewerbe existenzunfähig würde. Im grossen und ganzen können wir mit der Reform zufrieden sein.“

Wir können nicht dafür einstehen, dass die hier gemachten ziffermässigen Angaben allenthalben zutreffen, trotzdem glauben wir die Aeusserung in der vorliegenden Form wiedergeben zu sollen, weil daraus hervorgeht, wie wenig die Schwarzmalerei begründet war, mit der man das Vorgehen der Regierung zu vereiteln suchte.

— Am 8. d. Mts. ist die der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft gehörige 46,91 km lange **Nebeneisenbahn Jädickendorf-Pyritz** mit den Zwischenstationen Göllen, Blankenfelde, Rohrbeck, Schönfliess N.-M., Görlsdorf, Rufen, Kerkow, Beyersdorf, Eichelshagen und Köselitz für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

— **Vermehrung des Fahrmateriales für die bayerischen Staatsbahnen.** Im vergangenen Monate fand die Vergebung einer Anzahl von Eisenbahnwagen verschiedener Gattung sowie von Lokomotiven statt; es wurden vergeben: 140 Stück dreiachsige Personenwagen III. Klasse nach dem Durchgangssystem für den Ausflugverkehr, 17 Stück Lokalbahnpersonenwagen ebenfalls nach dem Durchgangssystem, 9 Stück Lokalbahnpersonenwagen II. Klasse mit Postabtheil und 15 Stück Lokalbahnstückgutwagen, dann 13 Stück 3/4 gekuppelte Tenderlokomotiven der Klasse D XI für Lokalbahnen. Ablieferungstermin für die erstaufgezählten Wagen ist der Monat Juli, für die übrigen Wagen sowie für die Lokomotiven der 31. Dezember d. J.

— Dem Eisenbahnkomitee Markt Erlbach in Bayern wurde die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten für eine normalspurige **Lokalbahn von Wilhermsdorf über Eschenbach nach Markt Erlbach** auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

— Die Firma Arthur Koppel in Berlin beabsichtigt unter der Firma „**Württembergische Eisenbahngesellschaft**“ eine Anzahl von Nebenbahnen in Württemberg zu bauen. Zunächst handelt es sich um die Linien Laichingen-Amstetten, Neuffen-Nürtingen, Ebingen-Onstmettingen und Gaildorf-Untergröningen. Die Verhandlungen mit den Interessenten wegen Beitragsleistungen sind im Gange.

— Die **Arbeiter der württembergischen staatlichen Eisenbahnwerkstätte** in Friedrichshafen am Bodensee haben in einer kürzlich abgehaltenen Versammlung folgende **Resolution** einstimmig angenommen:

„Die Arbeiter der Eisenbahnwerkstätte Friedrichshafen weisen jede Vereinigung mit der Sozialdemokratie mit aller Energie zurück und protestiren fest dagegen, dass die Bitten und Gesuche an die königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit Hilfe der Sozialdemokratie bewerkstelligt werden.“

— In der neuen Militärvorlage findet sich eine eingreifende Organisationsänderung in Gestalt der Errichtung der „**Verkehrstruppen**“. Unter diesem Namen sollen in Zukunft die Eisenbahn-, Telegraphen- und Luftschiffertruppen zusammengefasst werden. Bisher unterstand die Militärtelegraphie dem Ingenieurkorps. Dies hört in Zukunft auf, indem die Inspektion der Militärtelegraphie eingeht und die bisher allein bestehende Telegraphentruppe, die 5. Kompagnie Garde-Pionierbataillons, zur Formation der Telegraphenbataillone benutzt wird. An der Spitze der „Verkehrstruppen“, womit also eine neue Waffengattung ins Leben tritt, soll ein Inspekteur im Range eines Divisionskommandeurs stehen. Ihm untersteht der Kommandeur der Eisenbahnbrigade, der Inspekteur der Telegraphentruppen, der die Stellung eines Regimentskommandeurs einnimmt, sowie der in Bataillonskommandeursrang befindliche Kommandeur der Luftschifferabtheilung. Bei der Eisenbahnbrigade wird eine Betriebsabtheilung neu errichtet. Als Telegraphentruppen werden drei Bataillone geschaffen. Die bisherige Zugehörigkeit der Luftschifferabtheilung zur Eisenbahnbrigade verschwindet.

— Im Bibliotheksaale des Berliner Architektenvereins waren kürzlich **zehn Entwürfe für den Hauptbahnhof in Leipzig** ausgestellt, der bekanntlich auf dem Gelände der Personen- und Ortsgüterbahnhöfe der Leipzig-Dresdener, Magdeburger und thüringer Bahnlinien erbaut werden soll. Ebenda fanden sich 11 Pläne für den Umbau des Spreekanals in Berlin, als Grossschifffahrtsweg von der Inselbrücke bis zum Kaiser Wilhelmdenkmal unter Beseitigung der Stadtschleuse in unmittelbarer Nähe des königlichen Schlosses, ausgestellt.

— **Anschlüsse an die Nord-Süd-Expresszüge.** Durch die Schiffsverbindungen der „Navigazione Generale Italiana“ sind nunmehr auch Anschlüsse von Aegypten her an die Montag Nachmittags 1 Uhr 5 Min. von Neapel in der Richtung nach Rom-Mailand-Berlin abgehenden Nord-Süd-Expresszüge hergestellt, und zwar berührt ein zwischen Aden-Suez und Genua alle vier Wochen einmal verkehrendes Schiff die Häfen von Alexandrien (erste Abfahrt am Donnerstag, den 5. Januar, 10 Uhr Vorm.) und Neapel (erste Ankunft am Montag, den 9. Januar, Vorm. 9 Uhr). Ferner verkehrt ab 12. Januar alle 14 Tage ein Dampfer von Alexandrien nach Neapel in folgender Fahrordnung. Alexandrien ab jeden zweiten Donnerstag, Vorm. 10 Uhr, Neapel an jeden zweiten Montag, Vorm. 9 Uhr. Es bestehen somit alle vier Wochen regelmässig drei Anschlüsse.

— Da die Witterung fortgesetzt ihren milden Anstrich bewahrt, so werden nach einer Mittheilung des „Hamb. Corresp.“ schon demnächst auf der östlichen Stromseite bei Warnemünde die Vorarbeiten für die **Dampffährenverbindung Warnemünde-Gjedser** in Angriff genommen werden. Bei den Ausschachtungs-, Erd- und sonstigen Arbeiten sollen 1000 bis 1200 Arbeiter beschäftigt werden, für die auf der Ostseite des Hafens eine grössere Anzahl von Unterkunftsräumen errichtet werden soll.

— Wie die Tageszeitungen berichten, soll der russische Minister der Verkehrsanstalten eine von einem Direktor der Marienburg-Mlawkaer Bahn erfundene Vorrichtung, welche an der Grenze die **Uebergabe von beladenen Wagen vom russischen Eisenbahnnetz auf das ausländische und umgekehrt** ermöglicht, haben prüfen lassen. Nach der Angabe russischer Blätter soll sich das Verfahren in der Praxis als sehr nützlich erweisen. Vom russischen Ministerium der Verkehrsanstalten sei nun eine Spezialkommission gebildet worden zur endgültigen Entscheidung der Frage, betreffend die Anwendung der Vorrichtungen auf den russischen Eisenbahnen.

Wir geben diese Nachricht mit allem Vorbehalt wieder.

— Im Monat Mai d. J. soll in Ulm die 7. Hauptversammlung des **Vereins zur Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in Bayern**, dessen Protektor Prinz Ludwig von Bayern ist, abgehalten werden. Am 10. Januar fand in Ulm unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters eine Versammlung einer Anzahl von Delegirten aus Bayern und Württemberg statt, die sich mit den Vorbereitungen zu der Hauptversammlung beschäftigte. Die Berathung wurde mit einem Vortrag des Geh. Hofraths M. von Eyth über die Entwickelung und den gegenwärtigen Stand der Schifffahrt auf der oberen Donau eingeleitet. Der Redner bemerkte, die Wünsche und Hoffnungen Ulms, die Donauschifffahrt in zeitgemässer Gestalt bis an die württembergische Grenze ausgedehnt zu sehen, werden von dem bayerischen Verein getheilt. Er gab sodann einen geschichtlichen Ueberblick über die Schifffahrt auf der Donau, die trotz der scheinbar so günstigen und für Deutschland bedeutungsvollen Stromrichtung von West nach Ost seit Urzeiten mit eigenthümlichen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt habe. Diese Schwierigkeiten schilderte der Redner unter Darstellung der politischen und Handelsverhältnisse der am Donaustrom gelegenen Länder bis auf die neueste Zeit. Seit dem Aufschwung des Verkehrslebens der letzten 15 Jahre werde in der ganzen Welt die Wasserstrasse aufs neue in ihrer Bedeutung erkannt, auch habe sich gezeigt, dass der Eisenbahnverkehr um so lebhafter werde, je mehr die damit parallel laufende Fluss- und Kanalschifffahrt aufblühe. Das Ziel des bayerischen Vereins sei zunächst der Ausbau des Donau-Mainkanals und gleichzeitig die Regulirung der Donau und des Mains bis zu den Endpunkten des Kanals in Kehlheim und Bamberg. Für Ulm habe dieser Plan, wenn auch scheinbar nur indirekt, die Bedeutung, dass er ihm eine wirklich schiffbare Donau wenigstens bis Kehlheim näher bringe. Die Strecke Ulm-Kehlheim aber biete keine wesentlichen technischen Schwierigkeiten für einen Verkehr wie er auf der oberen Elbe in erfreulichster Blüthe stehe. Für die Förderer des Main-Donaukanals sei aber die Belebung der Donau nach beiden Seiten hin von höchstem Werth.

— Zur Beurtheilung der **Kanalfragen,** die demnächst auch parlamentarisch in Preussen in den Vordergrund treten, hat das Pariser „Journal des Transports“ in seiner Nummer vom 24. Dezember 1898 einige bemerkenswerthe Thatsachen zunächst in Bezug auf das französische Wasserstrassennetz und dessen Stellung im französischen Verkehr beigebracht. Nach der allgemeinen Statistik besitzt die französische Republik 16000—17000 km schiffbare Wasserstrassen, das Deutsche Reich beiläufig annähernd 14000 km. In Wirklichkeit verzeichnet die französische Binnenschifffahrtsstatistik nach dem „Journal des Transports“ nur 12000 km thatsächlich benutzte Wasserstrassen, wovon etwa 4000 km auf schiffbare Flüsse, etwa 3000 km auf kanalisirte Flüsse und etwa 5000 km auf Kanäle entfallen dürften, während das deutsche Wasserstrassennetz sich anders gruppirt und unter seinen 13925 km zum grösseren Theil freie Flussläufe, nämlich 9383 km, ferner 2206 km kanalisirte Flussläufe und 2336 km gegrabene Kanäle aufzuweisen hat. An Kanälen scheint also Frankreich reicher zu sein als Deutschland. Bei genauer Betrachtung der französischen Binnenschifffahrtsergebnisse zeigt sich indess, dass diese französische Ueberlegenheit schwindet, denn nur 4498 km der französischen Wasserstrassen, und zwar 2039 km Flussläufe und 2459 km Kanäle, können von Schiffen von 280—300 t benutzt werden. Daraus erklärt sich auch die Thatsache, dass der Gesammtverkehr der deutschen Wasserstrassen mit 34300000 t in 1895 den Gesammtverkehr der französischen Wasserstrassen mit 30600000 t in 1896 übertrifft. Auch in Frankreich gewähren die Wasserstrassen unzweifelhafte Vortheile, was für Deutschland Eisenbahndirektionspräsident Ulrich in Cassel zuerst in seiner Schrift „Staatswasserstrassen, Staatseisenbahnen“ nachgewiesen hat, zunächst den unmittelbaren Interessenten der Schifffahrt und den Hafenplätzen und sodann den mittelbaren Interessenten, dem Zwischenhandel und allenfalls gewissen Kreisen der Industrie. Vielleicht durch Ulrich's Darlegung veranlasst, hat das „Journal des Transports“ sich die Ergebnisse der französischen Binnenschifffahrtsstatistik genauer angesehen nnd ermittelt, dass aus dem französischen Wasserstrassennetz nur ein sehr kleiner Theil Frankreichs Vortheile zieht. Nach den Feststellungen des „Journal des Transports“ hatten nur 28% des französischen Wasserstrassennetzes, nämlich 12 Flussstrecken mit 533 km und 14 Kanalstrecken mit 733 km, einen dichteren Verkehr von mehr als 1000000 t zu verzeichnen, während das ganze übrige Netz nur schwach befahren wurde. Soweit der französische Wasserstrassenverkehr lebhaft ist, fördert er ganz überwiegend nur die Verbindungen der Hauptstadt mit dem Norden und auf der Seine, für einen Theil auch diejenigen mit dem Westen und mit dem Innern. In allen übrigen Beziehungen ist der französische Wasserstrassenverkehr unerheblich. Wenn man diese einseitige und unzulängliche Entwickelung des französischen Wasserstrassenverkehres betrachtet, dann wird man die Opfer und Kosten, die Frankreich dafür gebracht hat, zeitweilig allerdings um die Privatbahnen und ihre Frachtsätze zu konkurrenziren, ausserordentlich hoch finden, sie haben in der Zeit von 1879—1887 nicht weniger als 435000000 Frcs. betragen und wer-

den für dieses Jahrhundert auf annähernd 1 500 000 000 Frcs. veranschlagt. Dazu verausgabt Frankreich für Erhaltung, Verbesserung, Betrieb und Verwaltung seiner Wasserstrassen jährlich 32 500 000 Frcs., also über 1 Frc. auf jede Tonne des Verkehrs und zwar hauptsächlich zu Gunsten der Hauptstadt. Diese Aufwendungen sind mindestens nicht gerecht, weil sie nicht der Gesammtheit, sondern nur einzelnen Theilen des Landes, ja nur einzelnen Kreisen der Bevölkerung zu gute kommen. Alle Gegenden ohne Flussläufe und Wasserstrassen, also gerade die gebirgigen, ohnehin minder verkehrsbegünstigten und ärmeren, werden dadurch benachtheiligt und mit ihnen die produktive Arbeit im landwirthschaftlichen Gewerbe und Industrie, die dort ansässig ist. Man wird sich auch in Frankreich die Frage vorlegen müssen, ob man fortfahren darf, so erhebliche Opfer für einzelne Kreise und Gegenden zu bringen zu Gunsten einzelner Interessenten auf Kosten der Gesammtheit. In Deutschland hat mit der Erklärunp des Ministerialdirektors Schultz vom 12. Februar 1896 vor der Budgetkommission des Abgsordnetenhauses die preussische Regierung bereits den Weg zur Abhilfe gewiesen, indem sie die Berechtigung der Erhebung von Abgaben nicht nur auf den künstlichen, sondern auch auf den natürlichen Wasserstrassen anerkannte und Abänderungen der bestehenden Bestimmungen und Verträge in Aussicht stellte.

Oesterreich-Ungarn.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Monate November 1898 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 9 496 665 Personen und 10 778 153 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 25 195 593 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 1 401 fl. Im gleichen Monate 1897 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 8 007 995 Personen und 9 631 585 t Güter 24 168 946 fl. oder für das Kilometer 1 397 fl., daher ergibt sich für den Monat November 1898 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0,3 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis Ende November 1898 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 116 272 016 Personen und 91 466 342 t Güter gegen 102 865 335 Personen und 86 338 017 t Güter im Jahre 1897 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1898 auf 255 321 932 fl., im Jahre 1897 auf 243 841 373 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten elf Monaten des Jahres 1898 17 651,2 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 17 070 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer und den erwähnten Zeitabschnitt 1898 auf 14 465 fl. gegen 14 285 fl. im Jahre 1897, d. i. um 180 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1898 auf 15 780 fl., gegen 15 484 fl. im Jahre 1897, d. i. um 196 fl., mithin um 1,2 % günstiger.

Eine Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten elf Monaten 1898 weisen gegen den gleichen Zeitraum 1897 die nachstehenden Hauptbahnen auf:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn	10,0 %
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	9,9 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B	7,2 „
österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) .	7,2 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) . .	6,4 „
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke) .	5,8 „
k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	5,2 „
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	4,0 „
österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken) . . .	2,1 „
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	2,0 „
Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	1,6 „
Eisenbahn Wien-Aspang	0,7 „
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien)	0,4 „

Eine Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten elf Monaten 1898 gegen den gleichen Zeitraum 1897 weisen folgende Hauptbahnen aus:

Böhmische Nordbahn	0,2 %
Graz-Köflacher Eisenbahn	0,3 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	0,6 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A	0,8 „

— **Postdebit und Eisenbahntransport.** Wie bereits mitgetheilt wurde, ist mit Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Eisenbahnen vom 31. Dezember v. J. ausgesprochen worden, dass Druckschriften, denen der Postdebit entzogen ist, von der Beförderung mit Eisenbahnen und Dampfschiffen ausgeschlossen sind. Gegen die rechtliche Zulässigkeit der in Rede stehenden Verordnung wurden in der Publizistik Bedenken laut, welche im wesentlichen auf eine Verkennung der Bedeutung des Postdebits und seiner Entziehung zurückzuführen sind.

Es hiesse den historischen Entwickelungsgang des Postdebits vollständig ignoriren, wenn man die Entziehung desselben lediglich als eine Ablehnung der Mitwirkung der Postanstalt beim Verschleiss und Vertrieb und keineswegs als die Versagung der Beförderung der gemaassregelten Zeitungen auffassen wollte. Die Postdebitentziehung ist im Pressgesetze vom Jahre 1862 ohne nähere Erläuterung normirt und daselbst keineswegs als eine neue Institution eingeführt, sondern auf Grund der früheren Pressordnungen und im Geiste derselben rezipirt. In dieser Beziehung verdient hervorgehoben zu werden, dass die Pressordnung vom Jahre 1852 der Postanstalt verwehrte, ausländische Zeitschriften, welche verboten oder diesen gleichgestellt sind, zur Pränumeration oder zur Beförderung anzunehmen, und dass nach der Instruktion zu dieser Pressordnung ausländische Zeitschriften, denen der Postdebit entzogen ist, den verbotenen gleichzuachten sind. Hierdurch hat sich der Begriff der Postdebitentziehung mit der Wirkung des Ausschlusses jeder Art der Beförderung in das Inland verknüpft, eine Erscheinung, welche erklärlich ist, wenn man berücksichtigt, dass Zeitungen ursprünglich überhaupt nur durch die Post bezogen werden konnten, somit schon in der Ausschliessung des Verschleisses die Ausschliessung der Beförderung gelegen war. Seither wird in der Praxis und auch in der Theorie an dieser Auffassung über die Bedeutung der Postdebitentziehung festgehalten.

Es ist nur eine Konsequenz der entwickelten Auffassung über das Wesen der Postdebitentziehung, wenn nunmehr im Wege einer deklarativen Verordnung ausgesprochen wurde, dass Druckschriften, denen der Postdebit entzogen ist, zu den im § 50 Betriebsreglement angeführten Gegenständen gehören, deren Beförderung verboten ist. Hierbei verdient bemerkt zu werden, dass auch in anderen Ländern, welche ein absolutes Verbot der Beförderung von Zeitungen mit Eisenbahnen aus dem Titel des Postzwanges nicht kennen, wie z. B. in Belgien, eine ganze Reihe ausländischer Zeitungen im administrativen Wege aus Gründen der öffentlichen Ordnung vom Eisenbahntransporte ausdrücklich ausgeschlossen worden ist.

Die in Frage stehende Verordnung wurde im Einvernehmen mit Ungarn erlassen. Das Betriebsreglement gehört eben nach den in Kraft stehenden Ausgleichsbestimmungen zu den in beiden Reichshälften gleichmässig geltenden und nur einverständlich abzuändernden Normen, und es ist naheliegend, auch wichtigere Durchführungsvorschriften zu diesem Reglement gemeinsam festzustellen, und zwar um so mehr im vorliegenden Falle, wo ohne ein Einvernehmen mit der ungarischen Regierung der Erfolg der ganzen Maassregel in Frage gestellt wäre.

Der Standpunkt der in Rede stehenden Verordnung ist um so berechtigter, als man denn doch nicht mit verschränkten Armen zusehen kann, wie gewisse ausländische Zeitungen, welche Oesterreich ständig in maasslosester Weise verunglimpfen und seine Einrichtungen herabwürdigen, im Inlande verbreitet werden, indem man ihnen die Benutzung der öffentlichen Transportanstalten, ja sogar der Staatseisenbahnen ermöglicht und zu ihrer Verbreitung die bezeichneten Anstalten mitwirken lässt.

— **Einnahmen der österreichischen Privatbahnen im Dezember bezw. Jahr 1898.** Es liegen nunmehr für die grösseren Privatbahnen die Einnahmenausweise für den Monat Dezember vor und ist damit ein Ueberblick über die Einnahmen des ganzen Jahres 1898 ermöglicht.

Die Ergebnisse stellen sich wie folgt:

	Dezember 1898	gegen 1897	seit Jahresbeginn 1898	gegen 1897
	Gulden			
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	3 374 279	— 92 714	39 748 532	+ 2 299 386
Südbahn	3 673 387	+ 112 896	47 028 902	+ 553 162
österr.-ungar. St.-E.-G.	2 454 802	+ 11 940	27 478 397	+ 317 811
österr. Nordwestbahn				
garantirte Linie . .	565 638	+ 171 095	10 764 309	+ 422 858
Ergänzungsnetz . .	705 647	— 76 723	7 313 379	+ 414 745
süd-norddeutsche Verbindungsbahn . . .	295 826	+ 4 080	3 717 926	+ 99 892
Aussig-Teplitzer Bahn	529 009	— 55 973	6 635 284	— 90 487
Buschtêhrader Bahn				
A-Linie	388 179	— 29 900	4 080 483	— 41 155
B-Linie	647 276	— 33 800	7 138 019	+ 419 418

— In der letzten Sitzung der Kommission für die **Wiener Verkehrsanlagen**, welche am 5. d. Mts. stattfand, wurde der Jahresvoranschlag für 1899 vorgelegt und nach eingehender Berathung angenommen. Derselbe umfasst im Erfordernisse an Centralleitungskosten, einschliesslich eines Betrages für die Vorarbeiten zur Pariser Weltausstellung 1900, den Betrag von 50 000 fl., an Baukosten für die Stadtbahn, und zwar

der Hauptbahnen (Gürtel- und Vororteliuie) 2 683 000 fl., der Lokalbahnen (Wienthal- und Donaukanallinie), wovon die erstere im Sommer 1899 zur Eröffnung gelangen soll und die letztere bereits in grösserer Ausdehnung und in intensiver Weise in Angriff genommen wurde, 6 345 800 fl., zusammen 9 028 800 fl., für die Sammelkanäle beiderseits des Donaukanals 1 246 200 fl., für die Wienflussregulirung 4 400 000 fl., für die Umwandelung des Donaukanales in einen Handels- und Winterhafen 3 200 000 fl. Im ganzen ist ein Gesammtaufwand von 17 875 000 fl. präliminirt. Als Bedeckung dieses Aufwandes ist nebst den mit Ende 1898 verbleibenden Kassenbeständen die Beitragsleistung der Staatsbahnverwaltung zu den Kosten der Bahnhöfe in Hütteldorf und Heiligenstadt (dritte Rate im Betrage von 200 000 fl.), sowie die erste Rate des Kostenersatzes für die Herstellung des zweiten Gleises der Donauuferbahn und die Ausgestaltung des Rangirbahnhofes Brigittenau mit 80 000 fl. eingestellt. Da das veranschlagte Baukostenpräliminare die gesammte ausgewiesene Bedeckung um den Betrag von 2 472 051 fl. übersteigt, wird die Kommission seiner Zeit über die Bedeckung dieses Restes nach Maassgabe des thatsächlich eintretenden Erfordernisses Vorsorge zu treffen haben. Die Mittel hierzu stehen ihr durch die Begebung einer dritten Anlehensemission zu Gebote. Im Anlehensdienste stehen dem Zinsen- und Tilgungserfordernisse von 3 901 800 fl. die gleich hohen Beiträge der drei Kurien gegenüber, wovon 2 653 224 fl. den Staat, 429 198 fl. das Land Niederösterreich und 819 378 fl. die Gemeinde Wien treffen.

In Ausführung des in der Vollversammlung vom 13. Juli 1896 gefassten prinzipiellen Beschlusses über die Betheiligung der Kommission an der Pariser Weltausstellung 1900 wurde zu diesem Zwecke ein Gesammtkredit von 30 000 fl., welcher sich auf die beiden Jahre 1899 und 1900 vertheilt, bewilligt. Das Präsidium der Kommission wurde beauftragt, sich wegen der näheren Modalitäten, unter denen die Arbeiten der Kommission für Verkehrsanlagen, der Donauregulirungskommission, der Wiener Stadterweiterungskommission, sowie der Gemeinde Wien in Paris möglichst einheitlich zur Darstellung gelangen sollen, mit dem österreichischen Generalkommissar und den genannten Kommissionen ins Einvernehmen zu setzen.

— In der am 29. Oktober 1898 abgehaltenen **gemeinschaftlichen Sitzung der beiden Verkehrskomitees für die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen** wurde zunächst die Mittheilung gemacht, dass die gemeinsame Eisenbahndirektorenkonferenz den vom Verkehrskomitee ausgearbeiteten Entwurf für die neue Verkehrsinstruktion mit geringen Abänderungen angenommen habe. Unter den in dieser Sitzung vom Verkehrskomitee behandelten Gegenständen seien insbesondere die Frage der Einführung der einheitlichen Stundenbezeichnung von 0—24 bei den österreichischen und ungarischen Bahnen sowie die Frage der Einführung eines einheitlichen Verfahrens bei der Desinfektion der Güterwagen hervorgehoben.

— **Altersversorgung, Stabilisirung und Erhöhung der Bezüge der Bediensteten der österreichischen Nordwestbahn betreffend.** Beim Vizepräsidenten des Verwaltungsrathes der österreichischen Nordwestbahn und südnorddeutschen Verbindungsbahn Ritter von Taussig erschien vor einigen Tagen eine Deputation von Unterbeamten, Dienern und Arbeitern, welche ein Memorandum überreichte, enthaltend die Wünsche dieser Kategorien, betreffend die Altersversorgung, Stabilisirung und Erhöhung der Bezüge sowie die Verkürzung der Arbeitszeit. Ritter von Taussig erklärte, dass eine allgemeine Altersversorgung nicht durchgeführt werden könne, weil durch eine solche der Gesellschaft zu grosse Lasten aufgebürdet würden, indem sie auch die Bedeckungskapitalien aufzubringen hätte. Ebenso könne infolge der drohenden Verstaatlichung eine allgemeine Stabilisirung der Arbeiter und provisorischen Bediensteten nicht erfolgen; es sei jedoch die Stabilisirung der bisher provisorisch angestellten Dienstkategorien in Angriff genommen worden und an die Stabilisirung der Werkstättenarbeiter werde jetzt geschritten werden. Solche Reformen könnten blos schrittweise geschehen und es wäre nur dann möglich, den Wünschen der Angestellten mehr Rechnung zu tragen, wenn die Verwaltung die Garantie hätte, dass noch mehrere Jahre bis zur Verstaatlichung vergehen werden. Bezüglich der Unterbeamten werde ehestens etwas geschehen; er erkenne an, dass Beamte, welche verantwortungsvolle Stellungen bekleiden, auch entsprechend entlohnt werden müssen. Präsident von Taussig erklärte sich ferner für eine Erhöhung der fixen und für Einschränkung der variablen Bezüge der Bediensteten und Arbeiter. Ueber diese Frage sowie über die Stabilisirung würden derzeit eingehende Studien gepflogen. Auf die Schilderung der Lage der Weichenwächter und Verschieber durch ein Mitglied der Deputation gab Präsident von Taussig die Versicherung, dass eine Erhöhung der Löhne der provisorisch Angestellten bald eintreten werde; desgleichen sollen ehestens manche Wünsche des Wächterpersonals und der anderen Kategorien Berücksichtigung finden.

— In der letzten Generalversammlung des **Vereins der Holzproduzenten,** -Händler und -Industriellen gelangte eine Zuschrift des Eisenbahnministers zur Verlesung, in welcher derselbe dem Vereine mittheilt, dass er die Bestrebungen desselben, welche auf die Unifizirung der Schwellentypen und Verfassung von Schwellenusancen gerichtet sind, zu unterstützen bereit sei und die Staatsbahndirektion in Wien angewiesen habe, einen Vertreter in das bezügliche Komitee zu entsenden. Diese Mittheilung wie nicht minder die Förderung des Projektes der Errichtung eines speziellen Holzbahnhofes seitens des Eisenbahn- und des Handelsministeriums wurde mit lebhafter Befriedigung aufgenommen.

— Im **„Klub österreichischer Eisenbahnbeamten“** hielt am 22. November 1898 Regierungsrath von Löhr einen interessanten Vortrag über „die Maschine im Dienste der Kontrole“. Er besprach zunächst die Anwendung des russischen Schtschott und der Multiplikationstafeln in der ihm unterstellten Abtheilung (Rechnungskontrole) der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Nach Mittheilung des Vortragenden haben sich die Multiplikationstafeln völlig bewährt und wird mit Vorliebe damit gearbeitet. Nur wenige kommen nicht damit zurecht. Die Erleichterung und Sicherheit der Arbeit, welche durch ihren geschickten Gebrauch erzielt wird, ist eine ersichtliche. Dagegen haben sich nur sehr wenige Personen den Gebrauch des Schtschott so weit zu eigen gemacht, dass sie rasch und sicher damit rechnen können.

Löhr erzählte, dass er seine Bemühungen fortgesetzt habe, einen Apparat zu finden, der die peinliche Arbeit des Addirens abnimmt. Als Erforderniss, dem ein solcher Apparat entsprechen muss, hat sich erkennen lassen, dass er nicht nur leicht und unfehlbar zu bedienen, sondern auch zu kontroliren sein muss, in dem Sinne, dass ersichtlich sein muss, welche Posten addirt wurden und welche Summe sich ergeben hat; denn nur unter dieser Bedingung ist es möglich, jederzeit den Nachweis der Vollständigkeit und Richtigkeit zu führen, wenn man eben die Rechnung schwarz auf weiss vor sich hat. Diesen Bedingungen entspricht nach den gemachten Erfahrungen die Burroughs-Additionsmaschine.

Löhr lässt folgende Arbeiten, welche sonst zwei bis drei Beamte erfordern würden, durch eine Diurnistin mit dieser Maschine verrichten: 1. Zusammenstellung der von den Stationskassen geleisteten Abfuhren auf Grund der Tagesrechnungen; 2. Zusammenstellung der von den Stationskassen pro Monat geleisteten Abfuhren auf Grund des Abfuhrenbuches; 3. Zusammenstellung der in den Hauptrechnungen der Stationen allmonatlich verbliebenen Saldi; 4. Zusammenstellung der Stempelgebühren aus dem Personenverkehre auf Grund der Stempelnachweisungen; 5. Nachsummiren aller mehr als fünf Positionen enthaltenden Zahlungsanweisungen u. a. m.

Ausser diesen reinen Rechenmaschinen, die ganz allgemein verwendbar sind und also nicht direkt für Eisenbahnzwecke, namentlich Kontrolzwecke gebaut sind, besprach Löhr eine Spezialmaschine für die Fahrkartenausgabe und Rechnungslegung und zwar den schon ausführlich beschriebenen „L'appareil Contrôleur des chemins de fer“.

Der Apparat erspart die vorherige Fabrikation, die Haltung von Vorräthen, das Verpacken, Zählen und Verschicken, Nachzählen, Einlegen und die Evidenzhaltung der Karten, ferner (angeblich) die Ternionkästen. So ein Apparat kostet heute etwa 800 fl ohne elektrische Antriebvorrichtung. Die bisher verwendeten Probeapparate haben sich überall bewährt, in Frankreich, Belgien und auch in Wien, wo die Staatsbahnen in der Haltestelle Westbahnhof zwei solche Apparate in Verwendung haben. Bei den Wiener Apparaten haben sich hierbei keinerlei Anstände gezeigt und arbeiten dieselben leicht und schnell. Die Rechnungslegung soll in einzelnen Theilen einfacher und schneller, die Kontrole verlässlich sein. Wenn man aber genauer zusieht, so kommt man doch zu einer etwas kühleren Auffassung. Es darf nämlich die Unverwendbarkeit derselben für viele Relationen gleichzeitig, die Möglichkeit plötzlichen Versagens, von Fälschungen und der geringen Ersparniss für alte mit allen Hilfsmitteln bereits ausgerüstete Bahnen nicht übersehen werden. Manche Schwierigkeiten dürfte auch der bei grösserem, lebhafterem Verkehre unbedingt nothwendige elektrische Antrieb, die Nothwendigkeit der Aufstellung von vielen Apparaten nebeneinander verursachen. Auch scheint es unökonomisch zu sein, diesen ganzen komplizirten Mechanismus, der obendrein eine Menschenkraft nicht erspart, aufzubieten, um Karten geringeren Werthes (wie der ersten Zonen) damit herzustellen. Auch die langen Kontrolstreifen mit mehreren hunderten von Hellerposten untereinander sind keineswegs eine Vereinfachung.

Der Apparat dürfte nach Löhr's Ansicht noch einige Wandlungen zu erfahren haben, ehe man ihn allgemein wird einführen können. Man wird sich wahrscheinlich auch entschliessen müssen, für die Nahfahrkarten und selten benutzten Relationen andere Hilfsmittel anzuwenden.

Für die Nahfahrkarten und für die Sonntagsfahrkarten mit abgerundeten Preisen erblickt Löhr einen vorzüglichen Apparat in dem Verkaufsautomaten.

Löhr empfiehlt, die Kassen durch die Automaten mehr und mehr von der Ausgabe der Nahfahrkarten der ersteren Zonen, welche sozusagen die eigentlichen Massenartikel sind, zu entlasten, was um so weniger einem Anstande unterliegt, als das Publikum sich gern der Automaten bedient.

Zum Schlusse besprach Löhr die Anwendung der neuen amerikanischen Inkassomaschinen bei den Eisenbahnen. Ihr Hauptprinzip besteht in der Mitkontrole des Publikums für jede geleistete Zahlung. Der Kassirer muss den zu zahlenden Betrag durch Druck auf die bezüglichen Tasten der Kasse registriren; dadurch springen Tafeln, welche diesen Betrag anzeigen, empor und werden dem Publikum, sowie dem Kassirer ersichtlich. Gleichzeitig werden die Beträge auf Additionsrädern in eine Totalsumme addirt. Der Additionsmechanismus steht unter Verschluss und funktionirt nur dann, wenn Zahlungen registrirt werden. Fälschungen können daher nicht vorgenommen werden. Auf einem Kontrolstreifen wird der Betrag noch einzeln aufgedrückt. Gleichzeitig können auch Tickets benutzt werden, welche man in die Registrirmaschine steckt, wo sie den eingehobenen Geldbetrag aufgedruckt erhalten. Das sind Eigenschaften, welche die Maschine besonders geeignet zur Verwendung bei Eisenbahnstationskassen erscheinen lassen. Der Apparat kann für Eisenbahnzwecke entsprechend ausgestaltet werden. Nebst dem Additions- und Registrirmechanismus könnte auch ein solcher für die Datirung angebracht werden, der oberhalb des Betrages das Datum aufdrückt. Auch kann an dem Apparat ein Zähler angebracht werden, welcher die jeweilige Anzahl der ausgegebenen Karten anzeigt. Es sind bereits Kassen konstruirt, welche eine Vorrichtung enthalten, die eingehobenen Beträge in eine Gesammtsumme zu addiren, jeden Betrag auf einem Kontrolstreifen aufzuschreiben und ausserdem noch eine Fahrkarte zu drucken, welche die fortlaufende Nummer, das Datum, den Namen der Abgangs- und Zielstation, Zone und Klasse sowie den bezahlten Betrag enthält. Diese Apparate sind insofern vollkommener als die „Controleurs“, indem sie jede Art von Bestätigung (sowohl dem Publikum als dem Kassirer) geben, die Tickets für den Gebrauch adjustiren und registriren, sowie die vollständig addirte Tagesrechnung erstellen.

In der Praxis könnten dann noch weitere Vereinfachungen vorgenommen werden. So könnte man etwa die Tickets schon vor ihrer Verwendung mit der Ausgabe- und Endstation und mit dem zu zahlenden Betrag bedrucken und in Bereitschaft halten, in diesem Falle würde von der Maschine derselbe Betrag in Form eines Kupons bei der Registrirung nochmals aufgedruckt werden. Dieser Kupon könnte dann entweder an der Fahrkarte gelassen werden und würde dieselbe nur Gültigkeit haben, wenn beide Beträge auf derselben stünden und der Kupon an der Karte festsässe, oder aber der Kupon könnte bei der ersten Revision der Karten an der Abfahrtsstation abgetrennt und aufbewahrt werden, wodurch eine Kontrole hergestellt wäre.

Löhr schloss seine anregenden Mittheilungen mit den Worten: Wir gehen auch auf dem Gebiete der Kontrole einer „Secession“, einer neuen Richtung, entgegen, und das kommende Jahrhundert wird mitleidig auf die Mühe und Plage heruntersehen, die man sich mit Dingen machte — die dann Automaten und Registrirapparate spielend bewältigen werden.

Vereinsausland.

— Das belgische Eisenbahnministerium unterhandelt nach einer Mittheilung der „Voss. Ztg.“ mit dem Verwaltungsrathe der **preussisch-belgischen Verbindungsbahn Welkenraedt** über deren Verstaatlichung. Es sind nur 4 000 Aktien von je 500 Frcs. im Umlaufe.

— Wie aus Marcinelle (Hennegau) gemeldet wird, ist ein in der Nacht vom 9. zum 10. d. Mts. auf den **Köln-Pariser Expresszug beabsichtigtes Attentat** glücklich vereitelt worden. Der Bahnwärter Campion bemerkte nämlich in jener Nacht, dass ein Signallicht der Bahnstrecke Auvelois-Namur (belgische Staatsbahn) erloschen war. Als er es wieder anzünden wollte, wurde er von zwei Männern überfallen und erhielt mehrere Messerstiche. Während die Angreifer entflohen, machte Campion Lärm, worauf mehrere Beamte herbei eilten. Diese fanden, dass die entwichenen Schurken einen grossen Eisenblock auf die Schienen gelegt hatten, offenbar in der Absicht, den um 1 Uhr 40 Minuten Nachts vorbeifahrenden Köln-Pariser Expresszug zur Entgleisung zu bringen.

— Der **Bergsturz von Airolo** ist nicht ohne Gefahr für die **Gotthardbahn** geblieben. Der Absturz ist zwar zur Ruhe gekommen, doch ist starker Schneefall eingetreten, auf den Höhen bis zu 3 m. Eine plötzliche Schneeschmelze kann auch einen plötzlichen Absturz der gelockerten Gebirgsmassen herbeiführen. Die Direktion der Gotthardbahn will jetzt schon, wie der „Finanzherold“ berichtet, mit Absprengung der gelockerten Felspartien vorgehen, gemeinsam mit der Regierung des Kantons Tessin. Die Eidgenossenschaft trägt im Hochgebirge zu den Kosten bei, welche die Maassnahmen zum Schutze Airolos erfordern. Die letzteren kommen mittelbar auch der Gotthardbahn zu gute.

— Die „Voss. Ztg.“ lässt sich unterm 6. d. Mts. aus Rom schreiben:

Ueber den Beginn der **Arbeiten am Simplontunnel**, bei denen, wie gewöhnlich, fast ausschliesslich italienische Arbeiter beschäftigt werden, gelangen an hiesige Zeitungen Berichte, in denen über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse sowie über die Lage der Arbeiter geklagt wird. Es sind ihrer ungefähr 1 000, die zumeist in Naters, dem Brieg gegenüber am rechten Rhoneufer gelegenen wallisischen Städtchen, sich einquartiert haben, weil sie dort am billigsten leben können. In der jetzigen rauhen Jahreszeit ist die Arbeit natürlich äusserst anstrengend, so dass viele die Strapazen nicht aushalten. Doch werden diejenigen, die infolge der Kälte, der unzureichenden Ernährung, der häufigen Durchnässung und der mangelhaften Ventilation im Tunnel erkranken oder sich zurückziehen müssen, stets augenblicklich ersetzt, da Scharen von Unbeschäftigten darauf warten, angeworben zu werden. Unter diesen Umständen sind die Löhne verhältnissmässig niedrig. Für die von Morgens bis Abends dauernde Arbeit im Freien, wo mit Regen, Schnee und Kälte zu kämpfen ist, wird ein Lohn von 2,85 bis 3,00 Frcs., für die Arbeit im Tunnel, der bis jetzt eine Länge von 300 m erreicht hat, von 3,00 bis 3,25 Frcs. gezahlt. Die Arbeiter, die unterstützungsbedürftige Familien in der Heimath haben, müssen diesen einen Theil des Lohnes senden, so dass die meisten für ihre Ernährung kaum 1 Frcs. am Tage ausgeben können. Ihre Mahlzeiten bestehen in Kaffee und Brot Morgens, einem Gericht Maccaroni Mittags und einer Suppe mit Brot Abends. Ein Stück Kochfleisch dürfen sie sich allenfalls Sonntags gönnen. Die im Tunnel Beschäftigten sind in drei Schichten zu je acht Stunden eingetheilt; wenn sie erschöpft von der anstrengenden Arbeit des Hauens, Sprengens und Gesteinsfortschaffens und durch das Sickerwasser völlig durchnässt herauskommen, müssen sie über die Rhone bis Naters gehen, bevor sie sich trocknen und umkleiden können. Die Schutz-, Schlaf- und Speisebaracken am Arbeitsplatze werden als ganz unzulänglich geschildert; auf gesundheitliche Bedürfnisse wird anscheinend keine Rücksicht genommen. Nach den Erfahrungen bei früheren Tunnelbauten, namentlich beim Gotthardtunnel, der viele Hunderte von Menschenleben verschlungen hat, musste man darauf gefasst sein, dass auch der Simplon seine Hekatomben fordern werde. Aber es würde augenscheinlich möglich sein, durch bessere Fürsorge für die ihre Haut zu Markte tragenden Arbeiter die Opfer einzuschränken.

— Die **Gesammteinnahmen der italienischen Südbahn** im Betriebsjahr 1898 stellten sich auf dem Hauptnetz auf 108 198 250 Lire oder 1 497 486 L. mehr, auf dem Nebennetz auf 8 336 405 L. oder 105 283 L. mehr, übersteigen somit um 1 602 769 L. diejenigen von 1897.

— In betreff der **Verpachtung der bulgarischen Theilstrecken der orientalischen Eisenbahnen** an den bulgarischen Staat, ist der „Köln. Ztg. unterm 9. d. Mts. folgendes Telegramm aus Sofia zugegangen: „Die Pforte verweigerte ihre Zustimmung zu dem Pachtvertrage der Orientbahnen. Spätere Einwilligung unter dem Druck der Botschafter wird für wahrscheinlich gehalten. Die Anleiheverhandlungen dauern ungehindert fort.“

— Nach einer Mittheilung der „Voss. Ztg.“ soll die **Verbindungsbahn Dedeagatsch-Saloniki**, die sich in den Händen französischer Kapitalisten befindet, aus strategischen Erwägungen in türkische Verwaltung übergehen und man soll in Konstantinopel beabsichtigen, mit der Leitung dieser Bahn versuchsweise türkische Generalstäbler zu betrauen.

— An das türkische Bautenministerium ist ein Jrade ergangen, wonach der Vertrag und das Bedingnissheft für die vom Grafen Kapnist vorgelegten **Projekte kleinasiatischer Eisenbahnen** vorzubereiten seien. In unterrichteten Kreisen zieht man aus dieser bei allen Konzessionsbewerbungen üblichen Förmlichkeit keine weitergehenden Schlüsse, vielmehr gilt nach wie vor die Ertheilung der Konzession an den Grafen Kapnist als nicht wahrscheinlich.

— Unter den grossen Eisenbahnprojekten, schreibt die „Zeitschr. d. ö. Ing.- u. Arch.-Vereins", deren Ausführung dem kommenden Jahrhunderte überlassen bleibt, ist das der **Tigrisbahn** eines der wichtigsten. Die Trasse wurde bereits vor 24 Jahren durch die Ingenieure Czernik und Schütt studirt. Hiernach sollte die Bahn von dem Dorfe Swedjeh am Mittelmeere über Biredjik am Euphrat und die Städte Diarbekr und Mosul am Tigris nach der alten Königsstadt Bagdad führen, von welch letzterer bereits derzeit europäische Dampfer den Verkehr zum Persergolf vermitteln. Die Bahn soll eine Länge von 1 625 km haben und keinerlei ernstliche Schwierigkeiten bieten. Die erste der sechs Theilstrecken Bagdad-Kerkuk (228 km) durchschneidet, von Bagdad ausgehend, zunächst das reiche Oasenland zwischen Tigris und Djala, weicht dann von ihrer nördlichen Richtung nach Nordosten ab und folgt den Flussläufen des Djala und Kifri, um schliesslich die Stadt Kerkuk zu erreichen. Die Strecke ist durchwegs Thalbahn, mit einer Maximalsteigung von 1 : 180. Einige Schwierigkeiten dürfte nur die Uebersetzung der zahlreichen, in breiten Geröllbetten dahinströmenden Wildbäche bereiten, die über die steilen Wände der kurdischen Terrassenketten herabstürzen und die Trasse durchqueren. Die zweite Strecke Kerkuk-Mosul (200 km) hat schon gebirgigeres Terrain zu überwinden und kommen Steigungen bis 1 : 140 vor. Die Bahn durchschneidet ein überaus fruchtbares Gebiet und verbindet die kleinen Handelscentren Kurdistans untereinander. Von grösseren Objekten sind nur die beiden Brücken über den grossen und den kleinen Zab zu erwähnen. Die dritte und verhältnissmässig schwierige Strecke ist diejenige zwischen Mosul und Feyschabur (118 km). Infolge der Unzugänglichkeit des Tigristhales musste die Trasse in die kurdischen Berge verlegt werden, wo Steigungen bis 1 : 98 vorkommen. Das durchschnittene Gebiet ist eines der unfruchtbarsten der ganzen Linie. In der folgenden vierten Theilstrecke Feyschabur-Diarbekr (296 km) verwandelt sich nach der ersten Hälfte des Weges die Bahn in eine Gebirgsbahn, welchen Charakter sie fast bis Diarbekr beibehält. Nach Uebersetzung des Tigris zieht sich die Trasse am Fusse des schroffen Kalkgebirges Tur-Abdin über Mardin, eine auf hohem isolirten Felsrücken gelegene Stadt, unter Steigungen bis 1 : 40 nach ihrem Kopfpunkte Darbekr hin. Die durchlaufenen Gebiete gehören zum Theile zu den fruchtbarsten und bevölkertsten, zum Theile aber zu den verlassensten und ödesten Mesopotamiens. Die fünfte und vorletzte Strecke Diarbekr-Biredjik (300 km) zieht in westlicher Richtung dem Mittelmeere zu. Sie hat Gebirgszüge von 1 044 und 1 120 m und Steigungen bis 1 : 75 in wenig bevölkerten Gegenden zu überwinden, während die letzte Theilstrecke Biredjik-Swedjeh (331 km) keine nennenswerthen Schwierigkeiten bietet. Sie überschreitet bei ersterer Stadt den Euphrat, um in westlicher Richtung bis Aintab zu ziehen und von da ab über Aleppo in südwestlicher Richtung dem Mittelmeere zuzustreben. Swedjeh, heute ein elendes Fischerdorf mit einigen Dutzend armer, verkommener Einwohner, soll der Endpunkt dieses gewaltigen Schienenstranges werden, der zwei Meere verbinden und den Völkern des Abendlandes die Reichthümer des Ostens bringen soll.

— Nach einer Meldung der „Times" aus Tokio soll Japan mit Zustimmung der koreanischen Regierung endgültig die **Eisenbahn Söul-Chemulpo** übernommen haben.

— **Der Eisenbahnbau in dem Kaiserreich Siam** schreitet unter der Leitung zweier preussischer Baubeamten rüstig vorwärts. Ursprünglich hatte die dortige Regierung dem Privatbahnsystem sich zugeneigt und an einige englische und dänische Unternehmer Konzessionen für wichtige Linien ertheilt. Sie machte aber namentlich bei der Hauptbahn, die von der Hauptstadt Bangkok zu dem wichtigen Handelsplatze Korat führen sollte, schlechte Erfahrungen; die vertragsmässigen Fristen wurden von dem Konzessionär nicht eingehalten, die Ausführung entsprach auch nicht den Anforderungen des Vertrages und liess in jeder Beziehung zu wünschen übrig. Da entschloss sich vor wenigen Jahren die siamesische Regierung auf eigenste Initiative des Kaisers hin, die Anlegung von Bahnen selbst in die Hand zu nehmen, und berief an die Spitze des technischen Eisenbahndepartements den preussischen Baurath Bethge, der bis dahin im Dienste der Firma Krupp gestanden hatte. Bethge und unter ihm der preussische Bau- und Betriebsinspektor Gehrts leiten auch jetzt noch die ziemlich umfangreichen Eisenbahnbauten des Staates Siam.

Die wichtigste Linie ist die von Bangkok nach Korat, dem Platze, von dem aus der sehr rege Handel mit den östlichen volkreichen Laosländern betrieben wird. Bis jetzt ist dieser Ort durch einen mächtigen und infolge seiner Fieberdünste fast nicht zu durchschreitenden Urwald von dem Menamthal und dem südlichen Siam getrennt; der Verkehr wird durch Ochsenwagen aufrecht erhalten, stockt aber während der Regenzeit vollständig. Diese schwierigen Verhältnisse wird die Fertigstellung der Bahn beseitigen. Schon jetzt rüstet sich der Handel Bangkoks für die ihm in Aussicht stehende Erweiterung: die Errichtung von Filialen zur Belebung des Einfuhrgeschäftes wird für Korat geplant; ein grosser Ring von Reishändlern und Reismüllern ist bereits zur Ausbeutung der weiten, zu beiden Seiten der Bahn sich hinziehenden Reisfelder von chinesischen Kaufleuten Bangkoks gebildet worden und lässt es sich angelegen sein, längs der jeweilig eröffneten Bahnstrecken Lagerhäuser anzulegen und dem siamesischen Reisbauer seine Ernte gleich vom Felde weg abzukaufen; der grosse Holzreichthum der Urwälder verspricht reichen Gewinn, Hölzer werden dort gefunden, die sonst nicht bekannt sind und wegen ihrer Härte nur mit Werkzeugen von amerikanischem Hartstahl bearbeitet werden können, von den Siamesen auch wegen ihrer Dauerhaftigkeit Tausendjahrholz genannt.

Die Bahn war, als die Regierung sie dem englischen Konzessionär abnahm, auch in ihren angeblich fertigen Theilen meist unbrauchbar. Es galt daher, zunächst diese Strecken in gebrauchsfähigen Zustand zu bringen und die Bahn dann nach und nach durch den Urwald vorzuschieben. Die Linie folgt zunächst dem Thale des Menam bis oberhalb Ayuthia und zweigt dann nach Osten fast rechtswinklig ab; die Gesammtlänge ist auf 265 km etwa veranschlagt. Dem öffentlichen Verkehr ist die Streck Bangkok-Gengkoi übergeben (125 km), und zwar für den Personenverkehr die Strecke Bangkok-Ayuthia (71 km), seit dem 28. März 1897 und die Strecke Ayuthia-Gengkoi (54 km), seit dem 1. November 1897, für den Güterverkehr die ganze Strecke Bangkok-Gengkoi seit dem 31. Januar 1898. Seit dem 24. November 1897 werden zweimal wöchentlich Personen schon bis Hinlap mit Materialzügen befördert. Die ganze Bahn hofft man bis zum 1. April 1900 fertig stellen zu können.

Der von Baurath Bethge kürzlich erstattete erste Jahresbericht, der die Zeit vom 1. April 1897 bis zum 31. März 1898 umfasst, stellt fest, dass unter Berücksichtigung der besonderen Betriebsverhältnisse das Ergebniss dieses Zeitraumes befriedigend zu nennen ist; es ergab sich nach reichlichen Abschreibungen und Rücklegungen für die letzten Monate, in denen die Strecke Bangkok-Gengkoi für den Personenverkehr eröffnet war, ein Reingewinn von 1,5 % des rund 8 000 000 Ticals (= rund 10 000 000 ℳ) betragenden Anlagekapitales dieser Strecke. Mit Sicherheit ist auf eine ganz erhebliche Verkehrssteigerung zu rechnen, sobald erst die Bahn fertiggestellt sein wird, da dann nicht nur der Handel mit Korat sich aller Voraussicht nach gewaltig heben wird, sondern auch der Wettbewerb der Menamdampfschifffahrt, der jetzt den Personenverkehr zwischen Bangkok und Ayuthia hemmend beeinflusst, sich weniger störend geltend machen wird. Zur Zeit verkehren täglich drei Züge in jeder Richtung auf der Bahn, und zwar je einer zwischen Bangkok und einem Vororte der Hauptstadt Klong Rangsit, zwischen Bangkok und Ayuthia und zwischen Bangkok und Gengkoi.

Ausser dieser — amtlich Nagara Rajasima genannten — Eisenbahn beschäftigen die siamesische Regierung zunächst noch zwei weitere Projekte: die Bahn Ayuthia-Lophburi und die Bahn Bangkok-Petschaburi. Erstere, etwa 45 km lang, ist der Anfang der grossen, 600 km langen Transversalbahn nach Chieng-Mai, die nach China hinein fortgesetzt werden soll; sie folgt zunächst der Bahn Bangkok-Korat und führt von Ban Mayce ab direkt nach Norden; sie soll ebenfalls bis zum 1. April 1900 bis Lophburi fertiggestellt sein.

Die Bahn Bangkok-Petchaburi (160 km lang) ist bestimmt, den siamesischen Theil der malayischen Halbinsel enger an das Hauptland anzuschliessen und wird deshalb später voraussichtlich bis zur Südgrenze, bis zur Höhe des auf der Westküste liegenden Penang, fortgesetzt werden; diese Linie ist wegen der grossen Geländeschwierigkeiten schmalspurig geplant; ein Termin für ihre Fertigstellung ist noch nicht festgesetzt worden, die Ausführung befindet sich noch im Stadium der Vorarbeiten. Die Bahn erschliesst zunächst die reichen Reis- und Holzdistrikte von Ratburi und Petchaburi; vielleicht kann aus dem sehr günstig gelegenen Petchaburi auch ein Gesundheitsaufenthalt für die Einwohner Bangkoks gemacht werden.

Hoffentlich sind die deutschen Leiter der Bauten in der Lage, die nach dem Auslande zu gebenden Bestellungen auf Eisenbahnmaterial auch auf deutsche Firmen zu übertragen.

— Der Gouverneur von **Deutsch-Ostafrika**, Generalmajor Liebert, theilte in einer Versammlung der Abtheilung Berlin der deutschen Kolonialgesellschaft mit, dass der Bau einer **Eisenbahn über Kilossa nach dem Nyassasee** und dann weiter bis an den Südpunkt des Tanganyikasees durch die Unterstützung einiger deutscher Finanzleute gesichert sei. Bei dieser Gelegenheit stellte sich der Gouverneur auch als eifriger Verfechter der Auswanderung und der Ansiedelung von deutschen Bauern in Ostafrika hin. Das Land biete so reiche Erträge, dass viele Tausende von Familien durch Ackerbau ihren Lebensunterhalt finden und durch Viehzucht sogar zu einer gewissen Wohlhaben-

heit gelangen würden. Er bekannte sich im Punkte der Auswanderung nach Deutsch-Ostafrika als absoluter Optimist, der die ganze Verantwortung auf sich nehme.

— Der Dampfer „Melita Bohlen" hat für die **Eisenbahn in Deutsch-Südwestafrika** ausser den Arbeitern auch vier Zwillingslokomotiven mitgebracht, so dass nunmehr auf der bis jetzt fertiggestellten Eisenbahnstrecke der Dampfbetrieb in vollem Umfange eingeführt werden kann. Die Eisenbahnarbeiter sind sofort nach dem Ort ihrer Bestimmung, dem bisherigen Endpunkt der Eisenbahn, befördert worden und haben die Arbeiten ohne Verzug aufgenommen. Unter ihren Händen schreitet, wie berichtet wird, der Bau zusehends vorwärts und die Strecke dürfte jetzt bereits bis Jakalswater fertig verlegt sein. Jedes Kilometer, mit dem der Bahnbau weiter rückt, bedeutet einen Fortschritt der Entwickelungsmöglichkeit der Kolonie und jede Nachricht in dieser Beziehung stärkt die Hoffnung, dass es mit dem Lande vorwärts gehen wird. Wie absolut unzulänglich die Verbindung zwischen der Küste und dem Innern noch ist, hat sich kürzlich wieder schlagend gezeigt: in Windhoek herrschte an den nothwendigsten Lebensmitteln, Reis, Mehl, wieder einmal ein thatsächlicher Mangel. Den Frachtfahrern wurden für Beschleunigung der Reise Prämien ausgesetzt, indem man ihnen für jeden Tag, den sie an einer Reisezeit von 14 Tagen sparen würden, einen Frachtzuschuss von 1 ℳ pro Centner zusagte; man hat es dadurch glücklich zu Wege gebracht, dass einige Wagen nach einer Fahrt von nur neun Tagen — vom Khanrivier ab, dem Endpunkt der Eisenbahn, — in Windhoek eingetroffen sind. Demnach war nach den letzten Nachrichten der Mangel noch nicht ganz gehoben. In Swakopmund lagern dabei genügende Vorräthe, erst die beiden letzten Schiffe haben noch Mengen von Lebensmitteln mitgebracht. Durch die Eisenbahn kann in zwei Tagen Windhoek und damit auch die Gegend um Windhoek versorgt werden, ohne dass man zu ausserordentlichen und kostspieligen Maassregeln wie jetzt zu schreiten brauchte, die noch nicht einmal vollen Erfolg herbeiführen.

— Nachrichten, welche in Aden von der französischen Somaliküste eingelaufen sind, konstatiren, dass die Arbeiten an der vielgenannten **Eisenbahn von Dschibuti nach Harrar** nicht vorwärts schreiten. Es werde eigentlich nur zum Scheine gearbeitet, um der Annahme vorzubeugen, dass das Projekt überhaupt fallen gelassen sei. Von sehr ungünstigem Einflusse auf dieses Unternehmen seien auch die in dem benachbarten Gebiete herrschendeu Unruhen und die schlechten Sicherheitszustände. Jenseits von Diadi, der Grenze des französischen Gebietes, dauere der Kampf zwischen Danakils und Somalis noch an. Bezüglich der Sicherheit im allgemeinen genüge es, darauf hinzuweisen, dass bisher noch nichts geschehen sei, um die Räuber zu züchtigen, welche die Karawane der Ueberbringer der Geschenke des Präsidenten der französischen Republik an den Negus Menelik überfallen haben. („Nat.-Ztg.")

— Wie erinnerlich sein dürfte, sind die Engländer zur Zeit mit dem Bau einer **Bahn von Freetown**, der Hauptstadt der Kolonie Sierra Leone, **ins Innere** hinein beschäftigt. Da die Gefahr nahe liegt, dass diese Bahn einen erheblichen Theil des Verkehrs an sich reissen wird, der jetzt noch durch das im Norden benachbarte französische Gebiet vom oberen Niger durch Futa Dschallon nach der Küste geht, so sind die Franzosen bemüht, durch den schleunigen Ausbau einer Konkurrenzlinie dieser Gefahr nach Möglichkeit vorzubeugen. Mit den Vorarbeiten wurde Ende 1897 eine Kommission beauftragt, an deren Spitze der Kapitän Salesses stand. Eile war geboten, und so hat die Kommission ihre Arbeiten denn auch in erstaunlich kurzer Frist, bis Juni v. J., beendet. Es wird darüber jetzt einiges bekannt. Die Bahn soll Konakri an der Küste mit dem Niger oberhalb Kurussa verbinden, bis wohin aufwärts dieser Strom schiffbar ist. Die Luftlinie beträgt etwa 300 km. Die Bahntrasse jedoch, die, um englisches Gebiet zu vermeiden, einen grossen Bogen nach Norden macht, hat eine Länge von 550 km. Salesses meint, der Bau werde im allgemeinen keine Schwierigkeiten machen, da drei Viertel der ganzen Linie durch ebenes Gelände führen. Grosse Brücken- und Tunnelbauten, Aufschüttungen, werden nicht nöthig sein; die einzige Brücke von Bedeutung, über den Kolente, würde nur eine Spannweite von 60 m haben. Erheblichere Kosten würden nur die an sich wenig beträchtlichen Arbeiten im Granit verursachen. Im ersten Jahre könnte der 150 km lange Abschnitt bis Frigiagbe, der Hauptstadt von Kanea, vollendet werden; hier vereinigen sich viele wichtige Karawanenstrassen. Der zweite, bis Dongol-Fella führende Abschnitt würde das ganze Futa Dschallon, das schon jetzt 500 000 Frcs. Steuern bringt, und die grossen Marktplätze der Landschaft Labe erschliessen; Kautschuk und Vieh bilden hier die wichtigsten Exportartikel. Der dritte Abschnitt geht zum Nigerzufluss Tinkisso — er wird für die Ausbeutung der Goldminen von Bure wichtig sein — und der vierte endlich bis zum Niger, 30 km oberhalb Kurussa, erschliesst das ganze ungeheure System des oberen Flusses. Soweit das Projekt. Da nun die Franzosen für ihre Kolonien jede Summe aufzuwenden bereit sind, wird dieser Bahnbau wohl zweifellos sehr bald in Angriff genommen werden. Im übrigen sind die Arbeiten der Kommission auch für die geographische Kenntniss jener Gebiete von hoher Bedeutung gewesen; zahlreiche Nigernebenflüsse und der noch unbekannte Lauf mehrerer Küstenflüsse wurden erforscht, und das kartographische Bild dieser Länder wird sich wesentlich ändern. Nachdem die Kommission auch das Nigerstück von Farana bis Kurussa, wo die Flussaufnahme Hoursts beginnt, kartirt hat, ist nun der ganze Niger von seiner Quelle ab gut bekannt. („Voss. Ztg.")

— **Ueber Arbeiterausstände in Nordamerika.** Zu den grössten und bedeutsamsten Arbeiterausständen der letzten Jahre gehörte unzweifelhaft der Ausstand der Angestellten der Pullman'schen Eisenbahnwagenfabrik vom Jahre 1894, der wie erinnerlich zeitweilig den Charakter eines Bürgerkrieges im Kleinen annahm. In einem Werk, das er unter dem Titel „L'ouvrier americain" auf Grund einer Forschungsreise kürzlich veröffentlicht hat, wirft der französische Nationalökonom Levasseur einen Rückblick auf diesen Arbeiterausstand. Die nordamerikanische Republik stand damals unter einer allgemeinen Geschäftskrisis, es fehlte an Arbeitsgelegenheit, die Löhne wurden herabgesetzt und die Bewohner der Pullmanstadt wollten sich eine Kürzung ihrer Löhne um 25 % nicht gefallen lassen, namentlich angesichts des von der Gesellschaft aufgespeicherten Reservefonds in Höhe von 24 000 000 D. Nach der Auffassung der Arbeiter wäre zum grössten Theil durch ihre Arbeit dieses Kapital angehäuft worden und in mageren Jahren könnten sie verlangen, dass es herangezogen werde, um sie und ihre Familien vor Entbehrungen zu schützen. Die Pullmangesellschaft entsprach diesen Wünschen der Arbeiter nicht und verfügte die Lohnherabsetzung. Infolge dessen brach Mitte 1894 der Ausstand aus und entwickelte sich rasch zu einem bedenklichen Eisenbahnarbeiterausstand. Denn die Vertreter der amerikanischen Eisenbahnarbeitervereinigung beschlossen am 25. Juni in Chicago einen Ausstand zu Gunsten der Pullman'schen Arbeiter, indem sie erklärten, kein Arbeiter ihrer Vereinigung dürfe einen Pullman'schen Wagen berühren, so lange die Fabrik die Forderungen ihrer Arbeiter unerfüllt lasse. Andererseits stellten sich die Direktoren von 24 Eisenbahnen, die Chicago berührten, auf die Seite der Pullmangesellschaft, indem sie ihre Angestellten mit einem sogenannten Lockout bedrohten. Darauf kam es zu Brandstiftungen an einem Theil des Ausstellungsgebäudes, und es ging das Betriebsmaterial von etwa 20 Eisenbahngesellschaften in Rauch auf. Die Polizei war nicht stark genug, die öffentliche Ordnung aufrecht zu erhalten, und zu ihrer Unterstützung wurden nicht weniger als 14 000 Miliz- und Bundestruppen aufgebracht. Inzwischen dehnte sich die aufrührerische Bewegung über Illinois nach Westen aus und es stockte schliesslich der Verkehr fast vollständig in St. Louis, Cincinnati und Cleveland, wo die Züge von den ausständigen Arbeitern am Abfahren verhindert wurden. Vierzehn volle Tage hindurch war die Waaren- und Postbeförderung zwischen Newyork und San Francisco unterbrochen und lange Eisenbahnstrecken befanden sich in der Gewalt bewaffneter Empörer, die sogar nach Washington marschiren wollten. In der That drang ein kleines Heer Arbeitsloser bis an die Thore der Bundeshauptstadt vor. Darauf wurde das Kriegsgesetz verkündet, die Bundestruppen setzten sich in Bewegung und die Ordnung wurde endlich wieder hergestellt. Die amerikanische Eisenbahnarbeitervereinigung trat vom Ausstand zurück und bald darauf nahmen auch die Arbeiter der Pullman'schen Fabrik zu den ermässigten Lohnsätzen die Arbeit wieder auf.

Man hat den gesammten Verlust, der durch diesen Ausstand hervorgerufen wurde, auf 80 000 000 Dollar berechnet. Auch viele Menschenleben gingen dabei zu Grunde. Inmitten des Ausstandes war in Chicago von Bundeswegen ein Untersuchungsausschuss eingesetzt worden, der auf Grund von Zeugenaussagen verhandelte. In diesem Ausschuss sprach man sich scharf über das Verhalten der Pullmangesellschaft aus, weil sie sich geweigert hatte, mit einer Vertretung ihrer Arbeiter in eine Erörterung der schwebenden Streitfragen sich einzulassen. Gleichzeitig wurde das Verhalten der ausständigen Pullmanschen Arbeiter gerügt. Am schärfsten urtheilte aber dieser Untersuchungsausschuss über die amerikanische Eisenbahnarbeitervereinigung, da sie nach den angestellten Ermittelungen ohne unmittelbare Ursache das Feuer geschürt und dadurch die schlimmsten Gewaltthätigkeiten verursacht hatte. Schliesslich missbilligte der Ausschuss das Verhalten aller Betheiligten mit Rücksicht darauf, dass sie ihre gegenseitigen Rechte nicht anerkannten, sondern zum Angriff und zur Vertheidigung gewissenlos alle Mittel anwandten, ohne auf das öffentliche Wohl die geringste Rücksicht zu nehmen. Der Ausstand sei eine harte Lehre für die bürgerliche Gesellschaft gewesen, der in ähnlichen Fällen nichts als die Selbsthilfe übrig bleibe.

Im allgemeinen erkennt man in Amerika das Recht der Arbeiter an, ihre Ansprüche auf dem Wege der Koalition geltend zu machen, verurtheilt aber einmüthig alle Gewaltmaassregeln zur Erreichung dieser Zwecke. Wer Arbeitswillige durch Einschüchterungen oder Misshandlungen bedroht, wird in den meisten Einzelstaaten wegen Verbrechens gegen die persönliche Freiheit bestraft. In verschiedenen Einzelstaaten ist aber auch die friedliche Arbeitsniederlegung strafbar, wenn es sich um Eisenbahnangestellte handelt, die während der Fahrt den Zug verlassen und dadurch das Leben der Reisenden gefährden und den Verkehr schädigen können. Der Kongress hat sich dieser Auffassung angeschlossen und bestimmt, dass die Eisenbahnangestellten der Bundesgerichtsbarkeit unterstehen. Aus einem gerichtlichen Beschluss vom Jahre 1895 führt Levasseur, wie Karl Witte in der „Nat.-Ztg." bei Besprechung der interessanten Schrift des französischen Nationalökonomen hervorhebt, folgendes an: „Die Angestellten der Eisenbahnen haben das Recht, sich zusammenzuschliessen, um Unterstützungsgesellschaften zu bilden oder um eine Erhöhung ihres Lohnes zu erlangen, aber eine Vereinigung unter ihnen, die den Zweck hat, dem Verkehr zwischen den Staaten Hindernisse zu bereiten, ist ungesetzlich."

— Auf der **Lehigh-Valleybahn** (Nordamerika) fand — wie aus Newyork gemeldet wird — bei Boundbrook ein **Zusammenstoss** zwischen einem Expresszuge und einem Lokalzuge statt, bei dem 13 Personen getödtet und 40 verwundet sein sollen.

Allgemeines.

— Das **„Grosse Eisenbahnwettrennen"** in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, dessen auch wir in Nr. 1 S. 11 d. Ztg. Erwähnung thaten, nicht ohne unsere Zweifel an der Richtigkeit der Mittheilung anzudeuten, ist, wie eine Offizialmeldung der Postbehörde vom 8. d. Mts. erklärt, überhaupt kein Wettrennen gewesen, und von einem Millionen-Postkontrakte ist überhaupt keine Rede; die konkurrirenden Linien sind lediglich im Begriff, einen neuen schnelleren Dienst zu organisiren und die Postsäcke einen Tag früher als bisher von dem atlantischen zu dem stillen Ozean zu überführen.

— In diesen Tagen ist in **Russland** ein Cirkular des Eisenbahndepartements, betreffend die in dem letzten Halbjahr vorgekommenen **Eisenbahnunfälle** zur Ausgabe gelangt. Daraus ergibt sich, dass die Zahl der Unglücksfälle in der letzten Zeit so zugenommen hat, dass im Verlauf von zwei Monaten, September und Oktober, auf russischen Bahnen sich deren 1 474 ereigneten, von welchen 282 den Tod, 1 182 theils schwere, theils leichtere Verletzungen der Betroffenen zur Folge hatten. 1 276 der Unfälle betraten Reisende, der Rest das Eisenbahnpersonal.

— Der Genfer Physikprofessor Dussaud führte im Hause des „Figaro" zu Paris einem Publikum von Sachverständigen und von Musikfreunden seine sehr interessante neue Erfindung des **ohne Apparat hörbaren Telephons** vor. Die Zuhörer waren im obersten Stockwerk im Fechtsaal versammelt, den der „Figaro" für seine Redakteure hat einrichten lassen, und die ausübenden Künstler zwei Treppen unterhalb. Ein Telephon verband beide Räume. In einer Ecke des Fechtsaales stand der sehr kleine, einfach aussehende neue Apparat, und ohne einen Schallbecher ans Ohr zu setzen oder auch nur das Gehör besonders anzustrengen, hörte jeder Besucher die Musik Note für Note. Ausgezeichnet klangen Flöte, Oboe und Klarinette, recht annehmbar die Frauenstimmen und nur für die Männerstimmen erwies sich die Uebertragung weniger günstig, obschon zwei hervorragende Sänger der Oper und der Komischen Oper zum Experiment aufgeboten worden waren. Professor Dussaud sprach sich in seinem erklärenden Vortrag über eine ähnliche Erfindung des Franzosen Germain in anerkennender Weise aus. Der Kostenpunkt wird entscheiden, welches der beiden neuen Systeme den Sieg behalten wird. Man erwartet, die Erfindung werde namentlich der Industrie des Theatrophons einen neuen Aufschwung geben.

— Ueber die **Verwerthung der Nilwasserfälle zur elektrischen Kraftübertragung** auf weite Entfernungen sprach Professor Forbes, der von der englischen Regierung zur Unterstützung dieses Gegenstandes nach Aegypten entsandt worden war, vor der Londoner „Society of Arts". Dieser Sachverständige hat seinen amtlichen Bericht bereits erstattet, der sich in den Händen der ägyptischen Regierung befindet. Es ist ein ausserordentliches Ergebniss seiner Ermittelungen, dass die Hauptstadt Kairo durch Ausnutzung des ersten Nilkataraktes und Uebertragung der daselbst erzeugten Elektrizität billiger elektrisch beleuchtet werden könnte, als wenn man in Kairo selbst Dampfmaschinen zu diesem Zwecke aufstellen würde. Die Entfernung Kairos von dem Wasserfalle beträgt in der Luftlinie 400 englische Meilen. Forbes hat jedoch nicht den Vorschlag gemacht, die Stadt unmittelbar auf diese Weise zu beleuchten, da die verfügbare Wasserkraft weit nutzbringender verwandt werden kann, und zwar zur Bewässerung des Landes. Es kann nach der neuesten Nachricht als feststehend gelten, dass man in nicht zu langer Zeit die Wasserfälle des Nilstromes gezwungen haben wird, ihre Wasserkraft nicht nur dem eigentlichen Aegypten, sondern auch dem Sudan zuzuführen und dadurch der Bodenwirthschaft die werthvollsten Dienste zu leisten. Vor allem aber erwartet man, dass die Provinz Dongola in dem Gebiete des vierten Kataraktes bei wirksamer Bewässerung das fruchtbarste Land der Erde werden kann.

Berichtigung.

In dem in Nr. 100 Jahrgang 1898 d. Ztg. abgedruckten Aufsatze: „Ueber den Post'schen Oberbau mit flusseisernen Querschwellen veränderlichen Querschnittes" ist auf S. 1572 infolge eines Versehens der Schlusssatz des 3. Absatzes: „Die Gleise lagen usw." in sinnstörender Weise wiedergegeben worden. Der betr. Satz muss lauten: „Als Vergleichungsbasis für die Erhaltungsstatistik der 21 Probegleise auf eisernen und flusseisernen Querschwellen diente ein Gleis auf guten Eichenschwellen."

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 8. Januar d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 46,91 km lange Strecke Jädickendorf-Pyritz der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft, sowie die 27,5 km lange Strecke Kralován-Arvaváralja der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, welche am 4. Dezember v. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a. S. Am 1. Februar d. J. wird der an der Bahnstrecke Falkenberg-Röderau zwischen den Stationen Falkenberg und Burxdorf in Kilometerstation 121,7 neu errichtete Haltepunkt Saxdorf für den Personenverkehr eröffnet (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Halle a. S. in Nr. 2, Inser.-Nr. 70, d. Ztg.).

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Györ-Veszprém-Dombovárer Lokalbahn zwischen den Stationen Bakony Szt. László und Zircz, von ersterer 4,850, von letzterer 12,125 km entfernt gelegene Ausweiche Sándormajor ist am 6. November v. J. eröffnet worden. Diese Ausweiche dient ausschliesslich nur für den Verkehr solcher Wagenladungsfrachtgutsendungen (lebende Thiere ausgenommen),

welche unter der Adresse der Grafen Emerich Eszterhazy dort anlangen oder aufgegeben werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltestelle Weickelsdorf an der Bahnstrecke Zeitz-Camburg wird am 16. Januar d. J. auch für den Gepäck- und Güterverkehr (Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen und lebende Thiere) eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen. Für den Privatdepeschenverkehr ist die Haltestelle nicht eingerichtet.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 5263 vom 30. Dezember v. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abänderung des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement hinsichtlich der Ausgleichung von erstatteten Frachten, gezahlten Entschädigungen und von Verschleppungsregelungen (abgesandt am 6. Januar d. J.).

Nr. 14 vom 5. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 11. Januar d. J.).

Nr. 20 vom 5. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 6. Januar d. J.).

Nr. 22 vom 7. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, sowie die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Beitritt der Bahn Stansstad-Engelberg zum Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 11. Januar d. J.).

Nr. 31 vom 5. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Streitfall über die Höhe der Ersatzansprüche für gebrochene Achsgabeln (abgesandt am 11. Januar d. J.).

Nr. 60 vom 7. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag der französischen Eisenbahngesellschaften auf Ausgabe von Vereinsfahrscheinheften in unmittelbarer Verbindung mit zusammenstellbaren Fahrkarten der französischen Eisenbahnen (abgesandt am 11. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Februar d. J. wird der an der Berliner Ringbahn zwischen den Stationen Rixdorf und Tempelhof neuerrichtete Haltepunkt „Hermannstrasse" für den Personenverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Hermannstrasse und Rixdorf 0,83 km,
zwischen Hermannstrasse und Tempelhof 3,43 km.

Berlin, den 8. Januar 1899. (129)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Januar 1899 wird der an der Strecke Lehrte-Braunschweig belegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltepunkt Woltorf als Haltestelle für den Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr mit der Einschränkung eröffnet, dass die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffsendungen ausgeschlossen ist.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die genannte Haltestelle direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen und lebenden Thieren mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahngruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau hier.

Hannover, den 6. Januar 1899. (130)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Bezeichnung von Stationen.

Aenderung der Schreibweise des Stationsnamens Gross-Märzdorf (Kreis Schweidnitz).

Das Wort Märzdorf im Stationsnamen Gross-Märzdorf (Kreis Schweidnitz) ist für die Folge nicht mehr mit ä, sondern mit e zu schreiben.

Breslau, den 7. Januar 1899. (131)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Ladefristen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Aufhebung der Herabsetzung der Entladefrist für Güterwagen und Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Wien Matzleinsdorf.

Die mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 14. November l. J., Z. 52717/16 am 16. November 1898 in Kraft getretene Herabsetzung der tarifmässigen Frist für die Entladung der Güterwagen auf 6 Tagesstunden und der tarifmässigen lagergeldfreien Abnahmefrist auf 2 Tage tritt mit 9. Januar l. J. ausser Wirksamkeit.

Wien, am 5. Januar 1899. (132)
Die Generaldirektion.

5. Güterverkehr.

Sächsisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Die am 15. Februar 1894 eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 13 für die Beförderung von Mineralölrückständen von Lauterburg (Elsass) nach Leipzig I (bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdn. Bhf.) und Plagwitz-Lindenau — vergl. Nachtrag IV zum Tarifhefte 4 — treten mit Ende Februar d. J. ausser Kraft. Vom 1. März d. J. an finden für etwa vorkommende Sendungen dieser Art wiederum die höheren Frachtsätze der regelrechten Tarifklasse des allgemeinen Tarifes Anwendung.

Dresden, am 10. Januar 1899. (133)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. werden die Stationen Geleen (Südbh.), Hoensbroek und Schaesberg der niederländischen Staatsbahn in den Gütertarif A Heft 2 aufgenommen. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 11. Januar 1899. (134)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenausnahmetarif nach den Rheinhäfen zu Duisburg usw. vom 1. Juli 1897.

Mit dem 1. April d. J. treten für die Zeche Margaretha unter Aufhebung der für sie nach den Rheinhäfen zu Duisburg, Hochfeld Rh. und Ruhrort Hafen über Aplerbeck bestehenden Frachtsätze die nachstehenden höheren Frachtsätze über Holzwickede in Kraft, und zwar nach allen drei Häfen für

10 000 kg 25,50 ℳ.
12 500 „ 31,40 „
15 000 „ 36,90 „

Essen, den 6. Januar 1899. (135)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Am 1. März 1899 tritt an Stelle des ungarisch-deutschen Holz- und Borketarifs vom 1. Februar 1894 nebst Nachträgen und Anhang ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz und Rinde (Borke, Lohe) in Kraft, welcher zum Theil Frachtermässigungen auf Grund ermässigter Antheile der ausserdeutschen Bahnen, zum Theil Frachterhöhungen, und ausserdem Tariferweiterungen und Verkehrsbeschränkungen enthält.

Das neue Tarifheft kann ab 1. Februar 1899 zum Preise von 1,75 ℳ. bei den Endverwaltungen bezogen werden. Bis dahin ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft.

Breslau, den 11. Januar 1899. (136)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch-mährisch-österreichisch-schlesischer Kohlenverkehr.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 10. Dezember 1897 bringen wir zur Kenntniss, dass die im Tarif für den vorbezeichneten Kohlenverkehr für die Station Gross-Opatowitz der k. k. österreichischen Staatsbahnen enthaltenen Frachtsätze auch vom 1. Januar 1899 ab bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1899 um 7,2 Heller für 100 kg im Kartirungswege gekürzt werden.

Kattowitz, den 10. Januar 1899. (137)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Zu Theil II a Heft 1 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen) tritt am 1. Februar d. J. der Nachtrag VII in Kraft. (Gratis.)

Strassburg, den 5. Januar 1899. (138)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Pfälzisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit werden die an der Neubaustrecke Landau Hauptbhf.-Herxheim gelegenen Stationen Herxheim bei Landau und Offenbach a. d. Queich, welche für den unbeschränkten Güterdienst eingerichtet sind, in den pfälzisch-bayerischen Gütertarif einbezogen.

Ueber die Bildung der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft.

München, den 5. Januar 1899. (139)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Mainumschlagsverkehr mit Ungarn, Ausnahmetarif für Getreide vom 1. Mai 1892.

Die direkten Frachtsätze finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in den Lagerhäusern zu München und Rosenheim — soweit ein transportberechtigter Weg über diese Stationen führt — eingelagert und reexpedirt werden.

München, den 2. Januar 1899. (140)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den k. k. österreichischen Staatsbahnen usw.

Mit dem 1. Februar d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag 1 in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für Sendungen nach den Stationen Dobris, Wien-Donaukaibahnhof und Wörgl der österreichischen Staatsbahnen. Ausserdem wird hierdurch die Haltestelle Ludwigsdorf als Versandstation in den Tarif einbezogen. Zu den Sätzen für Ludwigsdorf werden fortan die Sendungen von Wenzeslausgrube abgefertigt und es treten daher die im Tarif für „Wenzeslausgrube" enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft. Druckabzüge des Nachtrags können von unseren betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 10. Januar 1899. (141)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf.

Die nach unserer Bekanntmachung vom 27. Dezember 1897 für das Jahr 1898 bestandenen niedrigeren Sätze für Kohlen und Koks von den Stationen Zabrze-Koksanstalt und Ludwigsglück nach Salzburg und Ischl bleiben unter den bisherigen Bedingungen auch vom 1. Januar 1899 ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1899 in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 11. Januar 1899. (142)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. wird die Station Niedermendig als Versandstation in den im oben bezeichneten Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif Nr. 5 für Dachschiefer einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

St. Johann-Saarbrücken, 10. Jan. 1899. (143)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-linksrheinischer Staatsbahn-Gruppenwechseltarif und Militärbahn-Staatsbahntarif.

Am 16. Januar 1899 wird die an der Strecke Camburg-Zeitz des Eisenbahndirektionsbezirkes Erfurt gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eröffnete Haltestelle Weickelsdorf auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 9. Januar 1899. (144)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. treten für die Beförderung frischer Fische bei Aufgabe als Eilgut und Frachtgut in beliebigen Mengen und in Wagenladungen von Braila, Constanta und Galatz nach Breslau märkisch-Freiburger, oberschlesischer und Oderthorbahnhof direkte Frachtsätze in Geltung. Von dem gleichen Tage ab werden die Beförderungsbedingungen der für den Verkehr von den bezeichneten rumänischen Stationen nach Berlin bestehenden Fischtarife abgeändert. Die zur Einführung kommenden Frachtsätze und die neuen Beförderungsbedingungen sind bei den betheiligten Dienststellen und Verwaltungen zu erfahren.

Breslau, den 6. Januar 1899. (145)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Gütertarif.

Die pfälzischen Stationen Herxheim b. Landau und Offenbach a. d. Queich werden zum 15. d. Mts. in den direkten Verkehr einbezogen.

Näheres ist bei den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 6. Januar 1899. (146)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Artikel „natürlicher phosphorsaurer Kalk (Phosphorit)" wird mit sofortiger Geltung in die Abtheilung 2 des Ausnahmetarifs Nr. 5 im Heft 3 a und des Ausnahmetarifs Nr. 6 im Heft 3 b des belgisch-südwestdeutschen Tarifs (Verkehr zwischen den belgischen Häfen und inneren belgischen Stationen einerseits und diesseitigen Stationen andererseits) versetzt.

Strassburg, den 4. Januar 1899. (147)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 15. Januar l. J. wird die bayerische Station Dollnstein in den Ausnahmetarif 20 Tarifheft 1 für zum Hochofenbetriebe bestimmte Hammerschlacken etc. einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 9. Januar 1899. (148)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Roheisen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Dobris	99 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Dobris	94 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Dobris	121 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 5. Januar 1899. (149)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1899 treten im obenbezeichneten Eisenbahnverbande in Wirksamkeit:

1. der Nachtrag II zu dem vom 1. Januar 1893 gültigen Tarif-Theil I, Abtheilung A, enthaltend Aenderungen des Titelblattes und Vorwortes zum Haupttarife, sowie Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen;
2. der Nachtrag IV zu dem vom 1. Juni 1890 gültigen Tarif-Theil I, Abtheilung B, enthaltend Aenderung der Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zur Güterklassifikation.

Abdrücke dieser Nachträge sind in Oesterreich-Ungarn bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen
ad 1. zum Preise von 30 Hellern,
„ 2. „ „ „ 10 „
für das Stück erhältlich.

Wien, am 9. Januar 1899. (150)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Ermässigter Frachtsatz für die Beförderung von Leim von Wien I K. E. B. (Westbahnhof) nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. De-

zember 1899, wird für die Beförderung von Leim, und zwar: Knochen-, Horn- und Lederleim (Tischlerleim Bonesice) von Wien I K. E. B. (Westbahnhof) nach Paris (Douane, La Villette und Reuilly), Station der französischen Ostbahnen, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ein Frachtsatz von 67,45 Frcs. Gold für 1 000 kg berechnet.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif-Theil I, Abtheilung A und der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif-Theil I, Abtheilung B für den österr.-ungar.-französischen Eisenbahnverband.

Wien, am 27. Dezember 1898. (151)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-französischer Eisenbahnverband.

(Einbeziehung der Station München Rangirbahnhof als Reexpeditionsstelle in die Tarife, Theil IV, Heft 1 und 2.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1899 können nach Stationen der französischen Ostbahnen bestimmte Holzsendungen in der Station München Rangirbahnhof auf Grund der Tarife, Theil IV, Heft 1, vom 1. Juni 1894, und Theil IV, Heft 2 vom 1. Juli 1894 des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes reexpedirt werden.

Demzufolge ist die genannte Station in den Reexpeditionstabellen der angeführten Tarife als Reexpeditionsstelle nachzutragen, und zwar bei allen jenen österreichischen und ungarischen Stationsgruppen im Verkehre mit welchen München (C. B., O. B. und S. B.) einlagerungsberechtigt ist.

Wien, am 10. Januar 1899. (152)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Die im Nachtrag II des vorbezeichneten Verbandstarifes auf Seite 6 enthaltenen Frachtsätze für Eilgut in der Relation:

a) Butzbach-Calarasi sind mit sofortiger Gültigkeit von 5362 auf 4362;
b) Butzbach-Tecuciu sind mit Gültigkeit vom 1. März 1899 von 3041 auf 3941

zu berichtigen.

Wien, am 9. Januar 1899. (153)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz und der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. einerseits und Stationen der süddeutschen Eisenbahngesellschaft andererseits tritt am 1. März d. J. ein neuer Tarif in Kraft, der gegenüber dem bisherigen Tarif vom 12. Dezember 1886 nebst den hierzu erschienenen 4 Nachträgen Erhöhungen enthält. Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Verwaltung.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter 1 (2) genehmigt.

Mainz, den 8. Januar 1899. (154)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-pfälzisch-württembergisch-bayerischer Personen- und Gepäcktarif.

Zum 1. März 1899 wird der vorgenannte Tarif neu ausgegeben werden. Der neue Tarif weist für einzelne Stationsverbindungen kleine Preiserhöhungen auf, die hauptsächlich durch die Erstellung von Fahrkarten zur wahlweisen Benutzung über verschiedene Bahnwege sich ergeben. In dem neuen Tarif sind die durch ihn zur Aufhebung gelangenden Tarife näher bezeichnet.

Weitere Auskunft ertheilen die Tarifbüreau der betheiligten Verwaltungen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Stuttgart, den 11. Januar 1899. (155)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

7. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Aufhebung der bestehenden und Einführung neuer Lokaltarife für den Personen- und Güterverkehr auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

1. Mit Ende Februar 1899 treten ausser Wirksamkeit:
   a) der Tarif, Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn, gültig vom 1. Januar 1898;
   b) die Allgemeinen Tarife der k. k. priv. Leoben - Vordernberger Eisenbahn, gültig vom 1. Oktober 1879 sammt Nachträgen.
2. Mit Gültigkeit vom 1. März 1899 treten in Kraft:
   a) der neue Tarif, Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn, Preis 50 Heller;
   b) der Lokalgütertarif, Theil II für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn, Preis 20 Heller.

Die neuen Tarife können vom 18. Januar 1899 ab bei der gesellschaftlichen kommerziellen Direktion in Wien zu den angegebenen Preisen bezogen werden.

Wien, am 5. Januar 1899. (156)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
als betriebführende Verwaltung der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

8. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Verloosung.

Am 2. Januar 1899 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende

4½ % Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Emission)

ausgeloost worden:

à 3 000 M. Nr. 41 69 75 94 101 137 166 208 217 239 372 413 442 536 715 778 826 836 848 856 893 904 914 939 971 1058.

à 1 500 M. 1128 1168 1224 1236 1277 1330 1370 1392 1403 1449 1680 1688 1800 1811 1841 1908 1926 1956 1994 2002 2025 2174 2237 2293 2371 2386 2436 2437 2446 2452 2477 2493 2553 2592 2640 2642 2708 2746 2786 2797 2798 2823 2903 2943 2959 3051 3071 3076 3134 3176 3194 3227 3301 3315 3326 3345 3435 3439 3447.

à 300 M. 3653 3646 3724 3734 3774 3777 3781 3860 3898 3936 4009 4018 4026 4059 4163 4275 4325 4326 4394 4399 4401 4606 4664 4677 4846 4847 4857 4858 4878 4911 4919 4973 5008 5044 5189 5212 5250 5311 5342 5472 5518 5566 5668 5669 5793 5848 5851 5856 5979 6003 6026 6049 6157 6191 6199 6206 6209 6211 6218 6230 6345 6428 6473 6548 6556 6609 6650 6662 6683 6720 6736 6760 6789 6841 6909 7039 7095 7135 7217 7285 7296 7344 7354 7389 7528 7567 7572 7579 7623 7697 7720 7747 7898 7975 8081 8083 8153 8198 8212 8256 8318 8340 8381 8392 8428 8446 8454 8461 8463 8478 8563 8633 8645 8679 8718 8802 8878 8900 8939 8951 8970 9004 9030 9044 9045 9060 9236 9270 9484 9487 9509 9667 9699 9788 9881 9908 9939 9956 9961 9986 9987 10066 10211 10244 10283 10362 10373 10428 10468 10470 10618 10622 10785 10801 10853 10882 11067 11101 11208 11245 11314 11404 11420 11469 11535 11575 11588 11617 11647 11699 11732 11774 11844 11848 11876 11932 12050 12090 12126 12165 12166 12307 12419 12443.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe III Nr. 10 bis 20 und Talon sind vom 1. April 1899 ab bei der königlichen Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelsohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1899 einzureichen.

Die Verzinsung dieser Obligationen hört mit dem 31. März 1899 auf.

Magdeburg, den 5. Januar 1899. (157)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nachstehende, in den Vorjahren ausgelooste 4,5 % Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.) sind noch nicht zur Einlösung vorgelegt:

Aus der Verloosung zum 1. April 1895.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 2 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1895.)

à 1 500 M. Nr. 2769.

Aus der Verloosung zum 1. April 1896.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 4 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1896.)

à 1 500 M. Nr. 3009.

Aus der Verloosung zum 1. April 1897.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 6 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1897.)

à 3 000 M. Nr. 474.
à 300 M. Nr. 9494 9800.

Aus der Verloosung zum 1. April 1898.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 8 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1898.)

à 3 000 M. Nr. 457.
à 1 500 M. Nr. 2048.
à 300 M. Nr. 3561 6194 6452 6747 9370 10075 11837.

Magdeburg, den 5. Januar 1899. (158)
Königliche Eisenbahndirektion.

9. Verdingungen.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Die Anfertigung und Lieferung von 179 Rädersätzen für Wagen soll nach öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Angebotbogen, Bedingungen und Zeichnung können in unserem Verwaltungsgebäude hier, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer Nr. 416 eingesehen, auch gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ in baar von uns bezogen werden.

Angebote sind verschlossen post- und bestellgeldfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von 179 Rädersätzen" versehen zu dem auf Dienstag den 31. Januar 1899, Vormittags 11 Uhr, festgesetzten Eröffnungstermin an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Eröffnungstermin.

Berlin, den 10. Januar 1899. (159)

Verdingung

der Lieferung von A. 500 Stück Telegraphenstangen, B. 209 500 kg Leitungsdraht, 59 800 Stück Isolatoren mit und ohne Stützen, 300 Stück Schraubenstützen, 2 760 kg isolirten Draht, 120 kg Drahtseilen

am Mittwoch, den 1. Februar 1899, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 1. März 1899.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 50 ₰ für die Telegraphenstangen und gegen 1 ℳ (nicht in Briefmarken) für die übrigen Materialien vom Rechnungsbüreau hier, Joachimstrasse 7, abgegeben.

Hannover, den 9. Januar 1899. (160)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien: Gruppe II. 534 000 kg Roststäbe (Roststabguss) in 5 Loosen; Gruppe III a. 27 000 kg Flussstahl zu Führungsleisten für Wagen; Gruppe IV a. 8 400 m eiserne Leitungsröhren; Gruppe XI a. 2 682 Mille sowie 1 305 kg verschiedene Nägel, 31 700 Stück Bolzen und 400 Stück Achsbuchsbügel; Gruppe XII. 315 Stück Kohlenschaufeln mit Stiel für Heizer und 1 110 Stück gepresste Schraubenschlüssel aus Flusseisen. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind spätestens zum Verdingungstermin am 3. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstrasse 106 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 86 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ für jede der vorbezeichneten Gruppen postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 1. März d. J.

Breslau, den 3. Januar 1899. (161)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für das Rechnungsjahr 1899 für die königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, Cassel, Erfurt, Münster i/W., Hannover, und zwar:

A. 3 130 t **Stab- und Bandeisen,**
1 140 „ **Schweiss- bezw. Flusseisenbleche,**
3 485 Stück **Buffer - Unterlagsplatten,**
13 t **eiserne Rohrwände;**

B. 477 „ **Winkel- und Formeisen;**

C. 174 100 m **Siederöhren;**

D. 146 t **Roststabflusseisen** (nur für den Bezirk Hannover).

Eröffnung der Angebote zu A und C am Dienstag, den 31. Januar 1899,
zu A Vormittags **10½ Uhr,**
„ C „ **10** „
zu B und D am Mittwoch, den 1. Februar 1899,
zu B Vormittags **11 Uhr,**
„ D „ **12** „

Zuschlagsfrist bis 24. Februar 1899.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt gegen Einsendung von:
50 ₰ für Gruppe D,
60 „ „ „ C, } **(nicht in**
70 „ „ „ B, } **Briefmarken)**
80 „ „ „ A

unter genauer Bezeichnung der Buchstaben vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I Erdgeschoss, Zimmer 12, abgegeben.

Hannover, den 11. Januar 1899. (162)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Holzschwellen.

Die Lieferung der bis zum 1. März 1900 für die Direktionsbezirke Erfurt und Magdeburg erforderlichen
67 000 Stück eichenen Bahnschwellen I. und II. Klasse,
225 000 Stück kiefernen Bahnschwellen I. und II. Klasse,
500 Stück buchenen Bahnschwellen II. Klasse,
17 617 m eichenen Weichenschwellen von 2,5 bis 6,2 m Länge

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen in diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 6. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termin eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 27. Februar d. J. einschliesslich.

Magdeburg, den 7. Januar 1899. (163)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 5 500 + 6 700 = 12 200 cbm gesiebten Bettungskies für den Bezirk der Betriebsinspektion 14, Berlin soll für das Rechnungsjahr 1899 vergeben werden.

Das Verdingsheft kann gegen kostenfreie Einsendung von 0,50 ℳ von der Betriebsinspektion 7 Berlin W, Potsdamerplatz 4/6, bezogen werden. Angebote sind unter Beifügung der anerkannten Bedingungen verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Kies" bis zum 4. Februar 1899, Vormittags 11 Uhr an die unterzeichnete in demselben Hause befindliche Betriebsinspektion 14 postfrei einzureichen.

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 14. (164)

10. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Vohwinkel und den Nebenmagazinen zu Langenfeld, Düsseldorf-Derendorf, Benrath, Calcum und Siegburg lagernden ungebrauchten, altbrauchbaren und unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien und zwar ungefähr: 1 167 t Schienen aus Stahl und Eisen (darunter 86 t ungebrauchte, 371 t altbrauchbare), 500 t Eisenschwellen, 330 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 45 t altbrauchbare Laschen, 62,5 t Gussschrott, 150 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 10 t altbrauchbare Unterlagsplatten, 15 t Blechschrott, 0,53 t Messingschrott, 0,8 t Bleischrott, 4,5 t Zinkschrott, 8 Stück eiserne Brückenüberbauten mit ungefähr 20,40 t Gewicht und 41,4 t Gussschrott von Brückentheilen sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Altmaterialien sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Gebote auf Oberbaumaterialien" vor der Eröffnung an uns einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am 21. Januar d. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagfrist läuft ab am 3. Februar 1899. Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung und Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von 35 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst postfrei bezogen werden.

Elberfeld, den 2. Januar 1899. (165)

Königliche Eisenbahndirektion.

Abfälle von Leinen, Asbest, Kordel etc. 500 kg, Achsen aus Flussstahl 55 000 kg, Eisenblechschrott 70 000 kg, Eisenschrott 245 000 kg, Federstahlschrott 30 000 kg, Formeisenschrott 100 000 kg, Gummiabfälle 500 kg, Gusseisenschrott, verbrannt 65 000 kg, unverbrannt 45 000 kg, Kupferabfälle 6 000 kg, Kupferspäne 1 300 kg, Messingblechabfälle 200 kg, Messing- und Rothgussspäne, gemischt mit Weissgussspänen 11 000 kg, Radreifen aus Flussstahl 120 000 kg, Radscheiben 70 000 kg, 1 alte Achsenpresse, 1 alter Dampfhammer, 1 alte Zerreissmaschine. Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 38 des Verwaltungsgebäudes eingesehen, oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien" versehene Gebote sind bis zum 25. Januar 1899, Vormittags 11 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 8. Februar 1899, Nachmittags 6 Uhr. (166)

St. Johann-Saarbrücken, 9. Januar 1899.

Königliche Eisenbahndirektion.

11. Vermischte Bekanntmachungen.

Wagenverleihung.

20 bis 25 offene Güterwagen normalspurig mit einem Ladegewicht von 10,5 t sind auf längere Zeit gegen mässige Miethe abzugeben.

Hildesheim, den 6. Januar 1899. (167)

Betriebsleitung der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 21. Februar Vorm. gemeldet.

Nr. 4. Berlin, am 25. Februar 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B in E	906	1	—	leeres Gebinde	32	1	Kiel	K. E.-D. Altona	
2	A H	501	1	Ballen	Webwaaren	29	2	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
3	A J A G	10	1	—	Wagendecke	—	3	Frkfrt. a. M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
4	A K	2062	1	—	leere Kiste	7	4	Mainz	Direktion Mainz	
5	A M H	4993	1	Kiste	Maschinentheile (alte Riemen etc.)	62	5	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
6	A P	4749	1	„	Eisenwaaren	84	6	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
7	AR	3932	1	—	l. Bierfass	—	7	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
8	A R	1820	1	—	leere Kiste	38	8	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
9	A S	334	1	Kiste	1 Rolle Wachstuch	37	9	Frkfrt. a. M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
10	A S	3844	1	„	Eisenwaaren	12	10	Vorsfelde	K. E.-D. Hannover	
11	B	—	1	—	Ofenrost	8	11	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
12	B	8919	1	Sack	Stärke	100	12	Duisburg	K. E.-D. Essen	
13	B	9	1	Kollo	Ofenthüre	—	13	Gross-Umstadt	Direktion Mainz	
14	B	101	1	—	l. Fass	34	14	Speldorf	K. E.-D. Essen	
15	B	113	1	Kiste	Glasflaschen	12	15	Oschatz Bhf.	Sächsische Stsb.	leere
16	B A B	—	1/8	Tonne	leer, gebr.	10	16	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
17	B u. E	1	1	—	Lagerkastenuntertheil	—	17	Hannover Eilg.-A.	K. E.-D. Hannover	
18	B G	8870	1	Sack	Tabak	28	18	Schöneteld bei Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
19	B G	—	1	Kiste	Malzkaffee	42,5	19	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
20	B S	28536	1	Korb	Bürstenwaaren	30	20	Duisburg	K. E.-D. Essen	
21	B K	4366	1	Kiste	Galanteriewaaren	20	21	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Dresden-Altst. 7/11.
22	C	603	1	—	l. Bierfass	73 1	22	Bonn	K. E.-D. Köln	bezett.: Bremen-Meppen.
23	C	1238	1	Kiste	Rosinen	25,5	23	Meppen	K. E.-D. Münster	
24	C A B	4337	1	„	verziertes Glas	100	24	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
25	C F S	5737	1	„	Flaschen	—	25	Bonn	K. E.-D. Köln	
26	C F	—	1	Lattengestell	Eisenfenster	—	26	Frkfrt. a. M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
27	C G	—	1	Fass	Karbolineum	239	27	Lippstadt	K. E.-D. Münster	seit 20/12. 98.
28	C H	3231, 19676, 19612, 19660	4	—	Kisten, leer gebr.	72	28	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
29	C H B	14	1	Korb	leere Flasche	9	29	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
30	C M S	457	1	Kiste	Nähgarn	—	30	Venlo	K. E.-D. Köln	
31	C N	2326	1	Ballen	Kupfer	15	31	Köln-G.	„	
32	C S	107	1	„	Eisenstangen	—	32	Bonn	„	
33	C W	1181	1	Bund	8 Stäbe Stahl	50	33	M.-Gladbach	„	
34	E E	131	1	„	Eisenstangen	56,5	34	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
35	E L	85	1	Kiste	Puppen u. Spielwaaren	42	35	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
36	E W	119	1	Bund	verzinktes Bandeisen	45	36	Delitzsch	K. E.-D. Halle a/S.	beschr.: Braunschweig.
37	F	71/74	4	Säcke	Papier	99	37	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
38	F B W	3088/9	2	Stück	leere Kisten	35	38	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
39	F B	1787	1	Kiste	leer	20	39	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
40	F H	296	2	—	Klosetkastenstützen	25	40	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
41	F J N	1675	1	Kiste	Beschläge	32	41	Heidelberg	Badische Stsb.	
42	F R	9969	1	„	Filzschuhe	13	42	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
43	F S & W	1580	1	„	Modelle	35	43	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
44	G	7	1	—	Ofenplatte	—	44	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
45	G	10	1	—	Metallkomposition	2	45	Duisburg	K. E.-D. Essen	
46	G	—	3	Block	Zinn	98	46	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
47	G B C	2948	1	Pack	Stahl	12	47	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
48	G B & Cie	1296	1	Bund	Stahl	50	48	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez: Wiesbaden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
49	G D	998	1	Kiste	rother Stoff —	—	49	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Köln.
50	G D	969	1	Ballen	? —	76	50	München Centr.	Bayerische Stsb.	
51	G D	327	1	—	Maschine —	123	51	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
52	G F	4403	1	—	leeres Fass —	—	52	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
53	G G	5874	1	—	leere Kiste —	41	53	Duisburg	K. E.-D. Essen	
54	G H	194	1	Verschlag	Fahrräder —	50	54	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
55	G H	59	1	Pack	Säcke —	28	55	Duisburg	K. E.-D. Essen	*)
56	G M	—	1	—	leeres Oelfass —	—	56	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
57	G N H	3296	1	Pack	Holzschuhe —	19	57	Gmünd	Württemberg. Stsb.	
58	G S	10	1	Korb	l. Blechkanne —	10	58	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
59	G T	17094	1	Sack	Samen —	50	59	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
60	G V	108	1	—	l. Petroleumfass —	36	60	Seitschen	Sächsische Stsb.	Streckenfund.
61	G W	6001	1	Ballot	? —	48	61	München Centr.	Bayerische Stsb.	
62	H	—	1	—	Eisenrohr —	46	62	Duisburg	K. E.-D. Essen	
63	H	—	1	Ballen	Rosshaare —	15	63	Frankfurt H. G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
64	H	22/32	2	Stück	leere Kisten —	11	64	Forst	K. E.-D. Halle a/S.	
65	H	26	1	Bund	Hohlglas —	7	65	Leipzig Th. B.	„	
66	H A B	6947	1	Kiste	? —	89	66	Bünde	K. E.-D. Hannover	
67	H B S	—	1	Sack	Säcke —	41	67	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
68	H C	2564	1	Kiste	Wirkwaaren —	102	68	Asch	Bayerische Stsb.	
69	H D	—	4	Kolli	Eisenwaaren —	52	69	Mainz	Direktion Mainz	
70	H E	9450	1	Verschlag	? —	30	70	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
71	H G	6436	1	—	leere Kiste —	103	71	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
72	H H	41	1	Ballen	fert. Kleider —	41	72	M.-Gladbach-Böckel	K. E.-D. Köln	
73	H K	3344	1	Kiste	gefüllt —	57	73	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
74	H L	2381	1	Kollo	Maschinentheile —	55	74	Bingerbrück	Direktion Mainz	
75	H N	278/9	2	—	leere Verschläge —	64	75	Mainz	„	
76	H S	3677	1	—	Bierfass —	—	76	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
77	H S	61988	1	—	leeres Fass —	36	77	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
78	H S	660	1	Kiste	? —	15	78	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
79	H V	16	1	Sack	alte Lederabfälle —	41	79	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
80	H W	1013	1	—	Bierfass —	—	80	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
81	H W	1—2	2	Kisten	Käse —	70	81	Tiegenhof	K. E.-D. Danzig	
82	H W	1643	1	Stab	Gussstahl —	13	82	Frankfurt H. G.B.	K. E-D. Frankf. a/M.	
83	H W	3	1	—	leeres Fass —	12,5	83	Darmstadt	Direktion Mainz	
84	J	76	1	Kiste	leere Flaschen —	—	84	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
85	J A	19353	1	Fass	leer —	12	85	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
86	J B	6	1	Kiste	Holztheile —	41	86	Augsburg	Bayerische Stsb.	
87	J B	—	1	Sack	gefüllt —	18	87	Mainz	Direktion Mainz	
88	J B	11198	1	Packet	blaues Packpapier —	18	88	Mülheim-Epp.	K. E.-D. Essen	
89	J B F	3095	1	Ballen	Garn —	47	89	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
90	J B B L	—	2	Pack	gebr. Säcke —	52	90	Leipzig II	Sächsische Stsb.	leer.
91	J C	20/28	1	„	Dachziegel —	—	91	Bonn	K. E.-D. Köln	
92	J F	11546	1	—	leeres Fass —	8	92	Mainz	Direktion Mainz	
93	J G	8	1	—	roher Holzbettrahmen	12	93	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
94	J G R	—	1	Kiste	gefüllt —	15	94	Waldhof	Direktion Mainz	
95	J H	2289	1	Pack	alte Stiele —	—	95	Huckarde	K. E.-D. Essen	
96	J J	15460	1	—	leeres Fass —	3	96	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
97	J J	28	16	—	l. Heringstonnen —	—	97	Fuchsstollen	K. E.-D. Breslau	
98	J K	858	1	Kiste	Packstroh —	32	98	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
99	J R	100	1	—	leeres Fass —	10	99	Mainz	Direktion Mainz	
100	K	4607/8	2	Fässer	gefüllt —	380	100	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
101	K	—	1	Pack	Packpapier, gelb —	240	101	Bonn	„	
102	weiss K	—	1	Bund	Bandeisen —	12	102	Plauen i. V. o. B.	Sächsische Stsb.	3 Stg.
103	K & E	2505	1	Kiste	Farben —	29	103	Simbach	Bayerische Stsb.	
104	K H	165	1	—	leeres Fass —	12	104	München Centr.	„	
105	K H / A	14 / 7	1	Stück	leere Kiste —	43	105	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
106	K K / K K	2 / 4	2	Säcke	Hörner —	60	106	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
107	K K	18	1	Kiste	Citronen —	42,5	107	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
108	Kl	212	1	—	eis. Bremsklotz —	17	108	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	bezett.: von Altchemnitz, beschr.: Aschendorf.
109	K S	4172	1	Kiste	Holzwaaren —	47	109	Aschendorf	K. E.-D. Münster	
110	K W P	6808/10	3	Kisten	Eisenwaaren —	232	110	Werden	K. E.-D. Essen	
111	L	—	1	—	Gussstück (Rollen) —	3	111	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
112	L L	1920	1	Sack	Säcke —	10	112	Mainz	Direktion Mainz	
113	L S C	883	1	Stange	Stahl —	6	113	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
114	L W	6118	1	Ballen	Bastwaaren —	124	114	Posen G. A.	K. E.-D. Posen	bekl.: Düsseldorf-Der., Steinbeck (?)
115	M	—	1	Kollo	Gasrohr —	13	115	Ibbenbüren	K. E.-D. Münster	
116	M	1/2	2	Pack	leere Getreidesäcke —	52	116	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
117	M	121	2	„	Latten —	100	117	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
118	M D	406	1	Kiste	leerer Thonkrug —	—	118	Bonn	„	
119	M J	1026	1	Packet †)	1 gebogenes Eisenrohr	3	119	Lindau Stadt	Bayerische Stsb.	†) in Leinen.
120	M W	11737/9	1	Stab	achtkant. Stahl —	10	120	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
121	N E	2972	1	Ballen	Futterstoff —	—	121	Bonn	„	
122	O H	10/11	2	—	leere Kisten —	13	122	Braunschweig Ostb.	K. E.-D. Magdeburg	

*) Bekl. von Geschwister Kitzemann Altenessen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
123	P R	—	1	Brett	—	3,5	123	Mainz	Direktion Mainz	
124	R	—	1	Kollo	Eisen	4,5	124	Duisburg	K. E.-D. Essen	
125	R	2689	1	Ballen	Webwaaren	5,5	125	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
126	R A	I	1	Pack	alte gebrauchte Ketten	15,5	126	Grossenlüder	K. E.-D. Frankf. a/M.	
127	R M	25	1	Stück	Plan	36	127	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
128	S	13553	1	—	eis. Wagenfeder	10	128	Altenessen	K. E.-D. Essen	*)
129	S B	3223	1	—	leere Kiste	13	129	Mainz	Direktion Mainz	
130	S C	8205	1	—	leeres Fass	20	130	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
131	S G	3802	1	—	l. Oelfass	36	131	Schönfeld	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
132	S H	4466	1	Kiste	Küchenlampen	121	132	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
133	S S	718, 811, 886	1	Bund	3 Zugleinen	—	133	Eilg. Abf. Osnabrück (Hptb.)	K. E.-D. Münster	bekl.: Altenbeken-Osnabrück.
134	S N	6487	1	—	leeres Fass	17	134	Mainz	Direktion Mainz	
135	T C	—	1	Stab	Eisen, vierk.	29	135	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	5,70 m lang.
136	T P	—	5	Kistchen	geräucherte Fische (Sprotten)	11	136	Leipzig M. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
137	T S	1/2	2	—	Kleiderschränke	—	137	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	bez.: Erfurt.
138	T W	1354	1	—	Reformstuhl	—	138	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Frankfurt a/M.
139	W	107	1	Fass	gefüllt	83	139	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
140	W B	365	1	„	Farbe	80	140	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
141	W B A	—	1/8	Tonne	leer, gebr.	10	141	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
142	W T	25788	1	Kiste	Chokolade	40,5	142	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
143	W G K C	—	1	—	leeres Fass	35	143	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
144	W H	2906	1	—	l. Klavierkiste	110	144	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
145	W H	—	1	Platte	Zinn	16	145	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
146	W S	3	1	—	leere Kiste	6	146	Burgsteinfurt	K. E.-D. Münster	
147	W W	9413	1	—	Gusskugel	1	147	Mainz	Direktion Mainz	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
148	Waldschlösschen Allenstein	—	1/8	Tonne	leer, gebr.	10	148	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
149	F. & W. 1437 Berlin, 903 Aachen		1	Ballen	Schinken	13	149	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
150	B. L. Basel	1781	1	„	bw. Waaren	27	150	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
151	Bürgerbräu München	—	7	—	l. Bierfässer	149	151	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
152	Dosseler & Cie.	—	1	Stange	Stahl	7	152	Detmold	„	
153	Erft.	22610	1	Wagen	21 Eisenblöcke	—	153	Langendreer Süd	K. E.-D. Essen	
154	Essen	58045	1	„	Hochofenschlacke	15 000	154	Scharley	K. E.-D. Kattowitz	
155	Essen	75156	1	„	l. Korbflaschen	—	155	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
156	Essen	40635	1	„	Rund- u. Façoneisen	ca. 10000	156	Soest	K. E.-D. Münster	
157	W. Giessen	1	1	Pack	Reiserbesen	21	157	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
158	Görlitz	97	1	—	leeres Fass	6,5	158	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
159	R. Hannover	245	1	—	eis. verzinkte Kanne	4,5	159	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
160	3 London	—	1	Stück	Eisen	2	160	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
161	R. S. Neumark	—	1/4	Tonne	leer, gebr.	14	161	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
162	Oerting & Schulte Berlin	—	1	Kiste	Eisenwaaren	82	162	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
163	Gebr. R.	6102	1	—	leere Kiste	39	163	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
164	Schäfer & Söhne Schkeuditz	—	1	—	leere Kiste	16	164	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
165	Storchenbräu	—	14	—	leere Fässer	—	165	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Cronberg.
166	Vereins .... (Unleserlich) Kartoffelhändler Altona-Umgegend	—	1	Pack	leere Säcke	9	166	Posen	K. E.-D. Posen	
167	H. A. W. Winkelhausen	2972, 14030	1	—	leeres Fass	121	167	Mocker	K. E.-D. Bromberg	

*) Anschein. zu einem Lastwagen gehörend.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Güter m. Numm. bez.:					
168	I weiss	—	1	Stange	Eisen —	12	168	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
169	II	—	1	—	Roststab —	—	169	Duisburg	K. E.-D. Essen	
170	—	6	1	Ballen	Wollabfälle —	9	170	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
171	—	11	1	—	Weichenlaterne ohne Glasscheiben	—	171	Lübbenau	K. E.-D. Halle a/S.	
172	—	14	1	—	Privatdecke —	—	172	Wanne	K. E.-D. Essen	
173	—	97. 710, 1729, 2109, 2994, 24405	6	—	l. Bierfässer —	—	173	Dortmund B. M.	„	
174	—	608	1	Sack	Zucker —	100	174	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
175	—	100. 10	1	Stab	Flacheisen —	—	175	Burg- u. Nieder-Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
176	—	271, 339, 3574	3	—	l. Bierfässer —	—	176	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
177	Wagen Hn.	29684	1	Ladung	Kalk —	10 000	177	Beckum-Ennig.	K. E.-D. Hannover	
178	—	428	1	—	Reisekoffer —	30	178	Gep.-Abf. Osnabrück Hptbhf.	K. E.-D. Münster	*)
179	—	1838/39	2	—	gusseis. Zahnräder —	5	179	Speldorf	K. E.-D. Essen	
180	—	1898/9	2	Ballen	Wirkwaaren —	36,5	180	Asch	Bayerische Stsb.	
181	—	5699/36	1	„	Wolle —	123	181	Aachen	K. E.-D. Köln	
182	—	12278	1	Pack	2 Stühle —	—	182	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Frankfurt.
					D. Güter m. Zeichen vers.					
183	M M	66, 72	2	—	l. Oelfässer —	—	183	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
184	O	12482	1	Ballen	Tabak —	56	184	Heidelberg	Badische Stsb.	
185	MS	404	1	—	Eisenfass —	162	185	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
186	S Superior	—	1	Sack	Säcke —	27	186	Mainz	Direktion Mainz	
187	S	5803	1	Geb.	Wagenschmiere —	27,5	187	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
188	X	—	1	—	Roststab —	—	188	Duisburg	K. E.-D. Essen	
189	rother Strich	—	1	Bund	5 Gasrohre —	27	189	Geldern K. M.	K. E.-D. Münster	
190	weisser Strich	—	2	Kolli	Dachfenster —	15	190	Münster	„	
191	roth /	—	2	—	Pflugschaare —	3,5	191	Oertzenhof	Meckl. Friedr. Franzb.	
192	weiss //	—	1	Tafel	Eisenblech —	13,5	192	Nossen	Sächsische Stsb.	
193	2 rothe Striche	—	5	Stück	Eisenrohre —	25	193	Mittweida	„	
194	weiss —	—	1	—	gusseis. Rohr —	3	194	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
195	grün —	—	1	—	Gusseisentheil —	22	195	Magdeburg-Neust.	„	beschr.: Neustadt i/M.
196	grün —	—	1	—	Eisenstange —	19	196	Vieselbach	K. E.-D. Erfurt	
197	weisser Strich	—	1	—	eis. Rostplatte —	3	197	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
198	roth X	—	20	—	Bretter —	—	198	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
199	grünes X	—	3	—	eis. Rostplatten —	13,5	199	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
200	weiss X	—	1	—	eisernes Rohr —	37	200	Glauchau	Sächsische Stsb.	
201	X weiss	—	1	Kollo	4 Stück Blechknie (zusammen gesteckt)	2,5	201	Christburg	K. E.-D. Königsberg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
202	—	—	1	—	eis. Achsbüchse —	2,5	202	Hemelingen	K. E.-D. Münster	
203	—	—	5	—	Achsbüchsen —	2	203	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
204	—	—	1	Rolle	verz. Baudeisen —	7	204	Eisfeld	K. E.-D. Erfurt	
205	—	—	1	Fass	Benzin —	248	205	Bocholt	K. E.-D. Münster	
206	—	—	1	„	Branntwein —	227	206	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
207	—	—	14	Stück	Bretter (neu) —	—	207	Konitz	K. E.-D. Danzig	5—7 m lang.
208	—	—	1	Pack	12 Bretter —	95	208	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
209	—	—	8	—	neue Bretter —	—	209	Kastel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
210	—	—	6	—	Bretterstühle —	31	210	Herne	K. E.-D. Essen	
211	—	—	2	—	l. 1/4 h-Bierfässer —	—	211	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	
212	—	—	1	—	Bindekette —	—	212	Leipzig M. B. Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	8,8 m lang.
213	—	—	2	—	kl. Blechbüchsen —	0,5	213	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
214	—	—	1	—	Decke —	100	214	Mainz	Direktion Mainz	Adresse Koch.
215	—	—	1	—	Decke —	—	215	Lübbenau	K. E.-D. Halle a/S.	
216	—	—	1	Ring	vierk. Draht —	20	216	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	

*) Adr. Ms. Emilie Clément Amisood No. 12 étage links Altona-Ottensen. Gep.-Schein Venlo-Osnabrück.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
217	—	—	1	Pack	2 Drahtseile	22	217	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
218	—	—	1	—	Dreschflegel	5	218	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
219	—	—	2	Kollo	Eisen	1	219	Mainz	Direktion Mainz	
220	—	—	1	Sack	Erbsen	98	220	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
221	—	—	1	Stange	Eisen	20	221	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
222	—	—	1	Korbfl.	Essigessenz	74	222	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
223	—	—	1	—	em. Eimer	1	223	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
224	—	—	1	Stück	Eisenband	6,5	224	Sangerhausen	K. E.-D. Halle a/S.	
225	—	—	2	Kolli	Eisenringe	3	225	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
226	—	—	1	—	Eisenstange	2	226	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
227	—	—	1	Kollo	Eisentheil (Muffe)	4	227	Bocholt	K. E.-D. Münster	
228	—	—	3	—	Eisentheile	20,5	228	Tempelhof Rgbhf.	K. E.-D. Berlin	
229	—	—	1	Korb	Eisenwaaren	47	229	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
230	—	—	1	Korb	Eisenwaaren	37	230	Dortmund Süd	„	
231	—	—	1	Bund	Eisenwaaren	15	231	Mainz	Direktion Mainz	
232	—	—	1	—	leeres Fass	22	232	Nierstein	„	
233	—	—	2	Stangen	Flacheisen	—	233	Sangerhausen	K. E.-D. Halle a/S.	5 m lang, 3 cm breit.
234	—	—	1	Bund	Flacheisen	24	234	Ruhla	Wutha-Ruhlaer E.	60 mm breit, 5 mm stark.
235	—	—	2	Stangen	Flacheisen	42	235	Vandsburg	K. E.-D. Bromberg	
236	—	—	2	—	durchlöcherte Flacheisen	32	236	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
237	—	—	1	Sack	gebr. Fleisch (Hundefutter)	50	237	Münster	K. E.-D. Münster	
238	—	—	1	—	Fleischmulde	1,5	238	Mainz	Direktion Mainz	
239	—	—	1	Stück	neues Gasrohr 5 m l., 4 cm Durchm.	6	239	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
240	—	—	1	Kollo	Gelenke	—	240	Posen	K. E.-D. Posen	
			1	Kollo	Grubberzähen	—				
			11	Stück	Grubberzähen	60				
241	—	—	1	—	Gewicht	5	241	Mainz	Direktion Mainz	
242	—	—	6	Kolli	Guss	2,5	242	„	„	
243	—	—	3	—	Gusstheile	35	243	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
244	—	—	1	Sack	20 Gypssäcke	18	244	Paderborn	K. E.-D. Münster	*)
245	—	—	1	—	Hackbrett	2	245	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
246	—	—	1	Pack	4 Hakenschrauben	4	246	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
247	—	—	1	Päckchen	6 verzinkte Halter, 6 Schrauben	1	247	Kandrzin	K. E.-D. Kattowitz	
248	—	—	1	—	Hammer	—	248	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
249	—	—	2	Ballen	Hanf	—	249	Camen	K. E.-D. Essen	auf der Strecke gef. für 2,10 ℳ verk.
250	—	—	1	—	Hase	4	250	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
251	—	—	1	Stück	flache, eis. 4,48 m lange Hebelstange	—	251	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	
252	—	—	6	Bündel	Hohlglas	—	252	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
253	—	—	1	—	Holzgestell zu einer Kinderbadewanne	2	253	München Centr.	Bayerische Stsb.	
254	—	—	1	—	l. Holzkoffer	52	254	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
255	—	—	1	—	l. Holzkoffer	24	255	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
256	—	—	3	—	Holzschuhe	1,5	256	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
257	—	—	1	Bund	22 Holzstäbe	15,5	257	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	**)
258	—	—	1	—	Kaminschieber	8	258	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
259	—	—	1	—	eisernes Kammrad	6	259	Mainkur	K. E.-D. Frankf. a/M	
260	—	—	1	—	Kammrad	18	260	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
261	—	—	1	Pack	Kartoffeln	48	261	„	„	
262	—	—	1	—	gusseis. alter Kessel	50	262	Rogasen	K. E.-D. Bromberg	
263	—	—	1	Bll.	Kienöl	68	263	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
264	—	—	1	—	dreirädrg. Kinderfahrstuhl	11	264	„	„	Gepäck.
265	—	—	1	—	Kinderlatzschürze	—	265	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
266	—	—	1	—	leere Kiste	—	266	Wanne	K. E.-D. Essen	
267	—	—	1	Kiste	3 leere Kisten	27	267	Hannover	K. E.-D. Hannover	
268	—	—	1	Pack	Kleider	5	268	Gera	K. E.-D. Erfurt	
269	—	—	1	—	eis. Kohlenkasten	19,5	269	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
270	—	—	3	Stück	alte Körbe von Rohr	—	270	Lieberose	K. E.-D. Halle a/S.	
271	—	—	1	—	loser Korbdeckel	—	271	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
272	—	—	2	Stück	gusseis. Lager	19	272	Dülken	„	
273	—	—	2	Stück	Lagerhausuntertheile zu Wagen 84265 St. B.	—	273	Leipzig Eilb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
274	—	—	1	Ballen	Leder	62	274	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
275	—	—	—	—	1 Leiter, 1 Topf, 1 Kanne, 6 Kisten, 74 Hölzer	—	275	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
276	—	—	1	—	eis. Lenkachse	185	276	Bottrop Süd	K. E.-D. Essen	
277	—	—	1	Sack	Lumpen	10	277	Heinsberg	K. E.-D. Köln	

*) 2 Stück gez. E E N K und 18 Stück ohne Bezeichnung.
**) Je 2,08 m lang, am Kopfende ein eis. Haken, welcher mittelst Messingflanschen am Holz befestigt ist.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
278	—	—	1	—	eis. Maschinentheil (Verschluss einer Kohlensäureflasche)	1	278	Cottbus	K. E.-D. Halle a. S.	
279	—	—	1	Päckchen	Messingnieten	2,5	279	Lauscha	K. E.-D. Erfurt	
280	—	—	1	—	Messingachse	1,5	280	Offenburg	Badische Stsb.	
281	—	—	16	—	Ofenringe	10	281	Homburg v. d. H.	K. E.-D. Frkfrt. a/M.	
282	—	—	1	—	leeres Oelfass	35	282	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
283	—	—	2	—	Pack	1	283	Bingerbrück	Direktion Mainz	
284	—	—	1	—	Pflugschaar	1	284	Camenz	K. E.-D. Breslau	
285	—	—	1	Kollo	Pflugspitze	—	285	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
286	—	—	1	Sack	Pflaumen	26	286	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
287	—	—	1	Stück	Piassavabesen	1	287	Graudenz	„	
288	—	—	1	„	Pufferfeder	—	288	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
289	—	—	1	Ring	—	—	289	Dülken	K. E.-D. Köln	
290	—	—	3	Kolli	Roheisen	180	290	Deutzerfeld	„	
291	—	—	1	Bund	verzinktes Rohr	60	291	Capellen W.	„	
292	—	—	1	—	eisernes Rohr	14	292	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
293	—	—	2	—	eiserne Rohre	280	293	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
294	—	—	3	Kolli	2 eis. Riemenscheiben	14	294	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
295	—	—	1	Stange	Rundeisen	14	295	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
296	—	—	2	Stangen	Rundeisen	44	296	Leipzig II	Sächsische Stsb.	3,75 u. 4,75 m lang.
297	—	—	1	Bund	6 Stangen Rundstahl	13	297	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
298	—	—	—	—	Rüstzeug (Balken und Bretter)	—	298	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
299	—	—	1	Sack	leere Säcke	—	299	Bonn	K. E.-D. Köln	
300	—	—	1	Pack	25 leere Säcke	18,5	300	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
301	—	—	1	„	leere Säcke	12	301	Gr.-Wudicke	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
302	—	—	1	Sack	Schellack	—	302	Bonn	K. E.-D. Köln	
303	—	—	1	—	Schieberplatte	3	303	Speldorf	K. E.-D. Essen	
304	—	—	1	—	Schränkchen	16	304	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
305	—	—	1	Kolli	eis. Schrauben m. Muttern	11	305	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
306	—	—	1	—	beschädigte Schraubenkuppelung	14	306	Magdeburg H.	„	
307	—	—	1	Pack	Schraubenschlüssel	—	307	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
308	—	—	1	„	Schüppenblätter	36	308	Meppen	K. E.-D. Münster	
309	—	—	1	—	Schutzblech	6	309	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
310	—	—	1	—	eis. Thürvorleger		310			
311	—	—	34	Stück	Schwellen*)	—	311	Lissa i. P.	K. E.-D. Posen	
312	—	—	1	—	eis. Schwungrad	53	312	Frkfrt. a. M. H. G. B.	K. E.-D. Frkfrt. a. M.	
313	—	—	1	Pack	Sprungfedern	25	313	Minden	K. E.-D. Hannover	
314	—	—	1	Stab	Stahl	4	314	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
315	—	—	1	Bund	Stahl	11	315	Köln-G.	„	
316	—	—	1	Stab	Stahl	16	316	Mainz	Direktion Mainz	
317	—	—	1	Bund	2 Stangen Stahl	14	317	Hamm	K. E.-D. Essen	
318	—	—	1	„	2 Stahlstangen	11	318	Steinheim	K. E.-D. Hannover	
319	—	—	1	—	Stahlwalzer	10	319	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
320	—	—	2	—	eis. Stangen	5	320	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
321	—	—	1	Bund	9 Stück kleine eis. Stangen u. 2 grössere, die grösseren Stangen sind mit Gewinden u. Muttern versehen	7,5	321	Mühle Schönau	K. E.-D. Danzig	
322	—	—	—	—	Steinkohlen	170	322	Sagehorn	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
323	—	—	11	—	Tannenbretter	—	323	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
324	—	—	1	Ballen	Theerstricke	121	324	Baden	Badische Stsb.	
325	—	—	2	—	braun gestrichene Tischklappen mit je 1 eis. Haken	—	325	Wesel	K. E.-D. Münster	
326	—	—	3	Kolli	Verbindungsstück (Gasrohr)	—	326	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
327	—	—	2	—	Vierkanthölzer	—	327	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
328	—	—	1	—	eis. Vorreiber mit Klappe	4,6	328	Liebenwerda	K. E.-D. Halle a. S.	
329	—	—	8	—	Vorsatzbretter	53,5	329	Horneburg	K. E.-D. Hannover	
330	—	—	1	Bund	Leisten	1	330			
331	—	—	1	„	eis. Beschläge	15,5	331			
332	—	—	1	—	getheerte Wagendecke	—	332	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
333	—	—	1	Bund	Weiden	10	333	Burgundstadt	Bayerische Stsb.	
334	—	—	1	Stück	alte eis. Welle	—	334	Falkenberg	K. E.-D. Halle a. S.	
335	—	—	1	„	Winkeleisen	1	335	Posen	K. E.-D. Posen	
336	—	—	1	—	kl. eis. Zahnrad	2	336	Pyrmont	K. E.-D. Hannover	
337	—	—	1	Korb**)	Zinkkendel Knierohr	12	337	Offenbach	K. E.-D. Frkfrt. a. M.	**) mit Leinen vernäht.

*) Wagen, in dem sich die Schwellen befanden, nur beschrieben mit 60. Bahnmeisterei.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

Nachtrag.

1	A T	65720	1	Bällchen	Tapeten —	11	1	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
2	B	56	1	Fass	leer —	16	2	Opladen	„	
3	B	—	1	„	leer —	10	3	Düsseld.-Derend.	„	
4	B S	38890	1	Kiste	gefüllt —	55	4	Opladen	„	
5	C B C	4842	1	Stab	Stahl —	13	5	Düsseld.-Derend.	„	
6	D	—	1	Korb	Eisenwaaren —	68	6	Werl	„	
7	E	115	1	Fass	leer —	30	7	Düsseld.-Derend.	„	
8	E D S	—	1	Bund	Stahl —	64	8	Elberfeld-Mirke	„	
9	H F	4953	1	Pack	leere Säcke —	7	9	Düsseld.-Derend.	„	
10	K	738	1	Bund	2 Stangen Stahl —	10	10	Elberfeld	„	
11	K Z K Z	28217 28148	2	—	eiserne Rungen —	—	11	Elberfeld	„	
12	L	—	1	Fass	leer —	6	12	Düsseld.-Derend.	„	
13	O P	—	1	Kollo	Heizungsrohr —	84	13	„	„	
14	P	60	2	—	kl. eiserne Töpfe —	7	14	Vohwinkel	„	
15	P G	325	1	Kiste	Maschinentheile —	38	15	Düsseld.-Derend.	„	
16	S	310	1	Fass	Schwärze —	24	16	„	„	
17	T H	553	1	—	leeres Oelfass —	29	17	„	„	
18	T L	5622	1	Kiste	leer —	19	18	„	„	
19	W A S	124	1	„	Blechwaaren —	81	19	„	„	
20	W T	—	1	Kollo	Holzrolle zu Rollladen	5	20	„	„	
21	Elb.	4782	1	—	eiserne Runge —	—	21	Elberfeld	„	
22	Enameline	23	1	Kiste	Ofenpolitur —	2	22	Unna	„	
23	—	14	1	Pack	alte Taue —	25	23	Düsseld.-Derend.	„	
24	—	70	1	Korb	Bücklinge —	15	24	„	„	
25	—	8320	1	Ballen	Leder —	77	25	„	„	
26	—	—	1	Kollo	eis. Aufzug —	16	26	„	„	
27	—	—	1	Bund	Bolzen —	10	27	Elberfeld-Mirke	„	
28	—	—	1	Pack	leere Cementsäcke —	5	28	Düsseld.-Derend.	„	
29	—	—	1	Kollo	gusseis. Brattopf mit Deckel	4	29	„	„	
30	—	—	5	Rollen	Drahtgeflecht, verzinkt	131	30	Lintorf	„	
31	—	—	1	—	Eisenrohr —	24	31	Düsseld.-Derend.	„	
32	—	—	2	Gebund	6 Eisenröhren —	43	32	„	„	
33	—	—	2	—	lose Eisenstäbe —	38	33	Kraghammer	„	
34	—	—	1	—	Füllofen —	53	34	Remscheid	„	
35	—	—	2	—	Gussbecken —	44	35	Düsseld.-Derend.	„	
36	2 Striche, weiss	—	1	—	Gusskrümmer —	—	36	Düsseld.-Bilk	„	
37	—	—	1	Sack	Haselnüsse —	45	37	Düsseld.-Derend.	„	
38	—	—	1	—	eis. Kette mit Haken	40	38	„	„	
39	—	—	1	—	Kettenrad —	24	39	Düsseld.-Grafenberg	„	
40	—	—	2	Korbkannen	leer —	12	40	Düsseld.-Derend.	„	
41	—	—	2	Kolli	Kupfer —	2	41	„	„	
42	—	—	16	—	Ladehölzer —	—	42	„	„	
43	—	—	1	Bund	Messingstangen —	50	43	Letmathe	„	3 mm dick, 4 m lang.
44	—	—	1	„	Rundeisen, 10 Stäbe je 110 cm lang, 1 cm Durchmesser	7	44	Schlebusch-Morsbroich	„	
45	—	—	1	Pack	Säcke —	2,5	45	Schwerte	„	
46	—	—	1	„	2 hölzerne Stangen mit eis. Haken	3	46	Düsseld.-Derend.	„	
47	—	—	1	Korbflasche	Säure —	75	47	Elberfeld	„	
48	—	—	2	—	alte Tragfedern für Eisenbahnwagen	126	48	Siegen	„	
49	—	—	1	Korb	Nieten —	56	49	Eller	„	

Fehlendes Gut.

Seit dem 13. Oktober 1898 fehlen auf Station Gleiwitz O/S. zur Karte Oderberg-Gleiwitz Nr. 9 vom 12./10. 98 9 Flaschen Quecksilber im Gewichte von 366 kg, roth gezeichnet 13—21. Die Flaschen bestanden aus Schmiedeeisen, hatten eine schwarzbraune Farbe, waren stark angerostet, 45 cm lang, 15 cm stark, am Füllende mit einer Schraube versehen, plombirt und haben einen Werth von 1 335,15 ℳ.

Es wird ersucht nach dem Gut eingehend zu forschen, dasselbe im Vorfindungsfalle nach Gleiwitz O/S. zu senden und der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz Mittheilung zu machen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr 5. 18. Januar 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Eisenbahnen und Kanäle.

Binnen kurzem wird voraussichtlich die Kanalvorlage der preussischen Staatsregierung erscheinen und der Kampf im Landtage über eine hochwichtige Frage der Verkehrspolitik beginnen, welche, in das Wirthschaftsleben des Landes sowie in die Staatsfinanzen dauernd und tief eingreifend, selbstverständlich nicht nach zeitweiligen Ereignissen und Stimmungen entschieden werden darf. Wir stellen diesen Gemeinplatz voran, weil vor Jahr und Tag eine einseitige Meinung, ein Vorurtheil gegen die Eisenbahnen in Deutschland aufzukommen schien, wonach die Aera der Entwickelung und Leistungsfähigkeit des Eisenbahnwesens ungefähr auf dem Höhepunkte angekommen sein sollte und den weiteren Bedürfnissen des stetig wachsenden Verkehres nur noch durch andere Verkehrsmittel, durch Binnenwasserstrassen, Genüge geleistet werden könnte. Im grossen Publikum war durch die gehäuften Unglücksfälle vom Sommer und Herbst 1897, die bei dem über alles Erwarten gesteigerten Verkehr mit ausserordentlich grossem „Wagenmangel", bezw. Transportverzögerungen für industrielle und landwirthschaftliche Güter zusammentrafen, eine gereizte und absprechende Stimmung gegen die Eisenbahnen eingetreten. Aber auch in Regierungskreisen schien das Vertrauen auf eine entsprechende neue Erhöhung der Leistungsfähigkeit unserer Bahnen stellenweise erschüttert. Jedenfalls erhielten wohl alte Kanalpläne einen neuen Anstoss zu ihrer Ausführung. Es ist ungefähr ein Jahr her (4. Februar 1898), dass der Ausbau eines Netzes einheimischer Wasserstrassen in einer Sitzung des preussischen Landesökonomiekollegiums, welcher der bekanntlich die Pflege von Wasserwegen mit hohem Interesse befürwortende Kaiser und König beiwohnte, eingehend erörtert wurde. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten bekundete damals den übrigens von der preussischen Staatsregierung schon länger vertretenen Grundsatz, dass Eisenbahnen und Wasserstrassen sich gegenseitig ergänzen müssten; er erklärte weiter, dass für verschiedene Theile unseres Landes unzweifelhaft der Moment gekommen sei, wo diese Ergänzung der Eisenbahnen durch Wasserstrassen nothwendig geworden, um den Verkehr zu bewältigen. Ein Mittel zur Bekämpfung des Wagenmangels bestehe auch in dem Bau neuer Verkehrsstrassen, die möglichst den Massenverkehr aufnehmen können. Der Ausbau der Wasserstrassen nach den vorliegenden Plänen sei eine absolute Nothwendigkeit. Erheblich weiter in seinen Auslassungen ging der Landwirthschaftsminister Freiherr von Hammerstein, und es ist jedenfalls merkwürdig, dass gegenüber der strammen Opposition unserer Landwirthschaft gegen grosse Kanalbauten gerade ihr Ressortminister am allereifrigsten für solche eintrat. Er führte aus, dass die Eisenbahnen schwerlich mehr in der Lage sein würden, in dem gewünschten Umfange den Produkten der Landwirthschaft und Industrie erweiterte Beförderung zu gewähren; dass sie mit den Tarifen nicht mehr entsprechend herabgehen, Kanäle aber die Fracht auf die Hälfte herabbringen könnten; dass die technischen Einrichtungen unserer Eisenbahnen, um dem ganzen sich steigernden Verkehr zu genügen, in einer Ausdehnung ausgebaut und ergänzt werden müssten, dass es Milliarden kosten würde. Nach Vollendung eines grossen Wasserstrassennetzes, das man mit einem paar hundert Millionen ausbauen und verbessern könne, könnten die Eisenbahnen auf den Verkehr beschränkt werden, der ihnen wirklich nutzbringend sei. Der Massentransport bringe den Eisenbahnen nichts und könnte dem Wasser überwiesen werden. Freiherr von Hammerstein meinte, dass es im allgemeinen Interesse der Gesammtproduktion liegen würde, wenn dieser allmächtige Eisenbahnbetrieb einer gewissen Konkurrenz gegenüberstände, die ihn zwänge, nach allgemeinen wirthschaftlichen Gesichtspunkten der Frage der Verbilligung des Güter- und Personentarifes näher zu treten — im Interesse des Gesammtverkehres und ohne Opferung der Staatsinteressen. Bei einer anderen Gelegenheit, auch vor Jahresfrist, wies der Landwirthschaftsminister direkt auf die zahlreichen Eisenbahnunfälle

hin, die ihren Grund in der Ueberlastung der Eisenbahnen hätten; dagegen könne am besten ein systematisch betriebener Bau von Kanälen Abhilfe schaffen.

Wir glauben nicht, dass sich die Staatsregierung heute noch ganz auf diesen damals vom Landwirthschaftsminister vertretenen Standpunkt stellen wird. Aber es ist nützlich, an alle diese Dinge zu erinnern, um festzustellen, wie und aus welchen Gründen hie und da ein völliger Umschwung der preussischen Eisenbahnpolitik zu Gunsten der Wasserstrassen unter starker Depossedirung der Eisenbahnen gedacht wurde. Es ist schon in dieser Zeitung hervorgehoben worden, wie augenscheinlich sich seither die Eisenbahnen, wennschon sie eine kurze Zeit ihrer Aufgabe nicht voll gewachsen schienen, rehabilitirt haben. Trotzdem der Verkehr mindestens in gleichem Maasse weiter gewachsen ist, hat sich die Unfallära im Jahre 1898 nicht wiederholt. Und das Organ, welches sich früher mit am meisten zum Sprachrohr der betreffenden Beschwerden machte, die „Köln. Ztg.“, schrieb Ende 1898: „Nachdem im vergangenen Jahre die Klagen über Wagenmangel auf den Eisenbahnen eine ständige Rubrik in den Zeitungen gebildet hatten, fällt in diesem Jahre, wenn wir von einigen Beschwerden in der Zeit vor Weihnachten absehen, das Fehlen solcher Klagen um so angenehmer auf.“ In den grossen Kohlenbezirken an der Ruhr und in Oberschlesien ist die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten offenen Wagen von 6 % in 1897 auf 2 % der Anforderung in 1898 gefallen, die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten gedeckten Wagen von 9,9 % auf 3 %. „Diese bedeutenden Mehrleistungen der Eisenbahn im letzten Jahre sind der Industrie und der Landwirthschaft in gleichem Maasse zu gute gekommen“, sagt das genannte rheinische Blatt.

Dass die These von dem Ungenügen, der bereits erreichten oder nahe bevorstehenden Grenze der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen nicht aufrecht zu erhalten, ist auch in dieser Zeitung aus zuständiger fachmännischer Feder genügend ausgeführt worden. So hat Regierungs- und Baurath v. Borries jüngst dargethan, dass auf unseren Eisenbahnen noch eine starke Steigerung in der Leistungsfähigkeit des Gütertransportes und damit eine bedeutende Verbilligung durchführbar ist. Es betrug z. B. in 1895/96 der Verkehr pro Kilometer auf den preussischen Eisenbahnen 642 981 t, in den Neuenglandstaaten von Nordamerika dagegen 1 225 000 t, also fast doppelt so viel.

Ebenso wenig, wie man 1897 wegen einer durch vorübergehende und zufällige Umstände hervorgerufenen kritischen Periode der Eisenbahnen diesen die weitere Zukunftsentwickelung absprechen und deshalb allein und ohne weiteres einen Systemwechsel nach der Seite der Wasserstrassen hin vollziehen durfte, kann man vernünftigerweise jetzt behaupten wollen, nach dem gelieferten Beweis der besseren Leistungsfähigkeit der Bahnen werde der Kanalbau überflüssig. Nur wird man auch auf dem Verkehrsgebiet vor einer übereilten „Gelegenheitsgesetzgebung“ sich zu hüten haben. Thatsächlich wäre es vielleicht besser gewesen, wenn in Deutschland schon in früheren Perioden der Kanalbau weniger gegenüber dem Eisenbahnbau zurückgestellt worden wäre, und thatsächlich hat allgemein der Plan zu dem grossen Mittellandkanal schon lange der preussischen Regierung vorgeschwebt und es war der Rhein-Dortmund-Emskanal nur als ein Stück des später auszuführenden grossen Werkes gedacht. Jedenfalls stehen wir nun mit der grossen Kanalvorlage vor einer bedeutungsvollen Entscheidung.

Dem Grundsatz, dass Eisenbahnen und Kanäle sich zu ergänzen berufen sind, wird man kaum widersprechen können. Aber es kommt im einzelnen sehr auf die gegebenen Verhältnisse an. Es soll hier nicht nochmals untersucht werden, wie durch neue grosse und billigere Verkehrswege eingreifende wirthschaftliche und soziale Verschiebungen eintreten können und müssen, von denen man sich allerdings keineswegs von vorn herein abschrecken lassen darf; wie die künstlichen Wasserwege schon der Bodenverhältnisse halber mehr an gewisse Richtungen gebunden sind, als die Eisenbahnen, wie sie also bestimmte Gegenden mehr bevorzugen, und nicht so extensiv gleichmässig wirken können; wie unter unserem Klima damit zu rechnen ist, dass der Kanalverkehr in strengen Wintern vielleicht Monate lang beschränkt oder ganz gehindert ist, und wie es immerhin sehr schwer sein wird, dem Verlangen der Landwirthschaft, wenigstens durch die Tarifpolitik das an sich auf dem Wasserwege erleichterte Eindringen ausländischer landwirthschaftlicher Produkte zu verhindern, Rechnung zu tragen.

Wenn man auch bei der ganzen Frage der verkehrspolitischen Seite den ersten Rang zugestehen muss, so fällt darum die finanzielle nicht minder schwer ins Gewicht. Die preussischen Staatsbahnen rentiren sich derzeit ausgezeichnet mit 6,5 bis 7 %. Bringt man in Anschlag, dass die künftig noch zu bauenden Lokalbahnen, die ja der Staat im allgemeinen Interesse vielfach ohne Aussicht auf entsprechende Rentabilität herstellt, sowie die nöthige Verbesserung der Anlagen auf den bestehenden Bahnen jene hohe Rente etwas herunterdrücken können, so steht dem gegenüber, dass bei Kanälen auf Ueberschüsse gar nicht, und meist nicht einmal auf eine Verzinsung des Anlagekapitals zu rechnen ist. Hohe Tarife vertragen die Massenartikel des Wasserverkehres nicht, Grundbedingung für ihn ist billiger, wenn schon viel langsamerer Transport. Der Staat wird also auf den Betrieb der Kanäle noch draufzuzahlen haben. Das wäre für eine Summe von etwa 400 000 000 ℳ., welche, wie früher verlautete, die Regierungsvorlage für den Kanalbau fordern wird, noch nicht schlimm. Da die nächsten Interessenten, die Provinzen usw., ausser den Betriebskosten ein Drittel der Verzinsung garantiren müssen, so würde der Fiskus, der das Geld zu wenig über 3 % leihen kann, abgesehen von der Amortisation schlimmstenfalls einen jährlichen Zuschuss von etwa 8 000 000 ℳ. riskiren. Diese Summe ist aber gering gegenüber demjenigen Einnahmeausfall, den die Staatsbahnen durch die zweifellos seitens der Kanäle erfolgende Verkehrsentziehung erleiden werden. Man schätzt sie für den Rhein-Elbe-(Mittelland-)kanal bis auf 90 000 000 ℳ. jährlich. Natürlich beruhen solche Schätzungen, ebenso wie die Rentabilitätsberechnungen, mehr auf Konjekturen, auch würde die Wirkung erst nach einer Reihe von Jahren, vielleicht erst nach zehn Jahren, welche die Herstellung des Kanals erfordert, eintreten. Legt man aber die heutigen Verhältnisse zu Grunde, und nimmt den Durchschnitt jener Summe mit 60 000 000 ℳ. an, so könnte der Reinüberschuss von 175 000 000 ℳ., den zur Zeit die preussischen Staatsbahnen, über Verzinsung des Anlagekapitals, Amortisation, Rücklage usw. hinaus für anderweitige Staatszwecke abliefern, um etwa ein Drittel geschmälert werden. Und ein Ausfall von auch nur 30 000 000 ℳ. lässt sich wahrlich nicht leicht anderweitig, durch Steuern usw. hereinbringen. Möglicherweise würde der Ausfall nicht dauernd so hoch bleiben, wie er sich in der ersten Zeit herausstellt; denn verbilligter Verkehr zeugt Verkehrsmehrung, und eine richtige Verkehrspolitik muss überhaupt von weiten Gesichtspunkten ausgehen. Aber sie muss auch alle Momente von vornherein in entsprechende Erwägung ziehen. Für den Mittellandkanal haben seine Verfechter ja in absehbarer Zeit volle Rentabilität herausgerechnet; indess darf man daran erinnern, dass die Einnahmen des Nordostseekanals weit hinter den Voranschlägen zurückgeblieben sind, und dass der bedeutendste englische Kanal der Neuzeit, der Manchesterkanal, welcher eins der leistungskräftigsten Industriecentren der Welt mit dem nahen Meere verbindet, nicht nur doppelt so viel gekostet hat, als berechnet war, sondern auch in der Rentabilität schwer enttäuscht hat. Gegenwärtig befinden wir uns schon seit 4—5 Jahren in einem höchst erfreulichen Aufschwung von Deutschlands Industrie, Handel und Verkehr. Aber es können auch einmal wieder schlechtere Zeiten kommen, die quantitativ nicht so hohe Ansprüche an den Verkehr, aber höhere an die Finanzen stellen.

Sind hier nur einige Hauptbedenken eines ausgedehnten Kanalbaues erwähnt, so ist ja dem gegenüber als selbstverständlich und bekannt vorauszusetzen, dass unsere Industrie und auch unsere Landwirthschaft durch billigere Verkehrswege grossen Nutzen ziehen werden, dass damit eine Hebung des Nationalwohl-

standes und der Steuerkraft verbunden sein kann; dass durch Kanäle Industrien auch in bisher wenig belebten Gegenden gross gezogen werden können; dass ihnen eine nicht zu unterschätzende strategische Bedeutung beizumessen ist usw.

Wie sich aber dabei die einzelnen Interessen gegenüberstehen und wie schwer ein Ausgleich zu treffen ist, hat besonders im abgelaufenen Jahre die Stellungnahme der verschiedenen Erwerbszweige und örtlichen Theile unseres Vaterlandes gezeigt. Eine Annäherung ist nicht in ausreichendem Maasse erfolgt. Die Landwirthschaft ist nach wie vor ziemlich gleichmässig im Osten und Westen grossen durchgehenden Kanalbauten abgeneigt, und will nur ein die Gefahr vermehrter ausländischer Konkurrenz nicht bietendes Netz lokaler Kanäle. Im ganzen wendet der Osten der preussischen Monarchie ein, dass der ohnedies reichere und auch an Verkehrswegen bevorzugte Westen abermals den grösseren Nutzen aus dem Mittellandkanal ziehe. Dies kam schon 1894 zum Ausdruck, als der Landtag die Regierungsvorlage betreffs Fortführung des Dortmund-Emshäfenkanals nach dem Rhein ablehnte. Wenn der Westen Kanäle braucht, so klang es damals derb aus dem Osten, so soll er sie sich alleine bauen. Jetzt kann man darauf hinweisen, dass Bremen die ganze Summe von 43 000 000 ℳ für die Kanalisirung der Weser für sich übernommen hat. Die oberschlesische Industrie protestirt neuerdings gegen den Mittellandkanal; so heisst es in einem am 5. d. Mts. gefassten Beschluss der Handelskammer von Oppeln, er würde nur dazu dienen, um die industriellen Produkte des Westens billiger nach dem Osten zu schaffen. „Der grössere Absatz des Westens wird nur auf Kosten des Ostens herbeigeführt werden und alle Vortheile, die dem so schon wirthschaftlich stärkeren Westen entstehen, werden zum Nachtheil des schwächeren Ostens und zum Ruin des Handels und der Industrie desselben ausschlagen." (!) Nur unter sehr weitgehenden Bedingungen und anderweitigen Vortheilen glaubt die oberschlesische Industrie den Mittellandkanal dulden zu können; es wird erweiterter Ausbau des östlichen Kanalnetzes und möglichst baldige Herstellung des Donau-Oderkanals verlangt, dazu Herabsetzung der Eisenbahnfrachten nach sämmtlichen Oderumschlagsstellen und nach Berlin und der Ostsee, grössere Berücksichtigung der oberschlesischen Industrie in den Handelsverträgen mit Russland und Oesterreich-Ungarn usw.

Die Garantien, welche der Staat von den nächsten Interessenten verlangt für ein Drittel der Verzinsung der Baukosten, sind gewiss gering bemessen. Und doch hat es grosse Schwierigkeiten gemacht, ihre Genehmigung zu erlangen; die Zustimmung ist noch nicht überall erfolgt. Selbst in Berlin ging die Sache nicht glatt. Was den Grossschiffahrtsweg Berlin-Stettin anlangt, so ist der Streit der Interessenten wegen der Wahl des östlichen oder des westlichen Weges heute heftiger als vor Jahresfrist. Zweifellos gehen wir im Landtage noch harten Kämpfen entgegen und es erscheint, zumal in ihm die Vertreter der östlichen und landwirthschaftlichen Interessen überwiegen, noch nicht absolut sicher, ob die Kanalvorlage in dieser Session zur Annahme gelangt. Dass die Eisenbahnen mit ihren Frachtsätzen noch heruntergehen können, hat die im vorigen Jahre erfolgte Ausdehnung des billigen Rohstofftarifes auf Kohlen usw. gezeigt; die Gesammteinnahmen sind trotzdem erfreulich steigende geblieben. Aus den laufenden Ueberschüssen haben grosse Summen zur Vermehrung des Fahrmateriales, zum Ausbau von Bahnhöfen und zur Legung weiterer Gleise usw. verwendet werden können. Ohnedies werden die Verfrachter mit der Verbilligung des Verkehres nicht geduldig warten wollen, bis in vielleicht zehn Jahren die Kanäle fertig sind, sondern schon vorher mit weiteren Ansprüchen an die Eisenbahnen herantreten. Es wird sich also immerhin schon grundsätzlich fragen, ob nicht, statt einer neuen Kanalpolitik, von vorn herein eine Politik vermehrter Tarifermässigungen auf den Eisenbahnen eingeschlagen werden kann und soll.

Bemerkenswerth ist, dass die Thronrede vom 16. Januar für die jetzt beginnende Landtagssession nur den Mittellandkanal ankündigt, weitere Projekte also der Zukunft vorbehalten bleiben. Die darauf bezügliche Stelle besagt hauptsächlich: „Die seither eingetretene ausserordentliche Steigerung des Verkehrs, insbesondere das Bedürfniss, für Massengüter leistungsfähige, billige Verkehrswege zu schaffen, lassen den unverzüglichen Ausbau einer neuen Wasserstrasse zwischen diesen grossen Strömen und damit die Herstellung eines für den Westen und den Osten gleich vortheilhaften Verbindungsweges dringlich erscheinen." Betreffs der Eisenbahnen erklärt die Thronrede: „Die auf fast allen wirthschaftlichen Gebieten eingetretene kraftvolle Entwickelung hat auch an die Staatseisenbahnverwaltung aussergewöhnliche Anforderungen gestellt. Dank der bereitwilligen Unterstützung des vorigen Landtages haben besondere Maassregeln in die Wege geleitet werden können, deren Durchführung es ermöglichen wird, dem steigenden Verkehrsbedürfnisse zu entsprechen." Damit erfahren die Eisenbahnen die verdiente Anerkennung, dass sie noch keineswegs an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen sind.

O. B.

Weiteres über die sibirische Eisenbahn.

Von **Georg Muschweck**, königlicher Generaldirektionssekretär in **München**.

Die alte Poststrasse.

Bis vor kurzem hat sich der Verkehr Sibiriens mit dem europäischen Russland fast ausschliesslich über den sibirischen Trakt bewegt. So heisst man die grosse Heer- und Poststrasse, die unweit Tjumen beginnt und über Ischim - Omsk - Kainsk-Kolywan - Tomsk - Mariinsk - Atschinsk - Krasnojarsk - Kansk-Nischne = Udinsk - Irkutsk - Werchne = Udinsk und Tschita nach Stretensk führt. Von da ab hört jede Landverbindung auf und bleibt nur der Weg auf der Schilka und dem Amur offen. Im Frühjahre und Herbst, wenn das Eis den Lauf der Schiffe hemmt und den Schlitten noch nicht oder nicht mehr trägt, stockt der Verkehr von Stretensk ab ganz.

Die 4 685 km lange Strecke von Tjumen nach Stretensk hat der Kaufmann, wenn es gut ging, in 30 Tagen zurückgelegt. Die Handelsgüter sind natürlich noch länger unterwegs gewesen. Vor Ablauf von vier Monaten war die Ankunft der auf der Messe zu Nischny-Nowgorod angekauften Waaren in Irkutsk kaum zu erwarten. Reisende und Waaren befanden sich bei ihrer Ankunft nicht immer in der besten Verfassung. Die Wege waren oft grundlos, kein Wunder, wenn man erwägt, welch riesiger Verkehr jahraus jahrein hin- und herfluthete. Schon im Jahre 1885 sind dem Amerikaner Kennan an einem einzigen Tage nicht weniger als 1 445 beladene Frachtwagen begegnet, während in den letzten Jahren die Strasse einen Güterverkehr von mehr als 200 000 000 ℳ zu bewältigen gehabt hat.

Um aus diesen unerquicklichen Verhältnissen herauszukommen, hat man sich endlich entschlossen, die sibirische Bahn zu bauen.

Die sibirische Bahn zerfällt in sechs Unterabtheilungen.

Die westsibirische Bahn.

Der Ausgangspunkt der Bahn Tscheljabinsk liegt bereits jenseits des Ural, aber noch im europäischen Russland. Erst

kurz vor der Stadt Kurgan (257 km) wird die sibirische Grenze passirt. Bei Kurgan übersetzt die Bahn auf 427 m langer Brücke den Tobol und bei Peterpawlowsk (523 km), einer Stadt mit 20 000 Einwohnern, auf 213 m langer Brücke den Ischim. Beide Flüsse sind schiffbar und münden in den Irtysch, ersterer nach einem Laufe von 468 km, letzterer nach einem solchen von 740 km. Der Irtysch selbst wird bei der Stadt Omsk erreicht. Er ist ein Nebenfluss des Ob, 2 600 km lang und bis Semipalatinsk hinauf mit Dampfern befahrbar. Durch eine 4 km lange Hafenbahn mit der Bahn verbunden, wird er ihr einen grossen Verkehr zubringen, da er mitten durch die Kornkammer Sibiriens fliesst. Hoch über seinen Fluthen rollen die Eisenbahnzüge auf einer 640 m langen und mit einem Kostenaufwande von 5 000 000 ℳ. erbauten Brücke nach der Stadt Omsk (796 km). Omsk, 67 m über dem Meere an der Mündung des Om in den Irtysch gelegen, ist Hauptstadt der Steppenprovinz Akmolinsk, befestigt, hat ein Gymnasium und verschiedene Militärbildungsanstalten und zählt 40 000 Einwohner. Weiterhin berührt die Bahn die Orte Tatarskaja (964 km), Kainsk (1 119 km) und Tschulym (1 290 km) und erreicht bei dem Dorfe Kriwoschtschekowo den Ob (1 421 km). Dieser über 4 000 km lange Strom ist früh schiffbar, besonders lebhaft ist die Schifffahrt zwischen Samarowsk und Tomsk, doch gestattet sein seichtes Bett nicht die Einfahrt von Ozeandampfern. Die sibirische Bahn ist mit ihm durch eine 2 km lange Hafenbahn verbunden. Die Brücke über den Ob wird 853 m lang.

Bei dem Bau der westsibirischen Bahn sind fast gar keine Terrainschwierigkeiten zu überwinden gewesen. Die Linie führt durch eine fast überall angebaute, eintönige Ebene mit schwarzer, fruchtbarer Erde. Wald gibt es fast gar nicht, wenn man nicht etwa die lichten Birkenhaine, die zwischen den Getreidefeldern eingebaut sind, als Wald gelten lassen will.

Die Kosten sind auf 104 200 000 ℳ. veranschlagt worden, haben aber 111 600 000 ℳ. betragen.

Der Bahnbau wurde im Jahre 1891 begonnen; am 24. Oktober 1893 wurde die Strecke Tscheljabinsk-Kurgan, am 1. September 1894 Kurgan-Omsk und am 15. Oktober 1896 Omsk-Ob in Betrieb gesetzt.

Die mittelsibirische Bahn.

Die mittelsibirische Bahn führt vom Ob über den Tom nach der Station Taiga (229 km), an der Stadt Mariynsk (373 km, 13 000 Einwohner) vorbei und über die Flüsse Jaja und Bija nach der Stadt Atschinsk (577 km, 5 000 Einwohner), sodann über die Flüsse Tschulym, Bolschoi Kemschug, Mali Ibrüll und Mali Kemschug nach der 1626 gegründeten Stadt Krasnojarsk (755 km, 15 000 Einwohner). Hier erreicht die Bahn den Jenissei. Der 3 400 km lange, majestätische Strom ist für Ozeandampfer bis Jenisseisk (1 600 km) und für Flussdampfer bis hinauf nach Minussinsk (2 300 km) zugänglich. Eine 3 km lange Hafenbahn wird den Verkehr zwischen Fluss und Eisenbahn vermitteln. Die Brücke über den Jenissei wird 960 m lang und beansprucht einen Aufwand von 22 000 000 ℳ.

Von Krasnojarsk führt die Bahn durch die Thäler der Flüsse Beresowka und Sitik an der Stadt Kansk (998 km) vorbei und überschreitet den Kan auf 427 m langer Brücke und die Schluchten des Toporka mittelst zweier Viadukte von 237 m und 267 m Länge. Bei der Stadt Nischne-Udinsk (1 329 km) übersetzt sie den Uda auf 320 m langer Brücke, weiterhin den Ja (Länge der Brücke 213 m), 9 km von der Station Uktuiskaja die Oka (Länge der Brücke 267 m), passirt die Stadt Polowin und erreicht endlich Irkutsk (1 831 km), nachdem sie zuvor noch die Flüsse Belaja und Maltinka, ersteren mittelst einer 267 m langen Brücke überschritten hat.

Irkutsk, 417 m über dem Meere, 1652 gegründet und am rechten Ufer der 2 000 km langen Angara, des Abflusses des Baikalsees gelegen, ist mit 60 000 Einwohnern die grösste Stadt Sibiriens. Sie ist Sitz des Generalgouvernements gleichen Namens und der Centralpunkt des sibirischen Handels. Der jährliche Geschäftsumsatz der Kaufleute beziffert sich auf 25 000 000 Mark. Wegen seiner Wohlhabenheit und seines Luxus hat sie sich den Beinamen „Kleinparis“ erworben.

Vom Ob bis nach Atschinsk ist der Boden meist wellenförmig, von niederen Hügelketten unterbrochen. Dichte Birken-, Pappel- und Nadelholzwälder wechseln mit wogenden Weizenfeldern. Von Atschinsk an ändert sich die Scenerie. Die Linie nimmt, da grosse Höhen des sajanischen Gebirges durchschnitten werden müssen, den Charakter einer Gebirgsbahn an und behält ihn bis Irkutsk bei. Besonders schwierig ist der Bahnbau zwischen Atschinsk und Nischne-Udinsk und zwischen Uktuiskaja und Polowin, wo ein 913 km langer Bahndamm, oft bis zur Höhe von 20 m, aufgeführt werden musste.

Die Kosten stellen sich gegenüber dem Voranschlage von 161 200 000 ℳ. auf 215 000 000 ℳ., davon treffen auf Krasnojarsk-Irkutsk allein 117 000 000 ℳ.

Die Arbeiten sind auf der mittelsibirischen Bahn im Jahre 1894 in Angriff genommen worden. Am 23. März 1897 ist die Strecke Ob-Krasnojarsk (755 km) dem Betriebe übergeben worden, im Herbste 1897 hat die Eröffnung der Strecke Krasnojarsk-Kljutschi (361 km) und im Herbste 1898 die der Reststrecke Kljutschi-Irkutsk (715 km) stattgefunden.

Die Baikalseeringbahn.

Die Strecke Irkutsk - Missowskaja ist zwar nur 311 km lang, aber fast jedes Kilometer bietet besondere Schwierigkeiten. Um zum Baikalsee zu gelangen, muss die Linie durch drei Flussthäler mühsam ihren Weg suchen. Zunächst schlägt sie die Richtung nach dem Irkut ein. Dieser überschwemmt von Zeit zu Zeit sein ganzes unteres Thal, sodass auf weite Strecken hin Steindämme aufgeführt werden müssen. In seinem oberen Laufe verengt sich das Thal immer mehr und nimmt das Aussehen eines Gebirgspasses an. Durch grausige Schluchten, die sich der reissende Irkut gegraben, an senkrechten Felswänden entlang klimmt die Bahn empor, um mittelst eines 3 822 m langen Tunnels unter dem syrkisunskischen Gebirgsstock in die Bergthäler des Iltscha und des Kultuschnaja hinüber zu gelangen. Die bedeutenden Krümmungen des Iltscha zwingen dazu, hohe Cementdämme mitten in das Bett zu bauen. Erst bei der Station Bystraja an der Mündung des Kultuschnaja in den Baikalsee verliert die Bahn ihren Gebirgscharakter. Aber auch diese Strecke verlangt noch bedeutende Arbeiten. Es müssen die in den See hineinreichenden Ausläufer des Gebirges und die Buchtungen des Sees durchschnitten und zahlreiche Gebirgsbäche überbrückt werden. Von den Schwierigkeiten des Baues kann man sich einen Begriff machen, wenn man erfährt, dass über 2 000 000 Arbeitstage erforderlich sind, um die Erdarbeiten auszuführen.

An der Baikalseeringbahn ist noch kein Spatenstich gethan. Doch ist der Bau dieses zwischen der mittelsibirischen und Transbaikalbahn noch fehlenden Mittelgliedes nicht aufgehoben, sondern nur aufgeschoben. Längstens im Jahre 1900 soll die Linie in Angriff genommen und bis 1904 vollendet werden.

Die Gesammtkosten werden etwa 50 000 000 ℳ. betragen.

Die Irkutsk-Baikalbahn.

Da sich die Baikalseeringbahn als schwierigste Theilstrecke der ganzen Bahn unmöglich rasch herstellen lässt, hat die Bauleitung beschlossen, von der Stadt Irkutsk eine provisorische Bahnlinie nach Listwinitschnoje am Baikalsee zu bauen und über diesen eine Verbindung mit der Transbaikallinie herzustellen. Die Zweigbahn ist nur 68 km lang und führt am linken Ufer der Angara zum Baikalsee, welcher um 400 Fuss höher liegt als Irkutsk, empor.

Die Kosten der Linie sind auf 5 293 000 ℳ. angeschlagen. Die Eröffnung sollte im Oktober vorigen Jahres erfolgen.

Der Baikalsee.

Der Baikalsee ist zweimal so gross als das Grossherzogthum Baden und 60 Mal so gross als der Bodensee, er ist mit

seinen 34 180 qkm der grösste Süsswassersee der alten Welt. Um seine grösste Tiefe auszumessen, müsste man vier Eifelthürme übereinander stellen. Mit seinen bergigen Ufern und seiner dunkelblauen Fluth kommt er uns vor wie ein schöner Schweizersee. Aber so liebreizend er ausschaut, wenn sich die warme Sonne in seinen Wassern spiegelt, so furchtbar kann er werden, wenn der Sturm darin wühlt. Wehe dann dem Schiffe, das sich nicht mehr in eine windgeschützte Bucht flüchten kann.

Obwohl also die Schifffahrt auf dem Baikalsee nicht immer gefahrlos ist, so kann dieser doch, insolange die Baikalseeringbahn nicht fertiggestellt ist, ein willkommenes Bindeglied zwischen der mittelsibirischen und der Transbaikalbahn abgeben. Die Bauleitung hat beschlossen, nach dem Vorbilde der Dänen und Nordamerikaner die Züge von einem Seeufer zum anderen auf einem Dampfprahm überzusetzen. Die Fähranlage wird 6 500 000 ℳ kosten. Der Dampfprahm soll 25 Eisenbahnwagen im Gesammtgewichte von 500 000 kg aufnehmen und die 60 km lange Strecke von der Listwinitschnojer Rhede am westlichen Ufer nach der Myssowajabucht am Ostufer in drei Stunden zurücklegen.

Mit Hilfe von Eisbrechvorrichtungen hofft man noch Eis von 1 m Dicke zu zertrümmern und so die Schifffahrtsperiode von sieben auf zehn Monate auszudehnen. Mit dem Baue des Dampfprahms ist die Schiffsbauanstalt von Armstrong in Newcastle betraut worden. Derselbe wird in England vollständig fertiggestellt, dann wieder auseinander genommen, partienweise nach dem Baikal befördert und dort wieder aufgebaut. Seine Vollendung ist bis zum Frühjahr 1900 zu gewärtigen. Mitten im Winter, wenn das Eis so stark geworden ist, dass es der Eisbrecher nicht mehr durchschneiden kann und dass es schwere Lasten trägt, wird eine leichte elektrische Bahn den Verkehr über die Eisdecke vermitteln.

Die Transbaikalbahn.

Die Transbaikalbahn schlägt von der Hafenstadt Myssowaja wegen des vorgelagerten Chamar-Dabanskigebirges zunächst eine nordöstliche Richtung dem südlichen Ufer des Baikalsees entlang ein, um dann in das Thal des Selenga einzubiegen. In der Nähe der Station Werchne-Udinsk überschreitet sie die Selenga auf 971 m langer Brücke, führt dann an dem Petrowskieisenwerk vorbei durch die Chilkaebene und erklimmt den 1 129 m über dem Meere liegenden Pass des Jablonoigebirges, der Wasserscheide zwischen dem nördlichen und stillen Ozean. Dann senkt sich die Bahn in die Thäler der Flüsse Kuka und Ingoda und bleibt an letzterem Flusse, die hochgelegene Hauptstadt Transbaikaliens Tschita (675 m über dem Meere, 5 000 Einwohner) umgehend, bis zu seiner Mündung in den Onon. Von hier zweigt die chinesische Ostbahn ab. Die Transbaikallinie folgt dem Laufe der Schilka, wie jetzt die Wasser der beiden Flüsse Ingoda und Onon heissen, berührt die durch ihren Handel mit Pelzen bekannte, 1656 gegründete Stadt Nertschinsk und endigt in der Stadt Stretensk.

Die 1 100 km lange Strecke wird 159 400 000 ℳ kosten. Der Voranschlag lautete nur auf 117 200 000 ℳ.

Die Bahn ist seit 1895 im Bau und soll bis 1899 vollendet sein.

Die chinesische Ostbahn.

Die chinesische Ostbahn zweigt bei dem Flusse Onon von der Transbaikalbahn ab, überschreitet den Argun und damit die chinesische Grenze südlich von den Schwesterstädten Alt- und Neu-Zuruchajtujewsk, schlägt die Richtung nach Chailar ein, erklimmt das Chingangebirge und steigt hinab in das Thal des Flusses Tschol, folgt dann dem Laufe des weithin schiffbaren Nonni bis zur Einmündung in den Sungari und erreicht auf dem rechten Ufer dieses mächtigen 1 100 km langen Stromes, die chinesische Mauer durchbrechend, Kirin. Kirin ist die Hauptstadt der Provinz gleichen Namens und hat etwa 150 000 Einwohner. Von Kirin führt die Linie an den Städten Omoso und Ninguta vorbei und vereinigt sich, die chinesische Grenze unweit Poltawka überschreitend, in Nikolskoje mit der Ussuribahn.

Die Linie Onon-Nikolskoje wird 2 050 km lang, hiervon liegen 450 km in Transbaikalien, 1 520 km in der Mandschurei und 80 km in der sibirischen Küstenprovinz.

Die chinesische Ostbahn gehört zwar nominell der russisch-chinesischen Bank, welche am 27. August/8. September 1896 die Baugenehmigung von dem chinesischen Kaiser erhielt; doch liegt Bau und Betrieb ganz in den Händen der russischen Regierung.

Der erste Spatenstich geschah am 28. August 1897; die Vollendung der Bahn soll in 5—6 Jahren erfolgen.

Die Kosten der Strecke Onon-Nikolskoje werden sich ungefähr auf 140 000 000 ℳ belaufen.

Die chinesische Ostbahn hat gegenüber einer Amurbahn grosse Vorzüge. Sie strebt direkt dem japanischen Meere zu und kürzt damit die sibirische Ueberlandbahn um ein Bedeutendes, sie ist billiger zu bauen, weil sie durch ein milderes Klima führt und geringere Terrainschwierigkeiten aufweist, auch ist ihr gleich von Anfang an ein bedeutender Verkehr sicher, da sie durch dicht bevölkertes, wohlangebautes Gelände zieht.

Die Amurbahn.

Die Amurbahn ist zwar mit einer Länge von 2 134 km und einem Aufwande von 260 000 000 ℳ in den Bauplan von 1891 aufgenommen; allein man scheint schon damals nicht ernstlich daran gedacht zu haben, diese Linie zu bauen. Wenigstens sind im Gegensatze zu den übrigen Strecken nur oberflächliche Rekognoszirungen vorgenommen worden. Schon diese haben gezeigt, welch ungeheure Schwierigkeiten zu überwinden wären. Im Winter starrt das Land von Frost, das Frühjahr bringt zahlzeiche Ueberschwemmungen, der kurze Sommer entwickelt mephitische Dünste. Undurchdringliche Waldberge wechseln mit morastigen Thälern. Da muss auch der kühnste Pionier den Versuch aufgeben, Raum für eine Eisenbahn zu schaffen. Man hat deshalb den Bau der Amurbahn endgültig aufgegeben.

Den Verkehr zwischen Stretensk und Chabarowsk wird auch fernerhin der Amur zu vermitteln haben. Er wird im Sommer durch eine kleine Flotte von Dampfern, im Winter durch eine Menge von Schlitten aufrecht erhalten. Auch soll die Poststrasse von Stretensk nach Chabarowsk verlängert werden, um auch in der Periode des Ueberganges von der Schiff- zur Schlittenfahrt und umgekehrt den Verkehr nicht ganz stocken zu lassen.

Die Ussuribahn.

Die mit dem Amur durch eine 6 km lange Hafenbahn in Verbindung stehende Ussuribahn beginnt bei Chabarowsk an der Mündung des Ussuri in den Amur und führt durch die Ussuriebene, 16 km vom Flusse und damit von der Reichsgrenze entfernt, an den Ausläufern des Sihata-Alyngebirges vorbei, die Flüsse Chor, Bikin und Iman und schliesslich den Ussuri selbst überbrückend zu den Ufern des Chankasees. Von da zieht sie an Nikolskoje (660 km), dem Endpunkte der ostchinesischen Bahn, vorbei, durch die Thäler des Suifun und der Uglowa und endigt bei der Stadt Wladiwostok.

Wladiwostok, an der Bai Peters des Grossen gelegen, hat zur Zeit etwa 15 000 Einwohner. Seiner Entwickelung ist immer der Umstand abträglich gewesen, dass der sonst beste Hafen Ostsibiriens während des Winters zufror. Nun soll diesem Uebelstande durch Anschaffung von Eisbrechern abgeholfen werden. Zur Erleichterung des Löschens und Beladens der Handelsschiffe wird ein 470 m langer Steindamm mit einem Aufwande von 3 000 000 ℳ aufgeführt.

Die 769 km lange Strecke sollte nach dem ursprünglichen Bauplane 80 000 000 ℳ kosten, ist aber auf 98 700 000 ℳ zu stehen gekommen.

Der Bau wurde auf der Südussuribahn (Wladiwostok-Iman 413 km) 1891, auf der Nordussuribahn (Iman-Chabarowsk 356 km) 1894 in Angriff genommen und auf der Südstrecke im Sommer 1895, auf der Nordstrecke 1897 vollendet. Am 3. September 1897 lief der erste durchgehende Zug von Chabarowsk nach Wladiwostok.

Zweigbahnen.

Von der grossen Pulsader des sibirischen Reiches werden nach und nach verschiedene Saugadern nach Norden und Süden abzweigen, um auch in die abgelegenen Gegenden Leben zu bringen.

Vorerst ist nur eine solche Zweigbahn gebaut worden, nämlich:

a) die Zweigbahn von Taiga nach Tomsk. Von der Station Taiga zweigt eine Flügelbahn nach der Stadt Tomsk ab. Tomsk, 85 m über dem Meere, 1609 gegründet, ist die Hauptstadt des Gouvernements gleichen Namens, bildet mit ihrer Universität den Mittelpunkt des geistigen Lebens Sibiriens und steht in der Einwohnerzahl (50 000 Seelen) der Stadt Irkutsk nicht weit nach. Der Terrainschwierigkeiten halber hat man davon absehen müssen, Tomsk in die durchgehende Linie einzubeziehen. Die Entfernung von Taiga nach Tomsk beträgt 87 km, während die zur Herstellung einer Verbindung mit der Wasserstrasse bis Tscheremoschniki verlängerte Zweigbahn eine Länge von 95 km hat. Die Kosten betragen 5 700 000 ℳ. Der Bau der Linie begann im Sommer 1895 und schritt so rasch vorwärts, dass noch im Jahre 1896 der Betrieb eröffnet werden konnte.

Später werden folgende Bahnen nachfolgen:

b) die Zweigbahn von Omsk nach Semipalatinsk. Obwohl Omsk mit Semipalatinsk, einer Stadt mit 20 000 Einwohnern, bereits durch den Irtysch verbunden ist, beabsichtigt man doch in nicht allzu ferner Zukunft eine Bahn zu bauen. Die Länge würde 770 km betragen. Von Semipalatinsk, der Hauptstadt der gleichnamigen centralasiatischen Provinz, werden die verschiedenen Punkte Centralasiens und Nordwestchinas durch Karawanen mit russischen Waaren versorgt.

c) die Zweigbahn vom Ob nach Barnaul. Einen Strang wird die sibirische Bahn vom Ob aus nach Barnaul aussenden. Barnaul ist eine Stadt von 20 000 Einwohnern und der Mittelpunkt des reichen und wichtigen Bergwerksdistriktes am Altai.

d) die Zweigbahn von Werchne-Udinsk über Seleginsk nach Kiachta. Etwa 160 km südlich von Werchne-Udinsk liegen an der Mündung der Kiachta in die Selenga die drei Schwesterstädte Troitskovask, Kiachta und Maimatschin. Dort kommen die Kaufleute der russischen Steppen mit den Händlern aus dem Reiche der Mitte zusammen und tauschen Thee und Seide gegen Baumwollwaaren, Pelzwerk und Leder ein. Wenn auch die chinesische Ostbahn den grössten Theil dieses auf 60 000 000 ℳ gewertheten Karawanenverkehres an sich reissen wird, so wird Kiachta doch eine wichtige Etappe für den Verkehr mit der Mongolei und namentlich mit ihrer Hauptstadt Urga (40 000 Einwohner) bleiben.

e) die Zweigbahn vom Nonni nach Blagowjetschensk. Da es sich der grossen Kosten halber nicht rentiren würde, eine Bahn mitten durch das Amurgebiet zu legen und die Schienenstränge von Westen her nur bis Stretensk, von Süden her nur bis Chabarowsk reichen, will man von einem Punkte der Mandschureibahn, der an dem schiffbaren Nonni liegt, eine Zweigbahn nach Blagowjetschensk, der Hauptstadt des Amurgebietes (15 000 Einwohner), bauen und so einen das ganze Jahr offenen Handelsweg für das im Frühjahr und Herbst fast ganz isolirte Amurgebiet schaffen.

Zufuhrbahnen.

Als Zu- bezw. Abfuhrbahnen dienen der sibirischen Bahn:

a) die Zufuhrbahn Tscheljabinsk-Samara. Die Hauptabfuhrbahn für die Produkte Sibiriens wird die bereits am 25. Oktober 1892 eröffnete Linie Tscheljabinsk-Ufa-Samara bleiben. Sie ist die direkte Fortsetzung der sibirischen Bahn und vermittelt den Verkehr mit den Hauptbahnen und -Strömen Russlands. Der Aufwand für diese Linie hat 120 000 000 ℳ betragen.

b) die Zufuhrbahn Tscheljabinsk-Kotlas. Die das Uralgebirge schneidende 745 km lange Theilstrecke Tscheljabinsk-Jekaterinenburg-Perm ist bereits seit 1. Dezember 1895 im Betriebe. Sie hat über 43 000 000 ℳ gekostet. Die 866 km lange Reststrecke Perm-Kotlas wird an den Städten Glasow und Wjätka vorüberführen und einen Aufwand von 80 000 000 ℳ beanspruchen. Die Gesammtstrecke ist berufen in Verbindung mit der Dwina die Erzeugnisse Sibiriens, insbesondere Getreide, dem am weissen Meere gelegenen Hafen Archangel zuzuführen.

c) die Zufuhrbahn Tjumen-Jekaterinenburg-Nischny-Nowgorod. An die bereits seit 8. Januar 1896 bestehende 324 km lange und mit einem Aufwande von 15 000 000 ℳ erbaute Strecke Tjumen-Jekaterinenburg wird sich in nächster Zeit die Linie Jekaterinenburg-Nischny-Nowgorod anschliessen und so eine weitere Verbindung mit dem Herzen Russlands herstellen.

d) die Zufuhrbahnen in China. Zunächst soll die Residenz Peking mit Kirin durch eine über Tientsin-Taku-Schanghaikwan-Niutschwang-Mukden zu erbauende Linie verbunden werden. Von Niutschwang soll eine Linie nach dem das ganze Jahr eisfreien Hafen Port Arthur am Golf Petschili und von Mukden eine südöstliche Linie nach der Halbinsel Korea abzweigen.

(Fortsetzung folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— Die Centralstelle der preussischen Landwirthschaftskammern beabsichtigt dem Vernehmen nach, mit einem Antrag an den königlich preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten heranzutreten, wonach den **landwirthschaftlichen Genossenschaften** mit unbeschränkter Haftpflicht eine vierteljährliche **Stundung der Eisenbahnfrachten** ohne Hinterlegung einer Kaution eingeräumt werde. Die hierüber befragten Landwirthschaftskammern haben sich zustimmend geäussert, verschiedene möchten jedoch diese Vergünstigung auf alle Genossenschaften, also auch auf die mit beschränkter Haftung, ausgedehnt haben.

— Dem Vernehmen nach beabsichtigt die königliche Eisenbahndirektion in Altona mit Rücksicht auf die günstigen Ergebnisse, die mit der seit 1893 und 1894 bestehenden Einrichtung von Güternebenstellen auf den Nordseeinseln Sylt, Föhr und Amrum gemacht worden sind, auch auf der **Ostseeinsel Fehmarn zwei Güternebenstellen** und zwar in Burgstaken mit dem Rollbezirk Burgstaken und Burg und in Orth mit dem Rollbezirk Orth, Landskirchen und Petersdorf einzurichten. Die Thätigkeit dieser Nebenstellen soll indessen nicht, wie dies bisher allgemein geschehen ist, auf die Abfertigung von Stückgütern beschränkt bleiben, sondern versuchsweise auch auf die Annahme und Auslieferung von Wagenladungsgütern, lebenden Thieren und Fahrzeugen ausgedehnt werden, vorausgesetzt, dass es gelingt, die in dieser Hinsicht noch bestehenden Schwierigkeiten durch Verhandlung mit den Fuhr- und Schiffsunternehmern zu beseitigen. Die Beförderung der Güter wird, wie dies schon seither bei der bahnamtlichen Zuführung der Stückgüter der Fall war, mittelst Schiffes von und nach Station Heiligenhafen der Bahnlinie Oldenburg i. H.-Heiligenhafen erfolgen. Es darf erwartet werden, dass die geplante Einrichtung zur Hebung des Güterverkehres zwischen der Insel und dem Festlande wesentlich beitragen wird.

— Die **Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)** hatte im abgelaufenen Jahre eine Mehreinnahme von 21 848 ℳ. Nach Dotirung des Bahnerneuerungsfonds mit 10 900 ℳ und des Pensionsfonds mit 2 000 ℳ sind noch 51 673 ℳ verfügbar und es wird, wie wir der „Abendztg." entnehmen, der am 2. Februar stattfindenden Generalversammlung vorgeschlagen, 51 530 ℳ **zur Bezahlung einer Dividende von 29 ℳ (im Vorjahre 28 ℳ)** pro

Aktie von 100 fl. zu verwenden und den Rest von 349 ℳ dem Bahnerneuerungsfonds zuzuweisen.

— Die Handels- und Gewerbekammer München sprach sich bezüglich des Projektes einer **Eisenbahnverbindung Augsburg-Partenkirchen-Innsbruck** (vergl. Nr. 97 S. 1517 Jahrg. 1898 d. Ztg.) im allgemeinen dahin aus, dass in dieser Angelegenheit die Interessen Münchens mit jenen von Augsburg sich nicht decken. Wenn auch nicht in Abrede gestellt werden könne, dass das Projekt manche Vortheile für Oberbayern bieten würde, so stünden doch dieselben in keinem Verhältnisse zu dem Kostenaufwand, den die Ausführung erfordere, zumal das fragliche Projekt die bestehende Verbindung mit Innsbruck über Rosenheim nur um einige Kilometer abkürze und der Betrieb gegenüber dieser Linie sich viel schwieriger gestalten würde. Anschliessend hieran wurde der Anschauung Ausdruck verliehen, dass für München die Erbauung bezw. Fortsetzung einer Bahnverbindung Partenkirchen-Mittenwald-Innsbruck mit elektrischem Betriebe für viel erstrebenswerther als das vorliegende Augsburger Projekt zu erachten sei.

— Der Münchener „Allgem. Ztg." wird aus Karlsruhe geschrieben: Vor einigen Tagen ging die Mittheilung durch die Presse, dass der **Güter- und Personenverkehr der Main-Neckarbahn** und der **grossherzoglich badischen Staatsbahnen** durch Maassnahmen der preussisch-hessischen Bahnverwaltung neuerliche Schädigungen erlitten habe. Wir sehen uns daher zu der Feststellung veranlasst, dass die Verhandlungen über die Güterinstradirungen, die infolge der Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn erforderlich schienen, im November v. J. zu einer Vereinbarung geführt haben, die auch vom Standpunkt der badischen Eisenbahninteressen durchaus billige und annehmbare Verhältnisse geschaffen hat. Die Vertheilung der Güterbeförderung, wie sie nunmehr zwischen der Main-Neckarlinie und der ehemaligen hessischen Ludwigsbahn ihre vertragsmässige Regelung gefunden, ist allerdings für die erstere etwas ungünstiger im Vergleich zum früheren Zustande, bei dem die hessische Ludwigsbahn über Gebühr benachtheiligt war; sie entspricht aber der Billigkeit und den allgemeinen Grundsätzen, nach welchen auf allen deutschen Konkurrenzlinien die Güterbeförderung getheilt wird. In der Personenbeförderung ist eine Aenderung überhaupt nicht eingetreten.

— **Personalnachrichten.** Dem Vernehmen nach ist dem Eisenbahndirektionspräsidenten Todt in Essen vom 1. März d. J. ab kommissarisch die Verwaltung der Präsidentenstelle bei der Eisenbahndirektion in Breslau übertragen worden. An dessen Stelle soll der Oberregierungsrath Hermann von Halle a. S. nach Essen versetzt und kommissarisch mit der Wahrnehmung der Präsidialgeschäfte bei der Eisenbahndirektion daselbst betraut werden.

Dem Regierungsassessor Dr. Schmitz in Köln ist die Stelle eines Mitgliedes bei der Eisenbahndirektion daselbst übertragen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Herbeiführung von Eisenbahnunfällen durch Ausserachtlassung bestehender Instruktionsbestimmungen.** Das Eisenbahnverordnungsblatt enthält einen Erlass des Eisenbahnministers, der sich mit der Thatsache beschäftigt, dass in letzter Zeit wiederholt Bahnbedienstete, gegen welche die Anklage erhoben war, durch Ausserachtlassung von bestehenden Instruktionsbestimmungen einen Eisenbahnunfall herbeigeführt oder mitverschuldet zu haben, von den zuständigen Gerichten freigesprochen wurden, weil durch Zeugenaussagen als erwiesen angesehen wurde, dass die betreffenden Instruktionen nicht eingehalten werden konnten, oder dass die Nichtbeachtung mit Wissen und Willen der Vorgesetzten erfolgte. Der Erlass ordnet an, dass bei der protokollarischen Vernehmung derjenigen Bediensteten, welche nach dem Thatbestande an dem Unfalle als schuldtragend in Betracht kommen, durch entsprechende Fragestellung oder durch eine seitens der Erhebungsorgane vorzunehmende und im Protokoll zum Ausdrucke zu bringende Feststellung auf jene Momente und Umstände Bedacht zu nehmen sei, welche gegebenenfalls die Einhaltung der betreffenden Instruktionsbestimmungen oder besonderen Vorschriften erschwert oder unmöglich gemacht haben, oder aus welchen sonst eine Entlastung dieser Bediensteten gefolgert werden kann. Stellt sich dabei die Duldung einer Ausserachtlassung der Vorschriften heraus, so werden, wenn eine solche nicht durch besondere Umstände entschuldigt werden kann, auch diejenigen Organe sich zu verantworten haben, denen die Aufsicht über die Einhaltung der Vorschriften oblag. Die so instruirten Erhebungsakte werden nicht nur die richtige Beurtheilung der betreffenden Vorkommnisse vom Standpunkte der Bahnverwaltung ermöglichen, sondern auch die Gerichte in jenen Fällen, in welchen dieselben zu ihrer Orientirung den Erhebungsakt abverlangen, in die Lage setzen, sich über die Schuldfrage ein zutreffendes Urtheil zu bilden. Wird seitens des Gerichtes nicht der Erhebungsakt selbst, sondern nur eine Information darüber verlangt, inwieweit dem an einem Unfalle betheiligten Personal bahnseits ein Verschulden beigemessen werden kann, so sind neben den belastenden Momenten auch die aus den Erhebungsakten hervorgehenden, jeden einzelnen Bediensteten entlastenden Umstände in unzweifelhafter Weise hervorzuheben, wodurch die Einleitung einer gerichtlichen Verfolgung, welche nach der Sachlage voraussichtlich mit dem Freispruche des Angeklagten enden würde, fallweise zu verhindern möglich sein wird.

— **Die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.** Eisenbahnminister Dr. v. Wittek hat in den letzten Tagen in Görz geweilt und bei diesem Anlasse die Trasse der Lokalbahn Görz-Haidenschaft besichtigt. Wie seinerzeit gemeldet, ist seitens des Eisenbahnministeriums die Vornahme von Trassirungen bezüglich einzelner Theilstrecken angeordnet worden, welche bestimmt sind, die bereits vorliegenden Projekte, die auf das Problem der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest Bezug haben, zu ergänzen und zu vervollständigen. Mit den bezüglichen Trassirungen wurde anfangs September begonnen. Unter den Projekten, welche die erwähnten Trassirungsarbeiten umfassen, befindet sich auch jenes einer Verbindung von Görz nach Adelsberg mit einer direkt nach Triest führende Zweiglinie. Die Besichtigung der Trasse der Lokalbahn Görz-Haidenschaft hatte nun, wie das „Eisenbahnblatt" meldet, offenbar den Zweck der Information über die Frage, ob für die erwähnte Verbindung von Görz nach Adelsberg die Trasse der Linie Görz-Haidenschaft benutzt werden könne. Selbstverständlich handelt es sich, wie schon erwähnt, zunächst um eine Ergänzung des Materiales für die seinerzeitige Entscheidung über die südliche Fortsetzungslinie der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest.

— **Eisenbahnprojekt Neusattel - Heinrichsgrün - Frühbuss-Landesgrenze mit Anschluss nach Eibenstock i. S.** Am 8. d. Mts. fand eine stark besuchte Interessentenversammlung statt, bei welcher allseitig anerkannt wurde, dass diese Linie für das Erzgebirge eine förmliche Existenzbedingung sei, dass dadurch die natürlichen Produkte der betreffenden Orte, welche ohne Bahnlinie einfach brachliegen, ihre Verwerthung finden könnten, wobei dem fast permanenten Nothstande, unter dem die Bevölkerung dieses Gebirgszuges leidet, gesteuert würde. Von sächsischer Seite wurde das Projekt auf das Lebhafteste begrüsst und auf den regen Verkehr, den die angestrebte Linie insbesondere für die nach Sachsen so wichtige Zufuhr von Braunkohle verspreche, hingewiesen und die Versicherung gegeben, dass auf sächsischer Seite alles geschehen werde, um das Projekt zu fördern und zu unterstützen, sowie seitens der sächsischen Regierung den Ausbau der Strecke ab Landesgrenze nach Eibenstock zu erlangen. Der gewählte Ausschuss erhielt den Auftrag der Versammelten, alle zur Erreichung des Zweckes nothwendigen Schritte einzuleiten.

— **Neuerungen im Stückgut- und Gepäckverkehr der österreichischen Staatsbahnen.** Allen österreichischen Eisenbahnverwaltungen voran hat die Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1898 eine Reihe von Neuerungen im Transportdienste eingeführt, welche dem verfrachtenden Publikum augenfällige Vortheile bieten. Da ist vor allem die Frankirungsmarke für die Beförderung von ermässigtem Eilgut zu nennen. Ueber dieses einfache Abfertigungsverfahren mit Frankirungsmarken ist bereits ausführlich berichtet worden. Ferner wurde eine beschränkte Stückgutaufgabe in zahlreichen Personenhaltestellen eingeführt, und zwar erfolgt dieselbe auf die einfachste Weise gegen Ausstellung einer Interimsbestätigung seitens des Haltestellenpersonales. Was den Expressgutverkehr anbelangt, so wurde die bahnseitige Zustellung jener Expressgüter eingeführt, welchen vom Aufgeber der Gepäckschein beigegeben wird. Speziell für Wien wurde überdies die Einrichtung getroffen, dass Reisende daselbst gekaufte Gegenstände durch die betreffenden Verkaufsgeschäfte an die Gepäckexpedition auf dem Westbahnhofe oder Kaiser Franz Josefbahnhofe behufs Beförderung als Expressgut nach Stationen und Haltestellen der Lokalstrecke und Zustellung in die Wohnung des Adressaten senden können. Der Erleichterung des Gepäckverkehres dient ein bahnseitiger Zustreifdienst, welcher für Reisegepäck nach den genannten Wiener Bahnhöfen aktivirt wurde; hierbei wird auch die Auflieferung des Gepäckes durch die Rollfuhrbediensteten besorgt und erhält der Reisende gegen Rückgabe der ihm vom Rollfuhrbediensteten eingehändigten Interimsbestätigung und Begleichung der entfallenden Gebühren bei der Gepäckkasse den Gepäckschein ausgefolgt. Es ist in Aussicht genommen, nach Maassgabe des Erfolges der beiden letztgenannten, zunächst in Wien ins Leben gerufenen Einrichtungen die gleichen Maassnahmen auch bezüglich anderer Städte zu

treffen. Nicht in letzter Linie verdient unter den eingeführten Neuerungen auch die Errichtung von Güternebenstellen Beachtung. Solche Güternebenstellen bestehen bereits in grösserer Zahl und weisen zumeist einen sehr lebhaften Verkehr auf. Ueberdies sei jener Maassnahmen gedacht, welche die Staatseisenbahnverwaltung in Absicht auf die thunlichste Förderung der Fahrrädertransporte getroffen hat; hierher gehört die versuchsweise Verwendung besonderer Vorrichtungen zur bequemen und sicheren Unterbringung von unverpackt aufgegebenen Fahrrädern in den Gepäckwagen, ferner die Abfertigung der Fahrräder mit Radkarten in bestimmten Relationen, sowie die Verwendung von Radschildern zur Aufklebung der Stations- und Nummernzettel; durch diese beiden Maassnahmen wird sowohl eine raschere Abfertigung als auch eine grössere Sicherheit gegen Fehlausfolgungen geboten, sowie eine Beschädigung der Fahrräder hintangehalten. Schliesslich soll nicht unerwähnt bleiben, dass seitens der Staatseisenbahnverwaltung in mehreren an der Eisenbahn gelegenen grösseren Städten die Errichtung von mit einem Zustreifdienste verbundenen Güteraufnahme- und Abgabestellen an hierzu geeigneten Punkten des Stadtgebietes in Aussicht genommen ist.

— Die Verwaltung der **Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft** beschäftigt sich, wie das „Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, seit einiger Zeit mit dem Gedanken der Einführung des elektrischen Betriebes. Dieses Problem war schon seitens der früheren Verwaltung Gegenstand von Erwägungen, die indess über das Stadium akademischen Interesses nicht hinausgingen. Der Umstand, das binnen kurzem das gesammte Strassenbahnnetz in Wien den elektrischen Betrieb besitzen wird, hat dieser Frage auch bezüglich der Kahlenbergbahn eine erhebliche Aktualität verliehen. Diesbezüglich werden eingehende Studien gepflogen und es scheint, dass eine Entschlussfassung in dieser Sache nicht lange auf sich warten lassen dürfte.

— **Kurhausfonds des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins.** Aus dem Erträgnisse des Jubiläumswerkes „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch - ungarischen Monarchie“ wurde von der Verlagsbuchhandlung zu Händen des Redaktionskomitees als erste Theilzahlung der Betrag von 20000 Kr. erlegt. Diese namhafte Summe wurde von dem Redaktionskomitee dem Präsidium des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins zur Ueberweisung an den Kurhausfonds zugewiesen.

— **Ein Kartell der österreichischen und der ungarischen Wagenfabriken.** Zwischen den österreichischen und den ungarischen Wagenfabriken sollen, wie die „Neue Freie Presse“ meldet, demnächst Verhandlungen wegen der Bildung eines Kartells eingeleitet werden. In Oesterreich bestehen fünf Wagenfabriken, nämlich die Simmeringer Wagenfabrik, die Ringhoffer'sche Wagenfabrik in Prag, die Nesseldorfer Wagenfabrik, die Weitzer'sche Wagenfabrik in Graz, endlich die Lipinski'sche Fabrik in Sanok. Ungarn hat gleichfalls fünf grössere Wagenfabriken, nämlich Ganz & Comp. sowie die Schlick'sche Fabrik und die Fabrik „Danubius“ in Budapest, die Weitzer'sche Fabrik in Arad und die Raaber Wagenfabrik. Die österreichischen Fabriken haben mit den deutschen Wagenfabriken ein Syndikat wegen Wahrung des gegenseitigen Absatzgebietes geschlossen, derart, dass die deutschen Fabriken nicht nach Oesterreich, und die österreichischen Fabriken nicht nach Deutschland Offerten stellen. Die ungarischen Fabriken haben eine derartige Vereinbarung nicht. Wenn das Kartell zwischen den österreichischen und den ungarischen Fabriken zustande kommt, wird voraussichtlich ein grosses Syndikat errichtet werden, welches einerseits die österreichischen und die ungarischen, andererseits die deutschen Fabriken umfasst und die Wahrung des gegenseitigen Absatzgebietes bezweckt.

— **Die Verantwortlichkeit des Lokomotivführers.** Ein eigenthümlicher Eisenbahnunfall ereignete sich am 11. November 1898 im Wiener Stationsgebäude der Staatseisenbahngesellschaft. Ein Glasergehilfe war im Bahnhofsgebäude zur Zeit, als ein Personenzug (mit gemässigter Geschwindigkeit) einfuhr, mit Glaserarbeiten beschäftigt und stand auf einer Leiter, die mit dem unteren Ende bis aufs Gleise reichte. Als der Zug die betreffende Stelle passirte, wurde die Leiter von der Lokomotive erfasst und umgeworfen. Der auf der letzten Leitersprosse stehende Glasergehilfe wurde herabgeschleudert und am Kopfe erheblich verletzt. Wegen dieses Vorfalles wurde der Lokomotivführer vor dem Strafrichter zur Verantwortung gezogen. Der Angeklagte bemerkte, er habe beim Einfahren in die Station fortwährend Signale gegeben und musste der verletzte Glasergehilfe damit genügend gewarnt sein. Ein Lokomotivführer wisse ohnehin nicht, wo er zuerst hinschauen solle. Der Richter sprach den Angeklagten frei, da es erwiesen sei, dass letzterer fortwährend Signale gegeben habe und derjenige, welcher zwischen den Gleisen arbeitet, denn doch etwas Vorsicht beobachten müsse und die Sorge für seine eigene Sicherheit nicht vollständig anderen Personen überlassen dürfe.

— Im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten hielt Ingenieur F r e u n d einen Vortrag **„Ueber die wirksame Desinfektion der zum Thiertransporte verwendeten Eisenbahnwagen.“** Hierbei gelangte er zu folgenden Schlussfolgerungen: 1. Die gründliche mechanische R e i n i g u n g der Viehwagen kann niemals entbehrt werden. Sie muss stets in sorgfältigster Weise vorgenommen werden. Sie muss auch in jenen Ausnahmefällen (erfolgte Infektion oder begründeter Infektionsverdacht), bei welchen noch überdies eine wirksame Desinfektion der Wagen vorzunehmen ist, derselben stets vorangehen. 2. Die gegenwärtig in Oesterreich, in Ungarn und im Deutschen Reiche, sowie in den übrigen genannten Staaten Europas vorgeschriebenen Desinfektionsverfahren entsprechen, etwa mit Ausnahme der strengen Dampfmethoden, welche in den Niederlanden alternativ zugelassen sind, n i c h t jenen strengen sanitären Anforderungen, welche seitens des österreichischen obersten Sanitätsrathes bei Fällen der Infektion und des Infektionsverdachtes an das neu einzuführende Verfahren gestellt werden. (Der oberste Sanitätsrath fordert, dass zur Desinfektion der Eisenbahnwagen in den A u s n a h m e f ä l l e n einer erfolgten Infektion oder des begründeten Verdachtes einer solchen künftighin nur so wirksame Verfahren zugelassen werden sollen, welche Milzbrandsporen sicher vernichten können. Manche Milzbrandsporen besitzen eine so hohe Widerstandsfähigkeit, dass sie noch bei mehrmonatlicher Lagerung in 5 % Karbolsäurelösung oder bei der 12 Minuten langen Einwirkung des strömenden Wasserdampfes von 100 ° C. ihre Lebensfähigkeit behalten.) 3. Die im Gutachten des obersten Sanitätsrathes im Jahre 1895 vorgeschlagenen Desinfektionsverfahren, welche entweder die längere Durchdämpfung geschlossener Kastenwagen mit hochgespannten Wasserdämpfen, oder die Anwendung des Sprays einer wässerigen Formaldehydlösung betreffen, können den Anforderungen des Eisenbahndienstes n i c h t entsprechen. 4. Das neue Verfahren mittelst Chlorkalklösungen, welches bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn durch den obersten Sanitätsrath in sanitärer Hinsicht erprobt und approbirt wurde, ist unter allen bis heute von demselben als genügend wirksam befundenen Desinfektionsmethoden allein geeignet, den Anforderungen des Eisenbahndienstes zu entsprechen. Durch die Anwendung filtrirter Chlorkalklösungen können die unvermeidlichen nachtheiligen Einwirkungen auf die Wagen auf ein sehr geringes Maass beschränkt werden. 5. Dieses neue Chlorkalkverfahren ist infolge seiner methodischen Durchbildung betreffs aller hier vom sanitären und eisenbahntechnischen Standpunkte zu stellenden Anforderungen jenen Chlorkalkverfahren weitaus überlegen, welche dermalen in der Schweiz, in Belgien und in den Niederlanden zur Anwendung gelangen.

Der Vortragende hob folgende Vortheile des von ihm empfohlenen Chlorkalkverfahrens hervor, und zwar: 1. Die Chlorkalklösungen werden in kaltem Zustande verwendet. 2. Das Verfahren erfordert keine subtilen oder kostspieligen Apparate und keine kostspieligen mechanischen Einrichtungen der Desinfektionsstationen. 3. Dasselbe kann infolge seiner Einfachheit durch Bedienstete von geringerer Intelligenz angewendet werden. 4. Es ist für die Gesundheit der Arbeiter völlig unschädlich. 5. Die Beschädigung der Wagen ist insbesondere bei Verwendung filtrirter Chlorkalklösungen gering und keinesfalls so bedeutend, dass die Anwendbarkeit dieses Verfahrens hierdurch in Frage gezogen wäre. 6. Der Chlorgeruch verflüchtigt sich rasch und können die Wagen voraussichtlich auch ohne Anwendung von Antichlor in kurzer Frist im Güterverkehre unbeschränkt verwendet werden. 7. Durch allfällige Anwendung von Antichlor wäre es möglich, die Wagen s o f o r t nach vollendeter Desinfektion geruchlos zu machen und dieselben nach ihrem Trockenwerden auch mit empfindlichen Waaren zu beladen. 8. Das Verfahren mit 5 % Chlorkalklösung ist nicht theurer als das heute in Oesterreich angewendete Dampfverfahren und billiger als das in Ungarn und im Deutschen Reiche vorgeschriebene Verfahren mit 5 % reiner Karbolsäurelösung. 9. Das neue Verfahren mit Chlorkalklösungen ist das weitaus billigste unter allen heute bekannten genügend wirksamen Desinfektionsverfahren. 10. Durch die in zwei Etappen vorgenommene 12—14 malige Bespülung des Wagens mit einer sehr grossen Menge der unter Druck ausströmenden Chlorkalklösungen wird selbst bei minder sorgfältiger Ausführung dieses Verfahrens doch eine hinreichende Sicherheit für die vollkommene Desinfektion des Wagens geboten. 11. Die Desinfektion selbst ist rasch vollzogen und der Wagen braucht insgesammt nur vier Stunden in der Desinfektionsstation zu bleiben. 12. Die Kontrole der vollzogenen Desinfektion wird durch das reinliche Aussehen aller desinfizirten Stellen wesentlich erleichtert.

— **Das ungarische Eisenbahnwesen im Jahre 1898.** Im Jahre 1898 sind in Ungarn nach einer im „Pester Lloyd“ enthaltenen Uebersicht rund 640 km Bahnen fertiggestellt worden, und zwar nahezu ausschliesslich Lokalbahnen. Hierbei ist besonders hervorzuheben, dass unter den zur Eröffnung gelangenden Lokalbahnen nunmehr auch solche mit Schmalspur vorkommen.

Im Laufe des Jahres 1898 wurde die Ausführung zweier neuer Eisenbahnanschlüsse zwischen Oesterreich und Ungarn angeregt, doch sind die beiden Regierungen über die ersten Verhandlungen noch nicht hinausgekommen. Auch die beiden, mit Rumänien seit Jahren festgesetzten internationalen Anschlüsse sind seitens Rumäniens noch nicht ausgeführt, welcher Umstand namentlich den ungarischen Kohlenexport nach Rumänien bedeutend erschwert.

Konzessionirt wurden im Jahre 1898 11 Vizinalbahnen mit einer Länge von zusammen 441,2 km und einem Baukapital von 16 590 000 fl.

Dem Verkehr wurden im Jahre 1898 12 Linien in der Gesammtlänge von 673,5 km mit einem Baukapital von 25 899 000 fl., darunter zwei Schmalspurbahnen mit einer Länge von 116,3 km und einem Baukapital von 1 990 000 fl. übergeben.

Die Länge des dem Verkehr übergebenen Eisenbahnnetzes war im Jahre 1898 eine geringere als in den Vorjahren; indessen ist die Länge der in diesem Jahre eröffneten Bahnen grösser als der Durchschnitt der letzten fünf Jahre 1894—1898.

Die Länge des ungarischen Eisenbahnnetzes, welches mit Ende des Jahres 1897 noch 15 750,423 km betragen hat, erreicht mit Ende des Jahres 1898 schon 16 390 km und besteht aus folgenden Gruppen: eigentliche Staatsbahnen 7 824,5 km, gesellschaftliche Hauptbahnen 1 342,1 km, Lokalbahnen 7 223,4 km und zwar standen davon in Verwaltung der Staatsbahnen 13 525,571 km und in privater Verwaltung 2 864,429 km.

Von den Lokalbahnen standen unter der Verwaltung

	1897		1898	
	km	%	km	%
der ungarischen Staatsbahnen	5 526,051	77,8	6 107,751	79,1
der gesellschaftlichen Hauptbahnen	343,460	4,8	370,960	4,9
in eigener Verwaltung	1 241,754	17,4	1 241,754	16,0
zusammen	7 111,265	100,0	7 720,465	100,0

— Die **Transporteinnahmen der ungarischen Bahnen** stellten sich im Monat November 1898 im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im November 1898	im November 1897
	fl.	fl.
ungarische Staatsbahnen	8 496 600	8 035 612
Südbahn (ungarische Linien)	671 304	664 782
Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.	106 140	111 383
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Lin.)	499 658	458 562
Mohács-Fünfkirchner E.	51 499	50 268
Fünfkirchen-Bárcser E.	47 900	46 129
Hauptbahnen zusammen	9 873 101	9 406 736
Lokalbahnen „	1 449 054	1 297 210
Hauptsumme	11 322 155	10 703 946

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Monat November 9 166,8 (1897: 9 166,8) km und diejenige der Lokalbahnen 7 249,3 (1897: 6 335,3) km, zusammen somit 16 416,1 (1897: 15 502,1) km.

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 109 508 373 (1897: 107 526 289) fl. und für das Kilometer 6 804 (1897: 7 069) fl. Dieselbe ist demnach gegen das Vorjahr um rund 2 000 000 fl. höher, wobei die Vergrösserung des Netzes um 914 km zu berücksichtigen ist. Von der Mehreinnahme entfallen auf den Personenverkehr der Hauptbahnen rund 716 000 fl., auf den Güterverkehr rund 267 000 fl. und auf die Lokalbahnen rund 1 000 000 fl.

Vereins-Ausland.

— Mit der **Pariser Stadtbahn** soll es — wie die „Nat.-Ztg.“ schreibt — nun doch Ernst werden. Die Unternehmer haben sich bei 2 000 Frcs. Säumnissstrafe für jeden Tag verpflichtet, die Arbeiten bis zum 14. Januar 1900 zu beendigen. Werden sie früher fertig, so erhalten sie 2 000 Frcs. Entgelt für jeden der gewonnenen Tage. Die Arbeiten haben seit mehreren Monaten an verschiedenen Punkten begonnen, so dass schon einige Stücke des Tunnels fertig sind. Es handelt sich um eine Tief-, eigentlich Rohrbahn, die von Vincennes (östlich von Paris) nach der Porte Dauphine (Bois de Boulogne) gehen soll, mit zwei Abzweigungen nach dem Trocadero (gegenüber der Weltausstellung) und der Porte Maillot (Bois de Boulogne-Neuilly). Einzelne Strecken sind jedoch noch sehr zurück, da sie grössere Schwierigkeiten bieten. So namentlich unter dem Bastilleplatz, wo eine Menge Grundmauern früherer Gebäude, auch alte Siele zu überwinden sind. Der Bahnhof kommt unter den Bastilleplatz. Dort hat die Bahn auch eine starke Krümmung. In Vincennes, einem der Endpunkte, sind für den Bahnhof, die Wagenschuppen usw. ungewöhnlich grosse unterirdische Räumlichkeiten erforderlich.

— Ueber den **Ausstand der Arbeiter bei der Jungfraubahn** berichten die „Schweiz. Bahnen“ folgendes: 1. Den Grund für den partiellen Ausstand bildeten nicht Lohndifferenzen, sondern die Wühlereien von fünf Rädelsführern, denen anarchistische Tendenzen nachgesagt werden. Es gelang ihnen durch Drohungen, von den 80 Arbeitern 20 Italiener zum Wegzug zu zwingen, die übrigen blieben. 2. Diese 20 Arbeiter erklärten unten in Lauterbrunnen, die Arbeit wieder aufnehmen zu wollen, falls man sie wieder annehme, den Anstiftern aber eine weitere Beschäftigung versage. Die Bauleitung verzichtete jedoch mit vollem Recht auf die ferneren Dienste der unzuverlässigen Schaar und engagirte neue Arbeiter, die bei den vereinbarten Löhnen und der guten Verpflegung sich stets so zahlreich melden, dass der Tunnelbau bei voller Belegschaft seinen ungestörten Fortgang nimmt. 3. Der Anarchist Vendramini, einer der Aufwiegler, steht im Verdacht, Dynamit zu dem Zwecke gestohlen zu haben, mit demselben Unheil zu stiften.

— Die **italienische Mittelmeerbahn** kann mit Befriedigung auf die Ergebnisse des ersten Halbjahres des Betriebes 1898/99 schauen. Bei einer Gesammteinnahme von 68 797 000 L. für das Hauptnetz (4 730 km) und von 2 747 000 L. für das Nebennetz (1 021 km), stieg das Ergebniss des Hauptnetzes um 3 337 000 L., während das Nebennetz um 330 000 L. weniger einbrachte. An dem Aufschwunge nahmen alle Verkehrszweige Antheil, ganz besonders der Personenverkehr mit 1 461 000 L., und der Frachtgutverkehr mit 1 400 000 L. Das Kilometer Hauptnetz brachte 340 L. mehr ein, als im gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres. Wenn das zweite Halbjahr — wie es allen Anschein hat, da der Herbstverkehr beinahe ungeschwächt andauert — dem ersten nur annähernd gleichkommt, so wird das Betriebsjahr 1898/99 wohl ohne Zweifel das finanziell glänzendste seit dem Bestande der Gesellschaft sein, weil die Ausgaben eher eine abnehmende als steigende Tendenz aufweisen. Dass dies der Fall ist, trotz der grösseren Anforderungen, welche an die Gesellschaft gestellt werden, ist zurückzuführen auf eine Anzahl rationeller Maassregeln, welche das Personal durch Bewilligung einer gewissen Cointeressenz am ersparten Konsum zur grösstmöglichen Sparsamkeit anspornen, ohne die Leistungsfähigkeit der Verwaltung zu schwächen.

— Die Pläne der Mittelmeerbahn behufs **Einführung des elektrischen Betriebes** in dem auf der Linie Genua-Oberitalien befindlichen **grossen Giovitunnel**, wo bekanntlich im vorigen August infolge betäubenden Lokomotivqualmes ein schreckliches Eisenbahnunglück stattgehabt, fanden, nach einer telegraphischen Mittheilung an die „Voss. Ztg.“ aus Mailand, die Zustimmung der Regierung und beabsichtigt dieselbe, dem Parlament sofort einen diesbezüglichen Gesetzentwurf zu unterbreiten.

— Unter Bezugnahme auf den in Nr. 2 S. 29 d. Ztg. gebrachten Bericht, wonach die **Einführung des elektrischen Betriebes auf der Linie Mailand - Monza** wegen verfehlter Konstruktion der dazu bestimmten Akkumulatorenwagen und des deshalb nöthigen Umbaues der Wagen eine bedeutende Verzögerung erleiden sollte, möge zur thatsächlichen Richtigstellung erwähnt werden, dass die Versuchsfahrt mit dem einen Wagen, der fertiggestellt ist, abgesehen von einigen geringfügigen Aenderungen, welche bei einer derartigen zum ersten Male in solcher Weise ausgeführten Konstruktion unvermeidlich sind, ganz gute Resultate gegeben hat. Da jedoch mit nur einem Wagen der Betrieb natürlich nicht aufgenommen werden kann, und die übrigen bestellten Wagen wegen verspäteter Lieferung der Materialien seitens der mit dem Bau betrauten drei Firmen erst in den nächsten Tagen fertig übergeben werden, so musste die versuchsweise Einführung des elektrischen Betriebes bis auf weiteres noch aufgeschoben werden. Doch soll diese Einführung dem Vernehmen nach in kürzester Zeit erfolgen. Ueber die jedenfalls interessanten Resultate dieser Betriebsart wird ein längerer Bericht folgen.

— Ueber die Angelegenheit, **betr. die Uebernahme der auf bulgarischem Boden gelegenen Strecken der orientalischen Bahnen durch die bulgarische Regierung**, wird der „Köln. Ztg.“ unterm 10. d. Mts. aus Konstantinopel geschrieben:

Bis zum 1 Februar sollen nach den Abmachungen zwischen den beiden vertragschliessenden Parteien alle Förmlichkeiten erledigt sein, die für die Uebergabe der bulgarischen Strecken der orientalischen Bahnen an das Fürstenthum erforderlich sind. Die Sobranje hat die Gesetze über diese Frage und die damit im engsten Zusammenhange stehende Neuordnung der bulgarischen Finanzen angenommen, und zur rechtlichen Gültigkeit fehlt nur die Zustimmung der Pforte, der Besitzerin der Linien. Sowohl die Betriebsgesellschaft der orientalischen Bahnen wie der diplomatische Vertreter des Fürstenthums in Konstantinopel, Herr Markoff, haben bereits beim Grossvezier darum nachgesucht, und wenn auch einige Zeit vergehen mag, bis die türkische Regierung einwilligt, so ist damit doch an dem sichern Ausgange nichts geändert. Stimmt die Pforte nicht zu, so ergreifen die Bulgaren trotzdem am 1. Februar Besitz und kümmern sich nicht im geringsten um alle schriftlichen Einsprüche, die man in Konstantinopel schmiedet. Diesmal kann die Pforte nicht auf die Unterstützung irgend einer Macht rechnen, wenn sie sich gegen das Abkommen wehrt. Als die bulgarische Regierung seinerzeit die Strecke Sarambey-Vakarel der Betriebsgesellschaft mit Gewalt fortnahm, war es vor allem die energische Sprache des Berliner Auswärtigen Amts, die zu einer friedlichen Einigung zwang, aber jetzt, wo die zunächst Betheiligten sich verständigt haben, ist ein Eingreifen Deutschlands oder Oesterreich-Ungarns zu Gunsten der Türkei nicht zu erwarten. Mit Recht hat die Betriebsgesellschaft dem Verkehrsminister Machmud Dschelal-Eddin in dem Gesuche um die Zustimmung zu der Abmachung ein langes Register vorgehalten, das die Sünden der Pforte ihr gegenüber enthält. Niemals haben die orientalischen Bahnen bei den gerechtfertigsten Beschwerden gegen bulgarische Uebergriffe irgend welchen Schutz bei der türkischen Regierung gefunden, und zuletzt, als der Bau der Strecke Sarambey-Nova-Zagora von den Bulgaren unternommen wurde in der ausgesprochenen Absicht, damit den Verkehr wenigstens theilweise von der parallel laufenden Linie der orientalischen Bahnen abzulenken, selbst auf die Gefahr eines bedeutenden Fehlbetrages hin, siegte in den leitenden Kreisen der Gesellschaft der Gedanke, sich mit Sofia zu verständigen. Die Türkei hat nun während des Krieges mit Griechenland der Thätigkeit der orientalischen Bahnen es zu verdanken gehabt, dass der Aufmarsch an der Grenze möglich wurde; auf der in französischen Händen befindlichen Verbindungslinie von Dedeaghatsch nach Salonik stellten sich solche Mängel an Personal und Material heraus, dass der Betrieb nur mit Hilfe der Gesellschaft aufrecht erhalten werden konnte, der das Ministerium sogar die gesammte Leitung übertragen wollte. Aber von allen ihr vertragsmässig zustehenden Ansprüchen, beim Ausbau der Vorortstrecken in Konstantinopel, bei der Anlage eines Hafens in Dedeaghatsch usw., wurde der Gesellschaft trotz immer wiederholten Drängens nichts zugestanden, und die Pforte sieht sich jetzt vor den Früchten der Behandlung, die sie selbst beliebt hat. Sie ist oft genug gewarnt worden und erntet jetzt, was sie selbst gesät hat.

— Nach einer „Reuter"-Meldung aus Beirut sind die Arbeiten an der **Haifabahn** nunmehr durch die englische Gesellschaft, welche mit dem Bau betraut ist, wieder aufgenommen worden. Der Geschäftsführer und ein Ingenieur sind in Beirut angekommen, um die Begehung der Strecke zu vollenden. Die Route weicht von ihrer ursprünglich in Aussicht genommenen Richtung dahin ab, dass sie, anstatt nach Jubariyeh weitergeführt, sich mehr südlich nach Baïsan in der Nähe des Jordans wendet, wo sie in der Mitte einer fruchtbaren Ebene eine grosse Domäne durchschneidet, die Privateigenthum des Sultans ist. Es wird beabsichtigt, später die Linie nordwärts bis Damaskus und südlich bis Jerusalem weiter zu führen.

— Ueber den **Bahnbau in der Mandschurei** bezw. über die Thätigkeit der Russen in Niutschwang hat der „Shanghai Mercury" kürzlich folgende Angaben gemacht:

Im September v. J. befanden sich in Niutschwang vier russische Dampfer, die verschiedenes Eisenmaterial für die Mandschureieisenbahn aus Europa herübergebracht hatten. Ausserdem wurden im November mehrere Dampfer aus Newyork mit Schienen, Eisenbahnwagen und Lokomotiven erwartet. Während des Winters beabsichtigt die Bahnverwaltung etwa 200 russische Handwerker in Niutschwang zu beschäftigen, die in besonderen Baracken untergebracht und hauptsächlich mit der Zusammenfügung von Maschinentheilen betraut werden sollen. Die mandschurische Bahn mit ihrer Verzweigung nach Süden (Port Arthur) ist in drei Bauabtheilungen eingetheilt, der Sitz einer Bauverwaltung befindet sich zur Zeit in Niutschwang. Letztere Verwaltung beabsichtigt, noch in diesem Winter etwa 40 000 Kulis beim Bahnbau zu beschäftigen. Etwa 65 km der Erdarbeiten sollen auf der mandschurischen Bahn fertiggestellt sein und man hofft, dass bereits im Frühjahr auf einzelnen Strecken Arbeiterzüge verkehren werden.

— Die meistens gut unterrichtete „Phare d'Alexandrie" bringt die Meldung, die ägyptische Regierung sei von der Absicht, ihre **Eisenbahn im Sudan** zu verkaufen, zurückgekommen, vielmehr sollen die neu in Angriff genommenen Arbeiten nach Möglichkeit beschleunigt werden. Namentlich legt man Werth darauf, die Hauptlinie längs des Nils in kürzester Zeit fertigzustellen. Es gilt als beschlossene Sache, dass die neue Bahnlinie nicht nur von Atbara bis Kartum weitergeführt, sondern noch 600 m über Kartum hinaus bis zum Sobat verlängert werden soll. Die Ausgaben werden ohne grosse Schwierigkeiten auf die Budgets der nächsten Jahre vertheilt werden können.

Allgemeines.

— Die nachstehende Schilderung über **russische Eisenbahnverhältnisse** macht gegenwärtig die Runde durch die russische Presse: „72 Stunden Bahnfahrt sind immer anstrengend; auf der Eisenbahn von Moskau nach Kasan ist die Wirkung aber derartig, dass ich mit Schaudern daran zurückdenke. Die Wagen sind, wie immer auf russischen Bahnen, von unten bis oben vollgepfropft und sogar in der I. Klasse überfüllt. Der Zug kriecht mit 20 Werst (1 russische Werst = 1,067 km) in der Stunde mit langen Verspätungen auf jeder Station. Um das Maass vollzumachen, erlöscht noch das Licht infolge Gasmangels und die Reisenden bleiben drei Stunden im Dunklen. Von dem Uebergang über die Wolga, wodurch gegenwärtig die Stadt Kasan erreicht wird, bin ich noch ganz erschüttert. In der Nähe des Flusses heisst man die Reisenden den Zug verlassen, sogen. Eisbrecher besteigen und 20 Kop. zahlen, obwohl die Fahrkarte bis Kasan Stadt, jenseits der Wolga, lautet. Die Fahrt geht eine Weile auf einem durch das Eis gehauenen Kanal; dann heisst es wieder „Aussteigen". Die übrige, 2 Werst lange Strecke muss über das Eis zu Fuss zurückgelegt werden. Um eine Art Weg zu schaffen, hat man kleine, halb verfaulte Brettchen auf das Eis gelegt, die indessen theilweise im Eiswasser schwimmen. An der Seite der durch die Brettchen geschaffenen Passage stehen Bauern mit Bootshaken, offenbar zum Schutze, wenn einer der Reisenden ausgleiten und sich in einer der Oeffnungen verlieren sollte. Am Anfange des Weges sind Gendarmen aufgestellt, um dafür zu sorgen, dass die Reisenden hübsch zu zweien und in gehöriger Entfernung marschiren und nicht durch zu starke Belastung das dünne Eis gefährden. Für 20 Kop. erlangt man hier also das Recht, im Gänsemarsche über das Eis zu gehen, und die Aussicht, jeden Augenblick zu fallen. Die Bauern mit ihren Bootshaken sind dabei ein schlechter Trost!"

— **Japans Bedarf an Lokomotiven** und anderem Eisenbahnmaterial wurde vor Jahren ausschliesslich von englischen Fabriken gedeckt. In letzter Zeit aber findet ein bemerkenswerther Wechsel der Lieferanten zu Gunsten Amerikas und anderer Länder statt. Die Einfuhr an Lokomotiven hatte im Jahre 1896 einen Werth von 3 564 000 *M*., eine Summe, welche fast ganz in die Taschen englischer Fabrikbesitzer floss. Im Jahre 1897 kam aber von dem 8 470 000 *M*. betragenden Einfuhrwerthe nicht mehr als die Hälfte auf England, und die Statistik des Jahres 1898 wird noch eine weitere Verschiebung der Importverhältnisse Japans auf diesem Gebiete zu Ungunsten Englands zeigen. Ausser Amerika tritt auch Deutschland als Erbe des englischen Exportes unternehmungsfreudig in den Handel des Ostens.

— Der **Handel mit Sibirien** ist seit dem Bau der Bahnen zusehends im Steigen. Ganz besonders sind es die südlichen Bezirke des weiten Reiches, die eine recht lebhafte Ausfuhr nach Europa unterhalten. Kurgan z. B., das an der südsibirischen Linie liegt, kann heute als der erste Exportort in Butter gelten; es versorgt die grössten Geschäfte der Welt mit diesem Erzeugnisse der Landwirthschaft. Im vergangene Jahre hat der Export der Butter aus dem Kurganer Kreise eine Höhe von 2 000 000 R. erreicht. Ueberdies versorgt Kurgan die grössten Städte des Zarenreiches mit Steppenvieh. Der Hauptexporteur nach dieser Richtung, Korolkow, hat in den ersten Monaten des verflossenen Jahres 8 500 Stück Hornvieh und ausserdem 600 000 Pud Fleisch exportirt, das für die russische Armee bestimmt war. Zuguterletzt versorgt Kurgan Russland auch mit Geflügel und Hühnereiern. Die letzte Ausfuhr in diesem Artikel betrug 95 Wagen zu je 150 000 Stück, das ergibt die Kleinigkeit von 14 250 000 Hühnereiern. Diese Ziffern sprechen sehr deutlich, denn sie zeigen, von wo aus in Zukunft Europa mit Nahrung versorgt wird.

— **Erstaunlich sind — wie in einem Artikel des „Hamb. Corresp." ausgeführt wird — die Schiffsgeschwindigkeiten,** die

die moderne Technik bis zur Stunde erzielt hat. Als im Jahre 1825 der erste Dampfer, ein Raddampfer von 60—80 PS, von Newyork nach Liverpool fuhr, war er 25 Tage unterwegs. Heute wird diese Reise von den grössten Dampfern in etwa 5 Tagen zurückgelegt. Die neuen grossen Lloyddampfer laufen in der Stunde etwa 45 km; sie fahren also mit der Geschwindigkeit eines beschleunigten Personenzuges. Weitaus die schnellsten Schiffe sind aber gegenwärtig die sogen. Torpedobootzerstörer.

Bekanntlich tauchten die ersten Torpedoboote vor etwa zwei Jahrzehnten auf und zwar in England mit einer Geschwindigkeit von etwa 15 Knoten = 27,8 km in der Stunde. Näheres über die Entwickelung der Torpedoboote findet sich in der interessanten Schrift des Korvettenkapitäns Gerike unter dem Titel „Die Torpedowaffe“. In England hat man neuerdings Torpedobootzerstörer gebaut, die bei ihren Probefahrten etwas über 30 Knoten = 55,6 km in der Stunde zurücklegten. Das neueste englische Versuchstorpedoboot „Turbinia“ soll es auf 32,7 Knoten = 60,6 km gebracht haben, aber an dem empfindlichen Mangel leiden, nur eine sehr ungenügende Rückfahrtgeschwindigkeit entwickeln zu können. Eine noch grössere Geschwindigkeit zeigen die neuesten Torpedobootzerstörer aus der Werft von F. Schichau in Elbing, die im Auftrage der chinesischen Regierung gebaut worden sind. Diese Torpedobootzerstörer erreichen eine Geschwindigkeit von nicht weniger als 35,2 Knoten = 65,1 km in der Stunde, fahren also annähernd so rasch wie ein Schnellzug, allerdings ohne Ladung. Im ausgerüsteten Zustande mit 67 t Kohlen an Bord fahren sie 33,6 Knoten = 62,2 km in der Stunde, also noch immer erheblich rascher als das englische Boot „Turbinia“ in leerem Zustande. In der Weihnachtsfestnummer der neuen reich illustrirten Zeitschrift „Ueberall“ des deutschen Flottenvereins findet sich die Abbildung eines dieser neuen deutschen Torpedobootzerstörer für China.

Zu diesen Angaben ist indessen ein nicht unerheblicher Vorbehalt zu machen. Die angegebenen Höchstgeschwindigkeiten beziehen sich lediglich auf Probefahrten. Ein jeder Marineoffizier weiss, was darunter zu verstehen ist, und weiss, dass es nothwendig ist, von den Höchstgeschwindigkeiten bei Probefahrten etwa 6 Knoten = 11 km in Abzug zu bringen, um die Geschwindigkeit zu ermitteln, die das betreffende Boot im Ernstfalle und auf die Dauer thatsächlich entwickeln kann. Aber auch, wenn man diesen Abzug macht, bleiben noch erstaunliche Geschwindigkeiten übrig, an die man vor einem Menschenalter nicht zu denken gewagt hat.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass man in Zukunft noch grössere Geschwindigkeiten entwickeln wird. Die Schiffsbaukunst hat in den letzten Jahren ausserordentliche Fortschritte gemacht, und unberechenbar sind diejenigen, die noch in der Zukunft schlummern. Die Technik steht nicht still, rastlos ist der menschliche Geist bemüht, auch nach dieser Richtung hin immer Vollkommeneres zu schaffen, und ungeahnte Fortschritte sind möglich, wenn einmal das grosse Problem der Zukunft gelöst, wenn es gelungen sein wird, elektrische Kraft unmittelbar aus der Kohle unter Verbrennung der Kohle, also ohne Vermittelung der Dampfmaschine, ohne Kraftverlust zu gewinnen. Vor der Hand plant man in Nordamerika die Herstellung eines Torpedojägers mit einer Geschwindigkeit von 40 Knoten = 74 km, mit 16 elektrischen Motoren für 16 Schrauben an den Seiten und am Hintertheile des Schiffes, so dass 800 Umdrehungen in der Minute bewirkt werden können. Möglich, dass die nächsten Fortschritte der Schiffbautechnik in Nordamerika gemacht werden, wo mit Rücksicht auf den steigenden Bedarf sich weitere Kreise als bisher diesem Gebiete des Erwerbs- und Verkehrslebens zuwenden werden.

Berichtigung.

In dem in Nr. 99 Jahrg. 1898 d. Ztg. abgedruckten Aufsatze: „Oberbauerhaltung“ sind einige Druckfehler enthalten. Es muss heissen:

Seite 1543, 2. Spalte, 6. Zeile von unten „Entwässerungs**rigolen**“ statt „Entwässerungsrajolen“;
„ 1544, 1. „ 20. „ von oben „Lagefehler“ statt „Legefehler“;
„ 1545, 1. „ 3. „ des Punktes 4 „Ersatzschiene wieder befestigt“ statt „Ersatzschiene weder befestigt“;
„ 1545, 2. „ 13. „ des Punktes 6 „Stuhlschrauben“ statt „Stahlschrauben“;
„ 1546, 1. „ 1. u. 2. Zeile von oben „Dexellehre“ statt Dexellehne“;
ebenda 3. u. 4. Zeile „**umgeschmiedet**“ statt „eingeschmiert“.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 1. Februar d. J. wird der an der Berliner Ringbahn zwischen den Stationen Rixdorf und Tempelhof neuerrichtete Haltepunkt Hermannstrasse für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen:

zwischen Hermannstrasse und Rixdorf . . . . 0,83 km
„ „ „ Tempelhof . . 3,43 „

Vereinigung der Abfertigungsstellen der Station Frankfurt a/M. Hauptbahnhof.

Nach einer Mittheilung der königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. sind die bisher getrennten Abfertigungsstellen der Station Frankfurt a/M. Hauptbahnhof (Staatsbahnhof und H. L. B.) am 15. Januar d. J. vereinigt worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 15. Januar d. J. ist die an der Strecke Schönbrunn-Troppau zwischen der Station Schönbrunn und der Halte- und Ladestelle Dielhau gelegene Ladestelle Strzebowitz als Halte- und Ladestelle Strzebowitz auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Schreibweise eines Stationsnamens.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Das Wort Märzdorf im Stationsnamen Gross-Märzdorf (Kreis Schweidnitz) ist für die Folge nicht mehr mit „ä“, sondern mit „e“ zu schreiben.

Vereinskilometerzeiger.

Der Vereinskilometerzeiger Nr. 80 (Szamosvölgyer Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden. Zu den bestehenden Vereinskilometerzeigern sind an Nachträgen erschienen: Nachtrag I zu dem Kilometerzeiger Nr. 39 (königliche Eisenbahndirektionen zu Hannover, Cassel und Münster), je der Nachtrag III zu den Kilometerzeigern Nr. 14 (königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion zu Mainz) und Nr. 36 (königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld); je der Nachtrag IV zu den Kilometerzeigern Nr. 3 (grossherzoglich badische Staatseisenbahnen), Nr. 30 (pfälzische Eisenbahnen) und Nr. 45 (königlich sächsische Staatseisenbahnen); Nachtrag V zu dem Kilometerzeiger Nr. 35 (königliche Eisenbahndirektionen zu Bromberg, Danzig und Königsberg); Nachtrag VI zu dem Kilometerzeiger Nr. 40 (königliche Eisenbahndirektionen zu Köln, St. Johann-Saarbrücken und Essen); Nachtrag VIII zu dem Kilometerzeiger Nr. 4 (königlich bayerische Staatseisenbahnen) und Nachtrag I zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern“. Durch den Nachtrag I zur „Sammlung usw.“ werden die in der Zeit vom 1. Januar 1898 bis einschliesslich Dezember 1898 ausgegebenen Nachträge zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern“ und durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 80 wird der im August 1897 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse.

Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 46 (Stargard-Cüstriner Eisenbahn), Nr. 78 (k. k. priv. österreichische Nordwestbahn) und

Nr. 79 (k. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn) sind neu herausgegeben worden. Zur „Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen" ist der Nachtrag VII erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse werden aufgehoben: das im Dezember 1893 ausgegebene Verzeichniss Nr. 46, das im September 1896 ausgegebene Verzeichniss Nr. 73 und das im September 1896 ausgegebene Verzeichniss Nr. 79.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 82 vom 9. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anträge auf Aenderung des Musters II im Anhange III des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 13. Januar d. J.).

Nr. 93 vom 7. Januar d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche auf Exemplare der Zeitung des Vereins abonnirt haben, betreffend Abonnementskosten für die Zeitung des Vereins für das erste Halbjahr 1899 (abgesandt am 13. Januar d. J.).

Nr. 120 vom 7. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 13. Januar d. J.).

Nr. 121 vom 7. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 13. Januar d. J.).

Nr. 175 vom 10. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (die bosnisch-hercegovinische Staatsbahn und sämmtliche k. k. Staatsbahndirektionen), betreffend die Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen (abgesandt am 13. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Reststrecke Taubenbach-Bock-Wallendorf der Nebenbahn Probstzella-Bock-Wallendorf.

Am 16. d. Mts. wird die 1,61 km lange Reststrecke Taubenbach-Bock-Wallendorf der Nebenbahn Probstzella-Bock-Wallendorf für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben.

Die an dieser Reststrecke gelegene Haltestelle Bock-Wallendorf erhält nach Maassgabe ihrer baulichen Einrichtung die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; ebenso ist die Haltestelle für den Privatdepeschenverkehr nicht eingerichtet.

Für diese Reststrecke haben Gültigkeit: „Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands" vom 5. Juli 1892, die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, das Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 1. Januar 1893 nebst Nachträgen, das Uebereinkommen hierzu vom 1. Januar 1897, die deutschen Eisenbahntarife Theile I für Personen und Reisegepäck, Güter und lebende Thiere und Theile II für den Direktionsbezirk Erfurt.

Der Fahrplan für diese Strecke ist in dem allgemeinen Fahrplan der Direktionsbezirke Erfurt-Halle, der am 1. Oktober d. J. in Kraft getreten ist, enthalten.

Erfurt, den 12. Januar 1899. (168)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Der Personenzug 512 — I. bis IV. Klasse — von Straussfurt nach Erfurt, welcher im jetzigen Winterfahrplanabschnitt nur noch im April und an den Montagen im März d. J. verkehren sollte, wird an allen Tagen des Monats März d. J. verkehren, und zwar gegen den bisherigen Fahrplan mit 5 Minuten früherer Abfahrt von Straussfurt (4^{32}) und 5 Minuten früherer Ankunft in Erfurt (5^{26}). Hierdurch wird der Anschluss an den Schnellzug 189 Bebra-Gera (ab Erfurt 5^{30}, an Weimar 5^{49}, an Gera 7.27) für die von Straussfurt kommenden Reisenden herbeigeführt.

Erfurt, im Januar 1899. (169)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr auf folgenden Strecken unterbrochen:

Strecke	Zeitraum
Hadikfalva-Brodina	vom 5/1. bis 12/1. l. J.
Potutory-Ostrów-Berezowica	„ 7/1. „ 10/1. „ „
Kolomea-Sloboda rungurska Grube und Nadworna Vorstadt-Szeparowce-Kniazdwór	vom 7/1. bis 12/1. l. J.
Biala csortkowska-Zaleszczyki	vom 7/1. bis 12/1. l. J.
Luzan-Zaleszczyki	vom 7/1. bis 12/1. l. J.
Borki wielkie-Grzymałów	vom 7/1. bis 12/1. l. J.
Nepolokoutz-Wiznitz	vom 7/1. bis 12/1. l. J.

Wien, am 13. Januar 1899. (170)

4. Güterverkehr.

Gruppenwechseltarife IV/V und V/VIII, oldenburgisch-mitteldeutscher Gütertarif und Militärbahn-Staatsbahntarif.

Am 16. Januar 1899 wird die an der Strecke Probstzella-Bock-Wallendorf des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt gelegene Haltestelle Bock-Wallendorf für die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, Stückgüter und Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze wird auf die veröffentlichten Tarife verwiesen, auch ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 12. Januar 1899. (171)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Vom 20. Januar d. J. ab werden die Stationen Gräfenthal, Lippelsdorf, Taubenbach und Bock-Wallendorf des Direktionsbezirks Erfurt mit direkten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 19 für thüringische etc. Waaren des Tarifheftes 1 einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 13. Januar 1899. (172)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Eisenbahnverband.

Für den Verkehr zwischen Stationen der dänischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahnen Deutschlands andererseits, tritt mit dem 1. März d. J. ein neuer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen in Kraft.

Durch ihn wird der Tarif vom 1. Dezember 1889 nebst den Nachträgen I–III aufgehoben.

Neben erheblichen Ermässigungen treten im Verkehre zwischen einzelnen westjütischen Stationen einerseits und Stationen südlich Elmshorn andererseits geringe Frachterhöhungen dann ein, wenn entgegen den vereinbarten Wegevorschriften die Beförderung über Vamdrup — anstatt über Hvidding — verlangt wird.

Bis zum Erscheinen des Tarifs ist das Nähere bei dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Altona, den 16. Januar 1899. (173)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oldenburg-mitteldeutsch- und Altonaer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr von den Stationen Augustfehn, Leer und Oldenburg nach den Stationen Altona, Hamburg H. und Wilhelmsburg anderweite ermässigte Frachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II in Kraft. Das Nähere ist auf den genannten Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 11. Januar 1899. (174)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

In Theil IV Heft 2 vom 1. August 1893 ist auf Seite 8 des Haupttarifes bei Ziffer 3 der Abtheilung c mit Gültigkeit vom 20. lfd. Mts. nachzutragen:

„c) Friesen und Friesbrettchen auch Jalousienbrettchen, gehobelt, genuthet, bezw. gelocht."

München, den 10. Januar 1899. (175)

Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-sächsischer Thierverkehr.

Mit dem 20. d. Mts. gelangt zum Tarif für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag 3 zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen einigen Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn mit mehreren Stationen der

sächsischen Staatseisenbahnen. Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 9. Januar 1899. (176)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. wird die Station Goddelau=Erfelden in den hessisch-bayerischen Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Oktober 1892 mit direkten Frachtsätzen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Mainz, den 13. Januar 1899. (177)

Königl. preuss. und grossh. hess. Eisenbahndirektion.

Sächsisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband, Heft 5.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 23. August v. J. wird veröffentlicht, dass die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Holz, Abtheilung a von den Stationen Gmünd und Zartlesdorf der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach den Stationen Lugau, Oelsnitz i. E. und Zwickau der sächsischen Staatseisenbahnen bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember d. J. in Kraft bleiben.

Dresden, den 14. Januar 1899. (178)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Schiffbaueisentarif für binnenländische Werften.

Am 1. Februar 1899 wird im Gruppen- und Wechselverkehre der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, sowie im Binnenverkehre der Reichseisenbahnen und im Wechselverkehre der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen mit den Reichseisenbahnen versuchsweise und widerruflich ein neuer Ausnahmetarif 9 S. für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen, an denen sich Schiffswerften für den Bau usw. von See- und Flussschiffen befinden, zur Einführung gelangen. Der Ausnahmetarif wird zwei Klassen mit je besonderen Sätzen umfassen und zwar Klasse I für Eisen und Stahl zum Spezialtarif I gehörig und Klasse II für Eisen und Stahl zum Spezialtarif II gehörig, sowie für folgende Gegenstände des Spezialtarifes I: Anker, Schiffsketten, Drahtseile, Nieten, Nägel, Schrauben, Unterlagsscheiben zu Schrauben, Muttern sowie Roheisen zum Spezialtarif III gehörig.

Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes werden unter bestimmten Bedingungen auf besonderen Antrag nachträglich im Rückerstattungswege gewährt.

Ueber die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes und die Höhe der Ausnahmefrachtsätze werden die betheiligten Abfertigungsstellen demnächst Auskunft geben.

Altona, den 11. Januar 1899. (179)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Getreideverkehr von ostdeutschen Stationen nach preussisch-österreichischen Grenzstationen.

Mit Gültigkeit vom 18. d. Mts. werden die Stationen Dürrlettel, Politzig, Reppen, Rogsen, Schermeisel, Topper und Wierzebaum des Eisenbahndirektionsbezirks Posen in den Ausnahmetarif für den oben bezeichneten Getreideverkehr einbezogen.

Die Frachtsätze sind von diesen Stationen zu erfahren.

Breslau, den 11. Januar 1899. (180)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Die mit Gültigkeit vom 1. September 1898 eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Schnittholz (Bretter) zwischen Brassó transit, Station der k. ungar. Staatsbahnen, und den Stationen Mannheim (bad. B. u. E.-D. Mainz), Ludwigshafen a/Rh., Gustavsburg, Mainz C. B., Mainz Hafen, Mannheim=Neckarvorstadt und Frankfurt a/M. (sämmtl. Bahnhöfe) treten mit 15. März 1899 ohne Ersatz ausser Kraft.

München, den 13. Januar 1899. (181)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. wird die Station Miste der holländischen Eisenbahn mit den für Lichtenvoorde bestehenden Frachtsätzen in den Gütertarif einbezogen.

Dortmund, den 10. Januar 1899. (182)

Namens der betheiligten Verwaltungen: die Direktion der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Ausgabe eines neuen Tarifheftes 1.

Am 1. März 1899 tritt an Stelle des Theiles II Heft 1 vom 1. Januar 1896 nebst Nachträgen I—VI ein neuer Theil II Heft 1 in Kraft, welcher ausser Tarifermässigungen auch Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen enthält.

Der neue Tarif kann zum Preise von 1,60 ℳ = 1,90 Kr. von den bekannten Dienststellen käuflich bezogen werden.

Breslau, den 11. Januar 1899. (183)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft 4.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Kleie usw. Abtheilung b zwischen den nachgenannten Stationen, wie folgt, berichtigt:

Altenburg-Nussdorf, Wien II (K. F. J. B.) und Wien (Lagerhaus) von 122 auf 222 ₰,
Altenburg-Wien I (K. E. B.) von 141 auf 241 ₰,
Altenburg-Wien (Donaukaibahnhof) von 129 auf 229 ₰.

Dresden, den 11. Januar 1899. (184)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15 d. Mts. werden nach den Stationen der Neubaustrecke Jädickendorf-Pyritz der Stargard-Cüstriner Eisenbahn Frachtsätze für Einzel-, sowie für Massensendungen (von mindestens 25 000 kg) zur Einführung gebracht. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 11. Januar 1899. (185)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif, Theil II Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1899 wird die Stationsverbindung Schweinfurt C. B.-Friedek=Mistek in den Ausnahmetarif Nr. 22 für Steinplatten etc. aufgenommen.

München, den 8. Januar 1899. (186)

Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.
Einführung von ermässigten Frachtsätzen für Eisen- und Stahlwaaren, Maschinen und Maschinentheile etc.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1899 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1899, treten für die Beförderung von Eisen- und Stahlwaaren, Maschinen und Maschinentheile, ferner für sämmtliche Waaren aus unedlem Metalle, welche laut Güterklassifikation des Tarifes Theil I, Abtheilung B des österr.-ungar.-russischen Eisenbahnverbandes nach Ausnahmetarif II/a, b, c, tarifiren, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für:

a) unter 5 000 kg,
b) mindestens 5 000 } kg, pro Frachtbrief und Wagen
c) „ 10 000 }

nachstehende Frachtsätze pro 100 kg in Hellern im Kartirungswege in Kraft:

Von	nach Brody (Bhf.) trs.	Granica trs. bezw. Szczakowa trs.	Nadbrzezie=Ldgsplatz trs.	Nowosielitza (Bhf.) trs.	Podwoloczyska (Bhf.) trs.
Bubna (St. E. G.)	a) 289	a) 159	a) 241	a) 350	a) 319
	b) 250	b) 137	b) 207	b) 303	b) 275
	c) 212	c) 116	c) 175	c) 256	c) 233
Prag (St. E. G. u. Oe. N. W. B.)	a) 289	a) 159	a) 241	a) 350	a) 318
	b) 249	b) 137	b) 207	b) 303	b) 275
	c) 212	c) 116	c) 175	c) 256	c) 233
Lieben (St. E. G. u. Oe. N. W. B.)	a) 287	a) 157	a) 239	a) 348	a) 317
	b) 248	b) 135	b) 205	b) 301	b) 273
	c) 210	c) 115	c) 174	c) 255	c) 232

Für die Abfertigung vorstehender Transporte sind die Bestimmungen des Tarifes Theil II, Heft 1 des obgenannten Verkehres vom 1. August 1895 maassgebend.

Wien, am 3. Januar 1899. (187)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.
(Einbeziehung der Station Feldkirch transit in den Ausnahmetarif 2 für Getreide etc.)

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1899 wird die Station Feldkirch transit der k. k. österr. Staatsbahnen in den vom 1. Ja-

nuar 1897 bestehenden Tarif Theil II für den obenbezeichneten Verkehr, auf Seite 22, in die Schnitttafel mit nachstehendem Frachtsatze aufgenommen:

Schnitttafel II.

Zwischen dem Schnittpunkte und	Ausnahmetarif 2 (s. Nomenklatur Seite 12)	
	a) Getreide etc.	b) Oelkuchen etc.
	für 100 kg in Centimes (Gold)	
Feldkirch transit .	239	

Wien, am 9. Januar 1899. (188)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.

(Ergänzung der besonderen Bestimmungen.)

Mit Gültigkeit vom 1. März 1899 wird der Abschnitt II der besonderen Bestimmungen auf Seite 7 des vom 1. Januar 1897 gültigen Tarifes Theil II, Heft 2, für den süddeutsch-österreichisch-russischen Grenzverkehr, durch folgenden Absatz 5 ergänzt: „5. Für Sendungen, welche aus Russland oder umgekehrt, nicht mit direkten Frachtbriefen befördert, sondern in Granica einer Neuaufgabe unterzogen werden, gelangen ausser den im Sinne dieses Tarifes im Verkehre mit der genannten Station zu berechnenden Gebühren noch zu Gunsten der Iwangorod-Dombrowaer oder der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft besondere Nebengebühren nach Maassgabe der Lokaltarife der bezeichneten Verwaltungen zur Einhebung."

Wien, am 12. Januar 1899. (189)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

I. Ergänzung der besonderen Bestimmungen.

II. Aenderung des Wortlautes der Nomenklatur des Ausnahmetarifes 8 A (landwirthschaftliche Maschinen).

I. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1899 ist im obenbezeichneten Verkehre, u. zw. auf Seite 12 des vom 1. September 1896 gültigen Tariftheiles II, Heft 1, unter „A. Im Verkehre mit den preussischen Staatsbahnen" ein neuer Punkt 24 und auf Seite 10 des vom 1. August 1898 bestehenden Tariftheiles II, Heft 2, unter „B. Im Verkehre mit den übrigen Stationen der preussischen Staatsbahnen" ein neuer Punkt 12 mit folgendem Wortlaute aufzunehmen:

„Stettin.

In Stettin besteht ausser dem Personenbahnhof, der dem Eilgutverkehr dient, noch der, dem Frachtgutverkehr dienende Centralgüterbahnhof mit den tarifarisch zu letzterem gehörigen Ladestellen ‚Freibezirk', ‚Dunzigbahnhof' und ‚Neues Bollwerk', auf welchen die Stadt Stettin den Betrieb führt. Die Annahme und Auslieferung der Güter auf diesen Ladestellen erfolgt nach Maassgabe eines von der Stadt Stettin erlassenen besonderen Reglements.

Sendungen von und nach Stationen über Stettin hinaus werden nach und von den zu den Ladestellen führenden städtischen Uebergabegleisen kostenfrei überführt, erstere jedoch nur dann, wenn sie bereits mit der Frachtbriefvorschrift ‚Stettin Freibezirk', ‚Stettin Dunzigbahnhof' oder ‚Stettin Neues Bollwerk' in Stettin eingehen oder die Anträge auf Ueberführung vor Eingang der Sendungen in Stettin gestellt werden.

Werden die Anträge auf Ueberführung erst nach Eingang der Güter in Stettin gestellt, so wird erhoben:

a) bei Wagenladungen für jeden Wagen 3 ℳ,

b) bei Stückgutsendungen für 100 kg 10 ₰, mindestens aber für jede Frachtbriefsendung 1 ℳ.

Wird die Ueberführung erst nach erfolgter Bereitstellung der Wagen verlangt und gestattet, so leidet der Lauf der Entladefrist durch die Ueberführung nach der Ladestellung keine Unterbrechung.

Für die Abfertigung auf den drei Ladestellen ‚Freibezirk', ‚Dunzigbahnhof' und ‚Neues Bollwerk' ist eine besondere Güterabfertigung auf dem Hafenbahnhof Stettin Freibezirk errichtet. Sendungen nach den drei Ladestellen sind auf ‚Stettin Freibezirk' zu kartiren."

II. Mit Gültigkeit vom 1. März 1899 ist auf Seite 93 des vom 1. September 1896 gültigen Tariftheiles II, Heft 1, Ausnahmetarif 8 A (landwirthschaftliche Maschinen), in der 5. Zeile von oben zwischen den Worten „exklusive" und „Lokomotiven" einzuschalten: „Getreidereinigungsmaschinen (Windfegen) und."

Wien, am 13. Januar 1899. (190)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Getreide und Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Malz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von nachstehenden Stationen:	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Baranów	200 ₰
Barszczowice	206 „
Belz	208 „
Bierzanów	143 „
Bobrka	217 „
Bochnia	155 „
Bogdanówka	234 „
Bogumilowice	166 „
Borki wielkie	229 „
Bortniki	228 „
Borynicze	222 „
Brody	216 „
Buczacz	256 „
Bukaczowce	234 „
Bursztyn	238 „
Chmielów	202 „
Chodorów	226 „
Czarna	176 „
Czerepkoutz	299 „
Czernowitz	292 „
Czortków	268 „
Dabie	186 „
Debica	179 „
Drohobycz	263 ₰
Dzuryn	267 „
Gródek	196 „
Hadikfalva	304 „
Hadynkowce	275 „
Halicz	242 „
Hliboka	299 „
Husiatyn	282 „
Itzkany	318 „
Jaroslau	189 „
Jezierna	222 „
Jezierzany	256 „
Kalinowszozyzna	267 „
Kálusz	227 „
Kolomea	265 „
Kopyczynce	275 „
Korczów bei Uhnów	208 „
Korosciatyn	248 „
Korszów	258 „
Krasne	211 „
Krechowice	224 „
Krystynopol	208 „
Lancut	201 „
Lemberg	202 „
Lemberg podzamk.	203 „
Lubaczów	208 „
Luzan	283 „
Maxymówka	232 „
Medyka	191 „
Mielec	191 „
Mikalajów	217 „
Monasterzyska	250 „
Mosciska	192 „
Mszana	199 „
Nadbrzezie	209 „
Nizniów	241 „
Nowa grobla	208 „
Nowosielitza	339 „
Oleszów	240 „
Oleszyce	208 „
Ostrów	208 „
Ozydów	214 „
Podgorze-Plaszów	142 „
Podleze	146 „
Podwóloczyska	234 „
Przemysl	192 „
Przeworsk	207 „
Pyszkowce	263 „
Radymno	190 „
Rawa ruska	208 „
Ropczyce	184 „
Rozwadów	215 „
Rzeszów	195 „
Rzochów	189 „
Sadowa-Wisznia	192 „
Sambor	211 „
Sedziszów	186 „
Slotwina	160 „
Sniatyn	277 „
Sokal	206 „
Stanislau	233 „
Stryj	211 „
Surochów	203 „
Szczerzec	220 „
Tarnobrzeg	205 „
Tarnopol	227 „
Tarnów	169 „
Tlumacz-Palahycze	236 „
Tysmienica	233 „
Uhnów	208 „
Wasylkowce	281 „
Wieliczka	146 „
Wybranówka	219 „
Zablotce	216 „
Zablotów	273 „
Zadwórze	208 „
Zagórz	231 „
Zborów	219 „
Zloczów	215 „
Zuczka	292 „

Nach Schönpriesen-Umschlag.

Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag sind die Laube-Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg zu kürzen.

Nach Dresden-Elbkai.

Für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind die Laube-Frachtsätze um 36 ₰ für 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 15. Januar 1899. (190a)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Frachtermässigung für den Transport von Mehl und sonstigen Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten im österreichisch-ungarisch-schweizerischen und im österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbande.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899, wird für Transporte von Mehl und sonstigen Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre von

a) Wien I K. E. B. (Westbahnhof),
b) Budapest (sämmtliche Bahnhöfe), Buda-Császár-fürdö-kitérö, Q.-Buda-Filatorigát, ferner von den hinter Budapest gelegenen Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen

nach schweizerischen Stationen (einschliesslich Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, Lindau transit, dann Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz), sowie nach Stationen der französischen Ostbahnen ein Frachtnachlass

ad a) von 8 Centimes pro 100 kg,
ad b) „ 13 „ „ 100 „

von den Frachtsätzen der Tarife, Theil III, Heft 1 und 2 des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes bezw. des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes im Rückvergütungswege gewährt.

Im übrigen sind die in den vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Bestimmungen maassgebend.

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der Frachtbriefduplikate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1900 zu bewirken ist, und zwar ad a) an die k. k. Staatsbahndirektion Wien, ad b) an die Direktion der kgl. ungar. Staatseisenbahnen in Budapest.

Wien, am 10. Januar 1899. (191)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österr.-russischer Grenzverkehr.

Theilweise Ermässigung von Frachtsätzen im Getreideverkehre.

Mit Gültigkeit ab 1. Januar 1899 ermässigen sich die Frachtsätze der Schnitttafel B (Seite 15—19) des vom 1. Januar 1897 gültigen Tarifes, Theil II, Heft 2, für Getreide, Mais und Kleie im Verkehre mit den Stationen der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen Aschau, Ipsicim und Windsheim um je 6 ₰ für 100 kg.

Ebenso ermässigt sich vom obgenannten Zeitpunkte an der in diesem Blatte Nr. 15 vom 23. Februar 1898, auf Seite II sub Pos. (484) zur Einführung gebrachte Frachtsatz für b (Mais) im Verkehre mit der Station Burghausen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen von 227 ₰ auf 221 ₰ für 100 kg.

Der Frachtsatz unter c (Kleie) bleibt unverändert.

Wien, am 10. Januar 1899. (192)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Generalversammlung.

Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

In Gemässheit der §§ 26—29 und 34 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu einer am

Dienstag, den 14. Februar 1899, Nachmittags 1½ Uhr

zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden ausserordentlichen Generalversammlung zur Beschlussfassung

über die Betheiligung der Gesellschaft an der Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg und die vorläufige Beschaffung der Mittel dazu durch Aufnahme einer schwebenden Schuld

hierdurch eingeladen.

Der Bericht über diese Angelegenheit wird vom 1. Februar d. J. ab in unserem Verwaltungsbüreau im Bahnhofsgebäude zu Lübeck für die Aktionäre zur Einsichtnahme ausliegen und kann von denselben auch im Abdrucke von dort bezogen werden.

Die Ausgabe der Eintrittskarten zu der Generalversammlung wird am 14. Februar d. J. von 9 bis 11 Uhr Vormittags in dem obengenannten Gebäude durch eine aus 2 Notaren bestehende Kommission bewirkt werden.

Behufs Erlangung von Eintrittskarten haben die Aktionäre entweder ihre Aktien selbst unter Ueberreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses der Ausgabestelle vorzulegen, oder derselben die Bescheinigungen über die erfolgte Hinterlegung der Aktien vorzuzeigen.

Zulässige Hinterlegungsstellen sind: die Hauptkasse der Gesellschaft zu Lübeck und die Kassen der Berliner Handelsgesellschaft, sowie der Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co., Bankgeschäft in Berlin, der deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. und der norddeutschen Bank in Hamburg.

Die Hinterlegung der Aktien muss bis zum 10. Februar d. J., Mittags 12 Uhr, geschehen und zwar unter Einreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses in zwei Ausfertigungen, von denen die eine mit der Hinterlegungsbescheinigung dem Hinterleger zurückgegeben wird.

Formulare zu den Nummernverzeichnissen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben.

Vollmachten zur Vertretung von Aktionären sind bei Empfangnahme der Eintrittskarten abzugeben.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 15. Februar d. J. ab gegen Einlieferung des mit Hinterlegungsbescheinigung versehenen Nummernverzeichnisses und Quittungsleistung.

Lübeck, den 13. Januar 1899. (193)

Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft findet am

Donnerstag, den 2. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr

im Saale des hiesigen Stationsgebäudes statt.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hierzu gemäss Art. VIII der Statuten unter dem Präjudiz eingeladen, dass die Ausbleibenden sich dem unterwerfen, was die Mehrheit der Erschienenen verfassungsmässig beschliesst und wird hierbei mitgetheilt, dass die Bilanz, die Betriebsrechnung und 4 Nebenrechnungen, sowie der Geschäftsbericht pro 1898 vom 18. Januar d. J. ab im Büreau der Gesellschaft zur Einsichtnahme für sie bereit liegen.

Ferner wird bekannt gegeben, dass seitens der Generalversammlung über die Bilanz und die bezeichneten 5 Rechnungen, sowie über den Etat pro 1899 bezw. über die zu diesen Vorlagen von den Verwaltungskörpern gestellten Anträge Beschlussfassung zu erfolgen hat und die statutenmässige Ersatzwahl für die austretenden Mitglieder des Direktoriums und Gesellschaftsausschusses vorzunehmen ist.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalaktien ist Termin auf

Dienstag, den 31. Januar d. J.

angesetzt und zwar

Vormittags von 8—12 Uhr im Kassenzimmer zu Fürth,
Nachmittags von 2—4 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Nürnberg, den 12. Januar 1899. (194)

Das Direktorium.
Ley.

6. Verdingungen.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Die Anfertigung und Lieferung von 179 Rädersätzen für Wagen soll nach öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Angebotbogen, Bedingungen und Zeichnung können in unserem Verwaltungsgebäude hier, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer Nr. 416 eingesehen, auch gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ in baar von uns bezogen werden.

Angebote sind verschlossen post- und bestellgeldfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von 179 Rädersätzen“ versehen zu dem auf Dienstag, den 31. Januar 1899, Vormittags 11 Uhr, festgesetzten Eröffnungstermin an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Eröffnungstermin.

Berlin, den 10. Januar 1899. (195)

Das Aufhauen der stumpfen Feilen für die Werkstätten des diesseitigen Verwaltungsbezirkes — jährlich etwa 23 700 kg mit grobem Hiebe und etwa 4 160 kg mit feinem Hiebe — soll im Wege der öffentlichen Verdingung auf fünf Jahre — vom 1. April 1899 bis zum 31. März 1904 — vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformulare liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung von Feilenhauerarbeiten“ versehen zu dem auf Dienstag, den 31. Januar 1899, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Januar 1899. (196)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von ca. 156 000 kg Eisenguss, 23 500 kg Firniss, 2 370 St. Chamottesteine für Lok., 890 qm Glas, 3 000 St. Hikoryhammerstiele, 7 900 Stück Buchen-, Eschen- oder Rüsternstiele und 723 kg Leder am 26. Januar 1899, Vorm.

11 Uhr. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien“ versehen bis zu vorgenanntem Termin postfrei an unser Rechnungsbüreau einzusenden. Ebendaselbst können Angebotsbogen und Bedingungen eingesehen, auch gegen Einsendung von 70 ₰ unter bestimmter Angabe des Gegenstandes der Bewerbung bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt bis 18. Februar d. J.

Posen, den 11. Januar 1899. (197)
Königliche Eisenbahndirekton.

Lieferung von Betriebsmaterialien und Inventarien.

Die Lieferung der erforderlichen 5 600 Stück Piassavabesen, 800 Stück Haarbesen, 1 500 Stück Handfeger, 100 Stück Scheuerbürsten, 150 Stück Schrubber, 500 Stück Kohlenkörbe, 300 Stück Kohlenkasten, 600 Stück Kohlenlöffel und 140 Stück Signallaternen für das Bahnbewachungspersonal soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 13. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 28. Februar d. J.

Magdeburg, den 10. Jan. 1899. (198)
Königliche Eisenbahndirektion,

Lieferung von kiefernen Telegraphenstangen.

Zur Vergebung von 130 Stück Telegraphenstangen à 5 m lang, 60 Stück à 6 m lang, 390 Stück à 7 m lang, 375 Stück à 8,5 m lang und 240 Stück à 10 m lang steht Termin am 24. Januar d. J., Vormittags 11 Uhr, im Büreau der unterzeichneten Inspektion, Brüderstrasse Nr. 32 hier an. Versiegelte Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin portofrei hierher einzusenden.

Lieferungsbedingungen können gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) für das Stück von der unterzeichneten Inspektion bezogen werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Breslau, den 13. Januar 1899. (199)
Der Vorstand
der Eisenbahn-Telegrapheninspektion.

Für den Bau eines Personentunnels auf Bahnhof Tilsit soll die Herstellung und Lieferung von Granitplatten öffentlich vergeben werden. Es sind zu liefern:

rd. 74,07 qm bearbeitete Abdeckplatten, 13,15 und 30 cm stark,
rd. 374,50 lfd. Meter Treppenstufen 159/340 mm, 5,5 und 3,5 m lang,
rd. 24,80 qm Podestplatten, 1,55 m breit, 159 mm hoch, 3,5 bezw. 5,5 m lang.

Proben und verschlossene Angebote mit der Aufschrift: „Angebot für Lieferung von Granitplatten“ sind zu dem am 31. Januar 1899, Vormittags 9½ Uhr, auf dem Geschäftszimmer der Betriebsinspektion 2 zu Tilsit, Bahnhofsstrasse 5 stattfindenden Termin einzureichen. Bedingungen mit Skizzen sind von da gegen postfreie Einsendung von 0,50 ℳ zu beziehen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (200)
Vorstand der Betriebsinspektion 2.

Verdingung von A. 8 000 kg Graphit, 4 150 kg Stearinlichten, 141 700 kg Schmierseife, 26 150 kg weisser Seife, 110 600 kg Soda, 92 500 kg Stärkegummi (Dextrin), 186 300 Schachteln Streichhölzer, 4 500 Büchsen Putzcrem, B. 4 000 kg Hanf, 7 900 kg Bindfaden, 4 500 kg Plombenschnur, 45 000 m Zugleinen, 14 400 m Uhrgewichtsleinen, 3 000 m Bremsleinen, 160 Stück Schnürleinen, 80 000 m Lampendocht, 550 kg baumwollener Fadendocht, 3 000 000 Stück Plomben, 10 000 Stück Harzfackeln, C. 18 150 m Packleinwand (Scheuerleinwand), 65 000 kg Heede, 14 750 kg Putzlappen, 11 000 Stück Putztücher, 10 100 Stück Putzleder, D. 10 000 Stück gewöhnlichen Piassavabesen, 2 500 Stück Weichenbesen, 52 000 Stück Reiserbesen, 4 500 Kilo Stuhlrohr, E. 148 000 Stück Lampencylinder, 4 850 Stück Aufsatzgläsern, 4 000 Stück Einsatzgläsern, 6 100 kg Standgläsern, 7 400 Stück Korken mit Glasröhrchen, F. 51 400 Stück Zinkpolen, 25 100 Stück Kupferpolen, 5 050 Stück Verbindungsklemmen, G. 53 500 kg Kupfervitriol, 7 700 kg Bittersalz, 9 180 Glas Schreibfarbe und 320 000 Rollen Papierstreifen für Telegraphenapparate. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift und zwar für Gruppe A.—D. bis zum 2. Februar d. J. und für Gruppe E.—G. bis zum 7. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen für die Materialien zu A., B., C., D., E., F. und G. können im Centralbüreau daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von je 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist für Gruppe A.—D. bis 2. März d. J., für Gruppe E.—G. bis 8. März d. J.

Berlin, den 14. Januar 1899. (201)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung von:
Gruppe C. XI: Eisendraht, Stahldraht, Sprungfedern, Splinten, Stahlblech, Drahtstiften, Ketten, Weissblech, Kesselnieten, Blechnieten, Holzschrauben, Bekleidungsschrauben, Schrauben mit und ohne Muttern für Wagen, Lokomotiven und Achsbuchsbügel, sowie Muttern, Drahtgeflecht, Nägeln, Unterlagsscheiben und Bolzen für Wagen;
Gruppe C. XII: Kohlenschaufeln und Schraubenschlüssel

für 1899. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin am 9. Februar 1899, Vormittags 10 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes eingesehen, sowie auch gegen Einsendung von 1,50 ℳ für Gruppe C. XI, 0,50 ℳ für Gruppe C. XII in baar (nicht Briefmarken) portopflichtig bezogen werden. Bei Anforderung derselben ist das Material, auf welches geboten werden soll, genau zu bezeichnen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 9. März 1899.

Kattowitz, den 10. Januar 1899. (202)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Altmaterialienverkauf.

Die in unserem Bezirk angesammelten alten Schienen usw. sollen Sonnabend, den 11. Februar 1899, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude, Louisenstrasse 10, verkauft werden. Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung sind gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von unserem Rechnungsbüreau Zimmer 68/69 zu beziehen. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Altmaterial“ bis zu obigem Termin postfrei und versiegelt an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Posen, den 11. Januar 1899. (203)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Main-Neckar-Eisenbahn.

In der Betriebswerkstätte der Main-Neckarbahn zu Heidelberg steht eine alte wegen ungenügender Leistung ausser Dienst gestellte dreiachsige, 2 fach gekuppelte Güterzugslokomotive mit Tender zum Verkaufe.

Die Verkaufsbedingungen sind gegen Einsendung von 50 ₰ bei der unterzeichneten Dienststelle erhältlich, auch liegen dieselben zur Einsicht auf dem Büreau des Werkstättevorstehers der Main-Neckarbahn in Heidelberg auf.

Die Angebote müssen das Anerkenntniss der Verkaufsbedingungen enthalten und sind längstens bis 31. Januar 1899, Vormittags 10 Uhr, mit Aufschrift

„Angebot auf Ankauf einer alten Lokomotive“

verschlossen und portofrei auf dem Büreau des Unterzeichneten einzureichen.

Darmstadt, im Januar 1899. (204)
Der Maschineningenieur.

Verkauf alter Lokomotiven und Wagen.

Die in der Hauptwerkstatt Magdeburg-Buckau stehenden ausgesonderten 3 Stück Lokomotiven nebst Tendern und der in der Hauptwerkstatt Halberstadt befindliche ausgeschiedene Wagen sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden.

Zur Abgabe des Angebotes sind die Angebotsbogen zu benutzen, welche nebst Verkaufsbedingungen in unserem technischen Büreau hierselbst, Fürstenstrasse 1—10, zur Einsicht ausliegen und auch gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden können.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Lokomotiven und Wagen“ versehen, zu dem auf Sonnabend, den 4. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, anberaumten Veräusserungstermine an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Eröffnungstermine.

Magdeburg, den 12. Januar 1899. (205)
Königliche Eisenbahndirektion.

Wagenverleihung.

20 bis 25 offene Güterwagen normalspurig mit einem Ladegewicht von 10,5 t sind auf längere Zeit gegen mässige Miethe abzugeben.

Hildesheim, den 6. Januar 1899. (206)
Betriebsleitung
der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 6. März Vorm. gemeldet.

Nr. 5. Berlin, am 11. März 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	2	1	Fass	leer, gebraucht	12	1	Rybnik	K. E.-D. Kattowitz	
2	B	614	1	Ballen	Leinen und Satin	20,5	2	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
3	B	I	1	—	Fass, leer	9	3	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
4	B	29	1	Ballen	Leinen	90	4	Berlin P. B.	K. E.-D. Berlin	
5	B C	50	1	—	Eisenkasten (Ofentheil)	6	5	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
6	B M	40903	1	Kiste	leere Kartons	20	6	Breslau Odth. B.	K. E.-D. Breslau	
7	C	3419	1	—	l. Verschlag	32	7	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
8	C F K & Co	9985/6	2	—	leere Kisten	93	8	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
9	C H B	14	1	Korb	leere Flaschen	9	9	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
10	C K	4368	1	Bund	Stahl	9	10	Deggendorf	Bayerische Stsb.	
11	C W	1	1	—	Waschtisch	33	11	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
12	D	3543	3	—	Matratzenrahmen aus Holz	—	12	Gevelsberg-Haufe	K. E.-D. Elberfeld	
13	D R	1478	1	Ballen	Bettfedern	28	13	Düsseld.-Derend.	„	
14	D S	19	1	Kiste	künstl. Palme u. Holzständer	10	14	Frkfrt. a. M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: Bernburg Neustadt.
15	E	—	2	—	eis. Herdplatten	23	15	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
16	E	37	1	—	Ofentheil	—	16	Frkfrt. a. M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
17	E C	361. 363 355	3	Kisten	Gasmesser	175	17	Mainz Hafen	Direktion Mainz	
18	E K G	28592	1	Verschlag	Eisenwaaren	53	18	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
19	E W	49	1	Stab	Flacheisen	28	19	Rastatt	Badische Stsb.	
20	F	—	1	—	eis. Ständer	38	20	Frkfrt. a. M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
21	F	—	1	—	Herdfuss	1	21	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
22	F	7	1	Pack	4 eis. Scheiben	27	22	Bielefeld	„	
23	F C	2576	1	Ballen	unbekannt	12,5	23	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
24	F C	42	1	—	Bufferfeder	16	24	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
25	F L	37	1	Bund	5 Stahlstäbe	58	25	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
26	F O	—	1	„	Gasrohre	31	26	Petersdorf i/R.	K. E.-D. Breslau	
27	F P	510	1	Pack in Rupfen	6 alte verrostete Roststäbe	47	27	Regensburg	Bayerische Stsb.	
28	F R	1543	1	Bund	9 Stangen blanker Stahl	55	28	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
29	F R	290	1	Ballen	Tapeten	28,5	29	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
30	F S H	—	2	Kisten	eis. Baustifte	30	30	Anzenkirchen	Bayerische Stsb.	
31	F W R	4133	1	Kiste	Glas- oder Porzellanwaare	87	31	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
32	G	33—70	1	Fass	Oel	175	32	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
33	G B	4621	1	—	leere Kiste	32	33	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
34	G C	668	1	Pack	buntgestrichenes Seidenpapier	6	34	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Düsseldorf.
35	G E	6025	1	—	l. Schmierölfass	40	35	Magdeburg H. Bhf.		
36	G L	6305	1	Kiste	Kaffeeessenz	45	36	Witten West	K. E.-D. Essen	
37	G O	371	1	Bund	gedrehte Holzw.	9,5	37	Ulm Eilg.	Württemberg. Stsb.	
38	G P	27468	1	Kiste	Rosinen	10	38	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
39	G S	3063	1	„	Nudeln	8,5	39	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	verkauft.
40	G St	74	1	Korb	Schuhwaaren	50	40	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
41	G W	—	1	—	T-Eisen	13	41	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
42	G W B	16133	1	Ballen	Gewebe	58	42	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
43	H	28125	1	—	leere Kiste	5	43	Frkfrt. a. M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M	bez.: Eisenberg S./A.
44	H	—	1	Sack	Quebrachoholz	74	44	Hamburg	Lübeck-Büchen	
45	H	4510	1	Fass	gefüllt	110	45	Appenweier	Badische Stsb.	
46	H	3	1	—	Holzbank	3	46	Braunschweig H. Bhf.	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Oderberg.
47	H L	246	1	Verschlag	4 Kinderstühle	5	47	Gevelsberg-Haufe	K. E.-D. Elberfeld	
48	H L	6732	1	Pack	Eisenwaare	10	48	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
49	H M	101	1	Fass	leer	8	49	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
50	H P	3	1	Sack	leere Gipssäcke	15	50	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
51	H R	4862	1	Ring	Bleirohr	23,5	51	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
52	H S	706	1	Ballot	Wollwaaren	17	52	München Ostb.	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
53	H T	3774	1	Kiste	leere Flaschen —	50	53	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
54	J A / T S	4176/77	2	Bund	Flacheisen —	28	54	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
55	J F	18	1	Stück	Guss —	1	55	Heidelberg	Badische Stsb.	
56	J H	—	1	—	l. Bierfass —	—	56	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
57	J M	I/IV	4	—	l. Weinfässer —	64	57	Hanau West	„	nach Bremen bestimmt.
58	K / 362 / F H	485 / B / 2	1		eiserne Platte —	96,5	58	Schönhausen	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
59	K P E V	—	50	—	lose Zughaken —	—	59	Heissen	K. E.-D. Essen	
60	L	7040	1	Kiste	gef. —	58	60	Nebra	K. E.-D. Erfurt	
61	L C	7	1	—	leeres Fass —	11	61	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
62	L & C	9791	1	Kollo	Baumwollenwaaren —	37	62	Minden i. W.	K. E.-D. Hannover	
63	L M & / S P T	—	1	Kiste	gefüllt —	52	63	Grossenlüder	K. E.-D. Frankf. a/M.	
64	L O W	495 / 3566	2	Fässer	leer —	—	64	Frkfrt. a/M. H.G.B.	„	nach Mannheim bestimmt.
65	L W O	163	1	Korb	Wein —	16	65	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
66	M	4	1	Sack	Lumpen u. Papier —	13	66	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	alte Signatur: D. G. 7 H . . . . . e
67	M B	37	1	Büchse	Farbe —	32	67	Langendreer Nord	K. E.-D. Essen	
68	N M C	5319	1	Ballen	Tapeten —	17	68	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
69	N M E	—	1	—	Handlaterne —	—	69	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
70	P weiss	—	1	—	Pflugbüchse —	1	70	Opalenitza	K. E.-D. Posen	
71	P	708	1	—	Puppenwagen —	2	71	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
72	P	—	75	Ballen	ges. Felle —	—	72	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
73	P	35/6	2	—	Unterlagsbalken —	—	73	Unterwellenborn	„	
74	P	490	1	Kiste	gef. —	88	74	Zeitz	„	
75	P D	42	1	Pack	Fussreiniger —	11	75	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
76	P T	538 / 550 / 575	3	„	Hohlglas —	21	76	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
77	R G	682	12	Stück	Stühle —	—	77	Strassburg	Reichsbahn	
78	R S	1, 2, 4	3	Säcke	leere Gipssäcke —	67	78	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
79	S	—	1	—	Roststab —	2	79	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
80	S	2104	1	Ballen	Baumwollenwaaren —	32,5	80	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
81	S M	9313	1	Harrass	Wirthschaftsgegenstände (Küchengeräthe, Geschirr, Bettwäsche, Handtücher, Kleiderstoffe usw.)	58	81	Gera	K. E.-D. Erfurt	
82	S S L	—	2	Säcke	Bohnen —	200	82	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
83	T H S	2026	1	Kiste	gef. —	56	83	Immendingen	Badische Stsb.	bez.: Mannheim N. V.
84	U W O	13321	1	—	leere Kiste —	16	84	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
85	V	—	3	—	eis. Gussrohre —	13	85	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
86	V B	—	1	Kiste	Glaswaaren —	—	86	Niederbronn	Reichsbahn	
87	W	6	1	Ballen	Schaffelle —	40	87	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
88	W	8	1	—	Eisenplatte —	57	88	Rastatt	Badische Stsb.	
89	W	3457	1	Ballot	Stricke —	10	89	Heidelberg	„	
90	W H	2857	1	Stück	leeres Fass —	17	90	Leipzig Eilb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
91	W S & C	976	1	Sack	Kaffee —	23,5	91	Detmold	K. E.-D. Hannover	
92	W S	—	1	Bund	Bandeisen —	43	92	Gevelsberg-Haufe	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
93	Bächl	—	1	Koffer	Kleider —	29	93	Weiden	Bayerische Stsb.	
94	Beuthen I/II	—	1	Stück	Stahl —	7,5	94	Metz	Reichsbahn	
95	Bismark	—	1	—	eiserne Lasche —	22	95	Bismark	K. E.-D. Magdeburg	
96	W / Braunschweig	338	1	—	leere Kiste —	8,5	96	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
97	Burbach	14	1	—	Holzstück mit Eisenbeschlag	41	97	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
98	Leon Brand	430	1	Kiste	Klammern —	9,5	98	Bremerhaven *)	K. E.-D. Hannover	*) Zollinland.
99	Falkenberg	—	1	—	l. Bierfass —	30	99	Bremen H.	„	
100	S / Germann	—	1	Sack	Reismehl —	21	100	Deutsch-Evern	„	Streckenfund.
101	G. S. / Mannheim	43	1	Fass	Terpentin —	196	101	Mannheim	Badische Stsb.	
102	Güterabf. Nieder-Fischbach	—	1	Pack	2 eis. Kochtöpfe —	10	102	Nieder-Fischbach	K. E.-D. Elberfeld	
103	O. Pössneck	—	5	Fässer	Sardinen —	22	103	Oppurg	K. E.-D. Erfurt	
104	D. B. / Gebr. Warner	85	1	—	alte Feile —	3	104	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
105	Union	36494	1	Wanne	Margarine —	30,5	105	Elbing	K. E.-D. Danzig	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
					C. Güter m. Numm. bez.:					
106	weiss	1	1	—	Pflugtheil —	5	106	Ludwigslust	Meckl. Friedr. Franzb.	
107	{ roth / }	—	2	—	Gasrohre —	48,5	107	Gr.-Pankow	Prignitzer	seit 12. XII. 98.
108	weiss	I	1	Kollo	Bandeisen —	31	108	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
109	—	3	1	Ring	Eisendraht —	48	109	Offenburg	Badische Stsb.	
110	weiss	11	1	Bund	Hufeisen —	22	110	Minden i. W.	K. E.-D. Hannover	
111	—	138	1	—	leeres Fass —	10	111	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
112	—	{ 540 220 }	2	Pack	Filzstiefeln —	—	112	Gera	K. E.-D. Erfurt	
113	—	765	1	—	Vorhängeschloss —	—	113	München Südb.	Bayerische Stsb.	
114	—	5303	1	Kiste	Draht —	59	114	Mannheim	Badische Stsb.	
115	—	6565	1	—	Korbflasche —	—	115	Osterfeld Süd	K. E.-D. Essen	*)
116	—	13647	5	—	Roststäbe —	16	116	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
117	—	95842	2	—	lose Eisenplatten —	78	117	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	{ 60 cm. □ 6 cm.
					D. Güter m. Zeichen vers.					
118	weisser Strich	—	6	Stück	Eisen —	42	118	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
119	roth ✕	—	2	—	eiserne Rohre —	46	119	Pyrmont	K. E.-D. Hannover	
120	✕	—	1	Kollo	Geländerstützen —	2	120	Bremen H.	„	
121	roth 00	—	1	Tafel	Eisenblech —	—	121	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
122	{ (Dreieck mit G) & S }	{ 100 7 }	1	—	leeres Fass —	20	122	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
123	—	—	6	—	Achsbüchsen —	15	123	Krailsheim	Württemberg. Stsb.	
124	—	—	1	Kollo	{ Ausspritzrohr für Maschinen }	10	124	Chorzow	K. E.-D. Kattowitz	
125	—	—	3	Pack	neue Bäckerkörbe —	—	125	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
126	—	—	2	„	60 Backschüsseln —	38	126	Neusorg	Bayerische Stsb.	
127	—	—	1	—	Bindekette —	—	127	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
128	—	—	1	Kiste	Bleche —	83	128	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	{ beschr.: Lüdenscheid.
129	—	—	1	—	verzinkter Blecheimer	7	129	Siegen	„	
130	—	—	2	—	Bolzen —	5	130	Holzwickede	„	
131	—	—	2	—	eiserne Bügel —	2,5	131	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
132	—	—	1	Pack	{ 4 eis. Contregewichte für Lampen }	5	132	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
133	—	—	1	Sack	Corinthen —	31	133	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
134	—	—	1	—	{ Decke (anschein. Privatdecke) }	32	134	Hannover Nord	„	
135	roth	—	1	Stab	{ Eisen 6,86 m lang, 0,3 m □ }	40,5	135	Dahlbruch	K. E.-D. Elberfeld	
136	—	—	1	„	Eisen —	12	136	Duisburg	K. E.-D. Essen	
137	—	—	1	Stück	Eisen 3,5 m lg. —	29	137	Lissa i. P.	K. E.-D. Posen	
138	—	—	1	—	verz. rundes Eisenblech	22	138	Langendreer Süd	K. E.-D. Essen	
139	—	—	1	Pack	2 Eisenstangen —	10	139	Hameln	K. E.-D. Hannover	
140	—	—	2	—	Eisentheile —	—	140	Mannheim	Direktion Mainz	
141	—	—	1	—	Eisentheil —	4	141	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Stettin	
142	—	—	1	Korb	Eisenwaaren (Hämmer)	17	142	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
143	—	—	1	—	leeres Fass —	124	143	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	{ Aichmaass 668 l.
144	—	—	1	—	leeres Fass, 43,5 l —	—	144	„	„	{ Aichz. Frankfurt a/M.
145	—	—	1	—	leeres Fass, 637 l —	—	145	Backnang	Württemberg. Stsb.	
146	—	—	2	Bund	Fassreifen —	12,5	146	Trotha	K. E.-D. Magdeburg	
147	—	—	1	„	{ 10 Flacheisen und 1 Rundeisen }	58	147	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
148	—	—	1	Kollo	alte Gasrohre —	25	148	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
149	—	—	1	—	Gasrohr, 5 m lang —	14	149	Berlin Anh. B.	„	
150	—	—	1	—	Gasrohr, ca. 6 m lang	12,5	150	Würzburg	Bayerische Stsb.	
151	—	—	1	Käfig	lebend. Geflügel —	63	151	Breslau O.S. Eilgut	K. E.-D. Breslau	
152	—	—	1	Korb	{ ansch. Geräthe zum Torfschneiden }	25	152	Gevelsberg-Haufe	K. E.-D. Elberfeld	
153	—	—	1	Bll.	Gewebe	12	153	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
154	—	—	1	Rolle	{ Gummi und Astbestplatten }	13	154	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
155	—	—	1	„	Gummi —	15	155	{ Rgb. Rummelsburg }	K. E.-D. Berlin	in Leinwand.
156	—	—	1	Kollo	Guss —	380	156	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	

*) Korbflasche, welche auf der Strecke gefunden, ist entzwei und gänzlich ausgelaufen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
157	—	—	1	Pack	10 eis. Hakenschrauben	3	157	Beuthen R. O. U.	K. E.-D. Kattowitz	
158	—	—	1	—	Herdfuss —	0,5	158	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
159	—	—	2	—	Herdringe —	7	159	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
160	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	1	160	Duisburg	K. E.-D. Essen	
161	—	—	2	Stück	gebrauchte Holzplatten	16	161	Marsberg	K. E.-D. Cassel	
162	—	—	1	Ballen	Juteleinen —	21	162	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
163	—	—	1	—	Kabelwinde —	58	163	Basel	Badische Stsb.	
164	—	—	1	Pack	frische Kaninchenfelle	2	164	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
165	—	—	1	—	Kinderbettstelle —	25	165	Hoerde	K. E.-D. Essen	
166	—	—	2	—	Kohlenschaufeln —	0,5	166	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
167	—	—	1	—	leerer Korb —	5	167	Heidelberg	Badische Stsb.	
168	—	—	1	Sack	Kuhhaare —	23	168	Castrop	K. E.-D. Essen	
169	—	—	1	—	Kupferrohr —	0,25	169	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	95 cm lg., 1 cm im Durchm.
170	—	—	1	Gepäckstück	enth. Kurzwaaren —	7	170	Worms	Direktion Mainz	
171	—	—	1	—	eis. Lager (Maschinentheil)	13,5	171	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
172	—	—	2	—	eis. Laufschienen —	10	172	Herne	K. E.-D. Essen	
173	—	—	1	—	gusseis. Laternenstützeträger	20	173	„	„	
174	—	—	1	Lederkoffer	1 Paar alte Schuhe —	9,5	174	Neustadt a. A.	Bayerische Stsb.	
175	—	—	1	Ballot	Leinen —	32	175	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
176	—	—	1	Stück	Löthzinn —	0,5	176	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Stettin	
177	—	—	1	Gestell	7 Dosen Marinade —	30	177	Säckingen	Badische Stsb.	
178	—	—	9	—	eis. Maschinentheile	30	178	Namslau	K. E.-D. Kattowitz	
179	—	—	1	Kiste	Maschinenth. —	37	179	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
180	—	—	1	Bund	4 Maulkörbe aus Draht	2	180	Gemünden	Bayerische Stsb.	
181	—	—	1	Pack	5 Messingstangen —	21	181	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
182	—	—	1	Kiste	2 gläserne Oelbehälter (Selbstöler)	0,5	182	Ohligs	„	1 Stück zerbr.
183	—	—	2	Kolli	Ofenuntersatz u. Roste	18	183	Chorzow	K. E.-D. Kattowitz	
184	—	—	1 1	Bund „	alte Ofenringe — Deckel zu Ofenringen	11,5	184	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
185	—	—	1	Stück	Plan nebst Leine —	18	185	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
186	—	—	1	Stange	Rohrstahl, 5,3 m lg. —	13	186	Baalberge	K. E.-D. Magdeburg	
187	—	—	1	—	eis. Rost —	7	187	Marsberg	K. E.-D. Cassel	
188	—	—	1	—	Roststab —	19	188	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
189	—	—	1	Stange	Rundeisen 8,5 m lang, 19 mm Durchm.	—	189	Hagen	„	
190	—	—	2	Stäbe	Rundeisen —	7	190	Alzey	Direktion Mainz	
191	—	—	1	Stange	Rundeisen —	3	191	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
192	—	—	1	Bürde	Rundeisen —	18	192	Merzig	St. Johann-Saarbr.	
193	—	—	1	Stange	Rundstahl —	29	193	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
194	—	—	2	Bund	Säcke —	37	194	Strassburg	Reichsbahn	
195	—	—	1	—	Sackkarre in 2 Theilen	50	195	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
196	—	—	1	Ballen	rohe Schafwolle —	195	196	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
197	—	—	1	„	Schafwolle —	100	197	Calau	K. E.-D. Halle a/S.	
198	—	—	1	Pack	Schaufeln —	28	198	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
199	—	—	1	Ballot	eis. Schrauben mit Muttern	2	199	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
200	—	—	1	—	Schraubenschlüssel —	1	200	Hannover Eilg.	„	
201	—	—	1	—	Schloss mit 2 Schlüsseln	—	201	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
202	—	—	1	Sack	Soda —	50	202	Geisingen	Badische Stsb.	
203	—	—	1	Stab	Stahl —	20	203	Offenburg	„	
204	—	—	1	Kollo	3 Stangen Stahl —	25	204	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
205	—	—	1	Bund	2 Stahlstangen —	5	205	Herne	K. E.-D. Essen	
206	—	—	1	Kollo	Spaten —	95	206	Lalendorf	Meckl. Friedr. Franzb.	
207	—	—	1	Fass	Theer —	254	207	Hillesheim	St. Johann-Saarbr.	
208	—	—	1	—	Thonrohr —	—	208	Königsborn	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
209	—	—	1	—	Tischplatte —	4	209	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	
210	—	—	1	—	eis. Träger —	22	210	Rathenow	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
211	—	—	2	—	eis. Verbindungsstangen	—	211	Unterwellenborn	K. E.-D. Erfurt	
212	—	—	1	—	eis. Verschlag —	7	212	Landshut	Bayerische Stsb.	
213	—	—	1	—	Waschständer —	—	213	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
214	—	—	1	Bund	Weidenreifen —	—	214	Groschowitz	K. E.-D. Kattowitz	
215	—	—	15	Stück	Wellblech —	47	215	Bischheim	Reichsbahn	
216	—	—	1	—	eiserne Welle —	53,5	216	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
217	—	—	1	Ballen	Wolle —	25	217	Halbstadt	K. E.-D. Breslau	
218	—	—	1	—	gusseis. Zahnrad —	7,5	218	Wendessen	K. E.-D. Magdeburg	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 6. 21. Januar 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Zur Milderung einiger Mängel der Signalordnung.

Allgemein bekannt sind die Mängel der Grünsignale 5a, 8, 10, 11, 12, 13, 14, gleichwie die Schwierigkeiten, welche sich ihrer Beseitigung entgegenthürmen. Weniger allgemein treten die Mängel der Signale 3, 19 und 20 hervor, weil ihr Erscheinen an besondere Verhältnisse gebunden ist. Wenn auch eine nach allen Seiten befriedigende Lösung der bestehenden Schwierigkeiten kaum erwartet werden darf, so lange die zur Verfügung stehenden technischen Mittel auf ihren bisherigen Bestand beschränkt bleiben müssen, so lässt sich doch immerhin durch folgerichtigere Anwendung derselben eine nicht unbedeutende Besserung des gegenwärtigen Zustandes erzielen.

I. Signal 3.

Die Signalordnung lautet in Bezug auf Signal 3

a) „Die Bahn wird bis zum nächsten fahrplanmässigen Zuge nicht mehr befahren (Ruhesignal)" usw. usw.

b) „Dieses Signal kann auch angewendet werden, um anzuzeigen, dass ein signalisirter Zug nicht kommt."

Dass danach Signal 3 zwei ganz verschiedene, unter Umständen einander widerstreitende Nachrichten verkünden soll, ist ein grosser Uebelstand, welcher noch durch die Thatsache verschlimmert wird, dass der Satz b) bei Wiedergabe des Wortlautes der Signalordnung in den Signalbüchern der meisten Direktionen ausgelassen und unter die Ausführungsbestimmungen gesetzt ist. Denn dadurch tritt nunmehr bei der Unterweisung des Personales das Signal 3 fast ausschliesslich als eindeutiges Zeichen nach seiner Hauptbedeutung a) auf.

Ist demnach eine durch einen vorgefahrenen Zug verkündete Sonderfahrt durch Signal 3 wieder gelöscht, so dürfen Wärter und Vorarbeiter daraus schliessen, dass bis zum nächsten fahrplanmässigen Zuge, mithin vielleicht mehrere Stunden hindurch, die Strecke nicht mehr befahren wird. Dieser Schluss ist mittelst der Signalordnung selbst nicht anzufechten, denn der Satz b) besagt ausdrücklich, dass das Signal auch als Löschsignal verwandt werden darf, ohne für diesen Fall de Satz a) auszuschliessen. Daher können auch zusätzliche Ausführungsbestimmungen nichts an der nachgewiesenen Bedeutung ändern:

„Der signalisirte Zug kommt nicht, die Bahn wird bis zum nächsten fahrplanmässigen Zuge nicht mehr befahren."

Betriebspraxis und Ausführungsbestimmungen der Signalordnung müssen aber selbstverständlich mit der Nothwendigkeit von Sonderfahrten aller Art in dem Zeitraume zwischen einer gelöschten und der nächsten fahrplanmässigen Fahrt rechnen, für sie ist die Handhabung des Dienstes nach der buchstäblichen Auslegung der gesetzmässigen Signalvorschrift mithin nicht möglich. Dieser Umstand liesse sich zwar unschwer durch eine bessere Fassung des Satzes b) beseitigen. Es ist aber dabei zu beachten, dass auf Strecken mit beschränktem Nachtdienste in Fällen, welche die Rückkehr einer signalisirten Vorspannmaschine des letzten Zuges bedingen, die Nothwendigkeit zur Löschung dieses Signales auftreten kann, wegen einer inzwischen erforderlich gewordenen Sonderfahrt in entgegengesetzter Richtung. In diesem Falle ist die Möglichkeit einer Verwechselung der Bedeutung des Signales 3 zu a) mit der nach vorstehendem zu berichtigenden nach b) so naheliegend und von so geringfügigen Nebenumständen abhängig, dass selbst sehr gewandte Leute ihr verfallen und damit eine Betriebsgefährdung herbeiführen können, ohne dass man sie in der Folge einer Fahrlässigkeit zu überführen vermag.

Aus diesem Grunde würden gewiss alle Betheiligten den Ersatz des bestehenden zweideutigen Signales 3 durch zwei eindeutige besonders dankbar empfinden. Dies würde ohne Schwierigkeit in der Weise erreichbar sein, dass das jetzige Ruhesignal als Löschsignal mit der Bedeutung:

„Der signalisirte Zug kommt nicht"

beibehalten, für das Ruhesignal aber eine Verdoppelung des Löschsignales mit einer zwischen beiden Signalhälften liegenden Pause von 3 Minuten gesetzt würde, welche sich daraus herleitet, dass auch jetzt schon das Streckenpersonal nicht früher als 5 Minuten nach dem Ertönen des Ruhesignales vom Posten wegtreten darf.

Der Einwand einer möglichen Verwechselung mit dem Gefahrsignal liegt nahe, verliert aber seine Bedeutung durch die Erwägung, dass die Mittelpause des Gefahrsignales 5 Sekunden, diejenige des neuen Ruhesignales aber das 36 fache betragen soll. Bestünde thatsächlich die Gefahr einer solchen Verwechselung, so würde schon das gegenwärtig geübte Löschverfahren dieselbe Gefahr erwiesen haben. Denn wenn heute durch Unachtsamkeit Signal 2 anstatt 1 gegeben worden ist, so muss der Stationsbeamte zur Berichtigung des begangenen Fehlers mit mindestens Einminuten-, höchstens aber Dreiminutenpausen hintereinander zweimal, dreimal und einmal die üblichen Glockenschlaggruppen, also gleichfalls sechs Gruppen abläuten. Von vorgekommenen Verwechselungen dieser Signale mit dem Signal 4 hat man aber bisher nichts gehört. Der besprochene Einwand darf daher als unerheblich gelten.

II. Die Signale 5, 6, 5a, 6a, 7/8, 9/10, 11/12 und 13/14.

Ein einfaches Grünlicht bedeutet heute
als Signal 5a: „Der Zug soll langsam fahren",
„ „ 13: „Der Flügelmast zeigt Halt",
„ „ 10: „Vorfahrt frei geradaus".

In die Sprache des Lokomotivführers übersetzt, tritt die eigentliche Bedeutung dieser Signale etwas schärfer hervor und zwar

5a als: „Bremsen mässig anziehen zur Fahrtverminderung",
13 „ : „Bremsen stark anziehen zur Fahrtunterbrechung am nachfolgenden Flügelmaste",
10 „ : „Bremsen los zur freien Vorfahrt geradaus".

Hierbei ist als besonders wesentlich im Auge zu behalten, dass das sogenannte Vorsignal (13/14) im Sinne des Führers das Hauptsignal darstellt, wenn, wie es richtiger Weise der Fall sein soll, die Strecke Vorsignal—Flügelsignal den erforderlichen Bremsweg darstellt; denn in diesem Falle wird bei Nichtbeachtung des Vorsignales das Anhalten vor dem Flügelsignal im allgemeinen nicht mehr gelingen. Dazu kommt, dass bei ungünstiger Witterung das Vorsignal möglicherweise allein sichtbar, also unbedingt das Hauptsignal ist.

Hält man nun an der werthvollsten Eigenschaft der bestehenden Signalordnung fest, dass rothes Licht allein für sich oder in beliebiger Zusammenstellung mit anderen Lichtarten Halt unter allen Umständen bedeuten soll, so bleibt für die Uebermittelung dreier verschiedener Nachrichten im Fahranweisungsdienste nur die eine verfügliche Signalfarbe Grün übrig, wenn man zugeben muss, dass die Suche nach den fehlenden beiden anderen erfolglos verlaufen ist.

Was damit als Einzelfarbe sich erreichen lässt, das leistet die bestehende Signalordnung; will man mehr, so bleibt nur der Weg der Verbindung verschiedener Lichtarten zu einem Signal in der Weise, dass keine Lichtart die andere überstrahlt. Dies lässt sich mit befriedigendem Erfolge erreichen, wenn Milch-, blaugrünes und rothes Glas in den zur Zeit schon üblichen Arten mit möglichst guten Lampen von angemessener Lichtstärke verwendet werden. Insbesondere vertragen sich dann Grün- und Milchglas wie Grün und Rothglas hinreichend. Hiernach ergibt sich, dass Rothglas für die Signale 5a, 13 und 10 nicht in Betracht kommen darf, dass ihre zweckentsprechende Ausbildung daher nur mit Hilfe von Grün- und Milchglas erfolgen kann.

Unerlässliche Bedingungen für ein sicheres Signalsystem sind:

1. unzweideutige Kennzeichnung jedes Signalträgers auf grosse Entfernung;

2. ins Auge fallende Unterschiede der Signalbilder verschiedener Bedeutung;

3. Erkennbarkeit unvollständiger Signalbilder.

In einem Doppellichtsystem wird man die Forderung 1 durch ein für alle Signalträger gleichbleibendes, unveränderliches farbiges Spitzenlicht zu erfüllen haben, während der Forderung 2 durch verschiedenartige Fusslichter genügt werden kann.

Daraus ergibt sich folgendes Bild:

Fahranweisung	Spitzenlicht	Fusslicht
a) Vorfahrt frei geradaus . . .	Grünlicht	Grünlicht
b) Fahrtverminderung	„	fehlt
c) Fahrtunterbrechung am nachfolgenden Sperrsignal . . .	„	Milchlicht
d) Vorfahrt gesperrt	„	Rothlicht

Diese Reihe erfüllt allerdings die Forderung unter 3 noch nicht vollständig; denn erlischt im Falle d) das rothe Fusslicht, so erscheint b) und d) gleich, erlischt aber im Falle b) das Spitzenlicht, so ist das Signalbild nicht nur nicht erkennbar, es ist sogar nicht einmal unvollständig vorhanden. Da aber ein um 100 % erhöhtes Maass von Sicherheit gegenüber der bestehenden Signalordnung erzielt wird, wenn für jedes Stock- und Mastsignal Doppellichter vorhanden sein müssen, weil nur dann dem Führer die ausnahmslose Regel gegeben werden kann:

„Einfaches Licht in jedem Standsignalbild (Stock- und Mastsignalbild) heisst ‚Halt' bis zur Aufklärung des unvollständigen Signalbildes,"

so erscheint auch für den Fall b) ein Fusslicht unentbehrlich. Als solches empfiehlt sich Milchglas-Sternlicht in der für die Innenseite ohnehin unentbehrlichen Fusslaterne.

Legt man Werth auf die Vermeidung der Doppelbedeutung von Milchlicht unter Grünlicht in den Fahranweisungen b) und c), so kann man für das Milch-Sternlicht um so eher ein Blauglaslicht setzen, als dieses Signal nur auf verhältnissmässig kleine Entfernungen gesehen zu werden braucht und als eine Verwechselung von „Blau" und „Grün" in unmittelbarer Nähe des letzteren weniger leicht möglich erscheint, wie bei einem Einzelblaulicht. Sicherer bleibt aber unbedingt das Milchglas-Sternlicht.

Die Doppellichtsignalordnung nimmt dann folgende Form an:

Fahranweisung	Spitzenlicht	Fusslicht
a) Vorfahrt frei geradaus	Grün	Grün
b) Fahrtverminderung	„	Milch-Stern (Blau)
c) Fahrtunterbrechung am folgenden Sperrsignal . .	„	Milch
d) Vorfahrt gesperrt	„	Roth

Es ergibt sich daraus, dass man auch auf freier Strecke dem Stockscheibensignale nach d) ein Stockscheibenvorsignal nach c) in geeigneten Fällen vorausstellen kann.

Für die Ausbildung der einzelnen Signale erhält man aus der Annahme der vorstehenden Grundsätze einige Folgerungen:

A. Handsignale müssen zur Verhütung von Verwechselungen mit unvollständigen Standsignalbildern durch bewegtes Einzellicht gegeben werden in folgender Weise:

Signal 5 (Fahrtverminderung): „Auf- und niederbewegtes Grünlicht",

Signal 6 (Vorfahrt gesperrt): „Wie bisher".

B. Feststehende Lichter auf der Strecke z. B. Ueberweglaternen, welche heute sehr häufig, aber durchaus ordnungswidrig Rothlicht bei nicht geschlossenen Schranken zeigen (zu vergl. § 45 [3] der Betr.-Ordn.), müssen in beiden Richtungen dem Zuge entgegen

bei offener Schranke grünes Spitzen- und Milch-Stern-Fusslicht,

bei geschlossener Schranke aber grünes Spitzen- und grünes Fusslicht zeigen.

C. Standsignale.

Lfde Nr.	Fahranweisung	Gegenwärtige Signalnummer	Tagesmarke		Nachtmarke				Bemerkungen
					vorn		hinten		
			vorn	hinten	Spitzenlicht	Fusslicht	Spitzenlicht	Fusslicht	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Fahrtverminderung am Stock	5 a	wie bisher	wie bisher	Grün	Milch-Stern (Blau)	Grün	Grün	Zwischen Spitzen- und Fusslicht ist ein lothrechter Abstand von etwa 1 m bei Stocksignalen, von 2 m bei Mastsignalen zweckmässig. Auf eingleisigen Strecken empfiehlt sich an den Scheiben- und Flügelmasten überall Rothglas in den Rücklichtblenden der Fusslichter an Stelle des Grünglases zur Verhütung von Gegenfahrten und zum wirksamen Schutze der Einfahrwege gegen feindliche Rangirfahrten bei gezogenen Flügeln.
2.	Vorfahrt gesperrt am Stock	6 a	"	"	Grün	Roth	Grün	Grün	
3.	Vorfahrt gesperrt am Flügelmast	7	"	"	Grün	Roth	Grün	Grün	
4.	Vorfahrt frei geradaus am Flügelmast	8	"	"	Grün	Grün	Grün	Grün. Stern	
5.	Vorfahrt gesperrt am 2 flügel. Maste	9	"	"	Grün	Roth	Grün	Grün Grün	
6.	desgl. am 3 flg. Maste	9	"	"	Grün	Roth	Grün	Grün Grün Grün	
7.	Vorfahrt frei geradaus am 2 flg. Maste	10	"	"	Grün	Grün	Grün	Grün. Stern Grün	
8.	desgl. am 3 flg. Maste	10	"	"	Grün	Grün	Grün	Grün. Stern Grün Grün	
9.	Vorfahrt frei in Abzweig. am 2 flg. Maste	11	"	"	Grün	Grün Grün	Grün	Grün. Stern Grün. Stern	
10.	desgl in Abzw. a am 3 flg. Maste	11	"	"	Grün	Grün Grün	Grün	Grün. Stern Grün. Stern Grün	
11.	desgl. in Abzw. b am 3 flg. Maste	12	"	"	Grün	Grün Grün Grün	Grün	Grün. Stern Grün. Stern Grün. Stern	
12.	Fahrtunterbrechung vor dem nachfolgenden Flügelmast am Scheibenmast	13	2 Klappscheiben von bisheriger Form, die obere 4,5 m, die untere 2,5 m über S.-O.	wie in Spalte 4	Grün	Milch	Grün	Grün	
13.	Vorfahrt frei geradaus am Scheibenmast	14	beide Klappscheiben liegend oder stehend parallel zur Bahn	wie in Spalte 4	Grün	Grün	Grün	Grün. Stern	

Wäre die altehrwürdige Ueberlieferung ohne Einschränkung richtig, dass jedes farbige Licht durch Weiss überstrahlt wird, so wäre die vorgeführte Doppellichtordnung unbrauchbar. Dass diese Ueberlieferung nicht einmal bei Fensterglaslicht gegenüber dem farbigen Lichte stets zutrifft, wird in treffendster Weise bewiesen durch die seit einem Jahrzehnt bestehende Ausführungsbestimmung 70 zur gültigen Signalordnung, welche, obwohl man sich 1892 alle erdenkliche Mühe gegeben hat, die Fensterglassignale für freie Fahrt zu beseitigen, noch heute mittelst Fensterglaslichtes neben drei Rothlichtern „Vorfahrt frei“ gibt für einen auf einem Parallelgleise folgenden Zug. Da nun dasselbe Signal „Halt“ für einen auf dem eigenen Gleise nachfolgenden Zug bedeuten soll und muss, was nur mittelst seiner Rothlichter geschehen kann und auch in befriedigender Weise geschieht, so kann eine Ueberstrahlung auf die in Betracht kommende Entfernung, welche sich mit der bei Standsignalen im Auge zu behaltenden deckt, nicht bestehen. Hat also das Fensterglaslicht in geringerem Abstande als 2 m von seinem rothen Nachbar nicht diese Wirkung bei starker Lichtquelle, so kann das milde Milchglaslicht in 2 m Entfernung bei geringerer Lichtstärke noch weit weniger einen derartigen Erfolg haben. Für Grün gegen Roth wird ein ähnlicher Beweis geliefert durch das Nachtsignal 19.

Das Ergebniss der angestellten besonderen Versuche wird mit Rücksicht auf den Raumbedarf besonders mitgetheilt werden.

Weniger belanglos als der Ueberstrahlungseinwand sind die folgenden drei Schwächen der dargelegten Doppellichtordnung:

α) die Häufung des grünen Lichtes bis zur Vierzahl in lothrechter Linie übereinander am 3 flügligen Maste;

β) die Verwendung einerseits des Grünlichtes im Handsignale, andererseits des Milchglases im Fusslichte des Standsignales für ein und dieselbe Fahranweisung „Fahrtverminderung“;

γ) der schwierigere Blendenantrieb der rothen Fusslichtrückblende am Scheibenmaste eingleisiger Strecken.

Es leuchtet ohne weiteres ein, dass alle drei Uebelstände fortfallen, wenn man die beiden Doppellichter:

Milchglas unter Grünglas und
Grünglas unter Grünglas

in ihrer Bedeutung umkehrt, so dass das erste „Vorfahrt frei“, das zweite „Nachfolgende Fahrtunterbrechung“ anzeigt, ein auf den ersten Blick sehr verführerisch lockender Ausweg. Mit dieser Anordnung gibt man aber das Mittel weg, den schwersten Fehler

der gültigen Signalordnung zu beseitigen, die Verwendung von weissem und bezw. grünem Lichte in den, aus bereits erörterten Gründen als Hauptsignale zu betrachtenden Signalbildern Nr. 14 und bezw. Nr. 13 heutiger Benennung.

Dieser Fehler hat zur Folge, dass bei einer Zertrümmerung des Grünglases im Signale Nr. 13 unbeabsichtigter und im Falle starken Nebels höchst betriebsgefährlicher Weise das Signal Nr. 14 „Vorfahrt frei" erscheint, während bei dem gleichen Vorkommniss die vorgeführte Dopellichtanordnung die Fahranweisung „Nachfolgende Fahrtunterbrechung" bietet, also in gefahrminderndem Sinne wirkt.

Die Ueberlegung, dass Farbenwechsel nur durch Ueberdeckung weissen Lichtes mittelst farbiger Gläser, nicht aber umgekehrt erfolgen kann, zwingt mit Nothwendigkeit dazu, Weiss an Signalträgern als Bremsanweisung, als zweite Gefahrfarbe nach Roth zu verwenden, damit bei Bruch von Roth das damit erscheinende unbeabsichtigte Weiss nicht Unheil anrichte in der dann verhängnissvollen Bedeutung „Vorfahrt frei." Hiernach bleibt in der That Grünlicht allein als Fahranweisung für „Vorfahrt frei" verfüglich, und man muss mithin die mit α, β, γ bezeichneten Mängel mit in den Kauf nehmen.

Den mit α bezeichneten Uebelstand kann man durch grösseren Abstand des Spitzenlichtes von der Gruppe der Fusslichter mildern, noch mehr aber, wenn man das Spitzenlicht aller Standsignale, welches keinem Farbenwechsel unterliegt, allgemein anstatt mit Grünglas mit tiefblauen Gläsern und mit entsprechend verstärkter Lichtquelle ausstattet. Die Möglichkeit, ins Grüne zu spielen, wird denn doch niemals soweit gehen, dass nicht ein deutlicher Unterschied gegen die unmittelbar benachbarten Grünlichter entsteht, und es entwickelt sich im ungünstigsten Falle höchstens dasjenige Bild, auf welches man angewiesen ist ohne Blauglasverwendung.

An dem mit β bezeichneten Mangel lässt sich nichts mildern, während sich die Schwierigkeit des Falles γ dadurch befriedigend lösen lässt, dass die Rothblende einen unmittelbaren, von der Scheibe unabhängigen Antrieb erhält.

Es wird nach vorstehendem einleuchten, dass die Doppellichtsignale der bestehenden Signalgebung nach mehreren Richtungen hin überlegen sind, und dass sich kein Einwand gegen sie erheben lässt, welcher nicht in weit stärkerem Maasse auch für den bestehenden Zustand gilt. Andererseits ist ohne weiteres erkennbar, dass die vorhandenen Signaleinrichtungen nur ganz unwesentlicher Vervollständigungen bei einer Veränderung nach der vorgeschlagenen Richtung bedürfen würden, weshalb auch klingende Einwände sich kaum dagegen werden halten lassen.

III. Signal 19 und 20.

Die Anwendung der Signale 19 und 20 führt zu Schwierigkeiten im Falle der Signalisirung von „Nachschiebelokomotiven, welche folgen oder zurückkehren." Es sind hierbei zwei Fälle möglich. Entweder wird die Schiebelokomotive vom geschobenen Zuge als Folgefahrt signalisirt oder sie wird als Zugschluss betrachtet. Bleibt sie am Zuge bis zu dessen nächster Haltstation, so entstehen im zweiten Falle, abgesehen von dem durch das Umstecken der Schlusssignale bedingten Zeitaufwande, keine Schwierigkeiten, weil hier die Zugspitze die Rückfahrt der Schiebelokomotive signalisiren kann. Folgt aber die letztere, nachdem sie unterwegs den geschobenen Zug verlassen hat, bis zu seiner nächsten Haltstation, so erscheint es richtiger, die Maschine als nachfolgende Sonderfahrt aufzufassen. Soll sie dann unmittelbar nach ihrer Ankunft wieder zurückfahren, so muss sie ihre Gegenfahrt selbst signalisirt haben, weil anderenfalls Signal 20 an der Zugspitze das Signal 19 am Zugschlusse aufheben würde. Das hiernach am Schornstein der Schiebelokomotive zu führende Signal 20 wird aber in der Regel von der Stirnwand des letzten Wagens derart verdeckt, dass die Wärter und Arbeiter auf beiden Seiten der Strecke es leicht übersehen und dann in der Erwartung des 15 minutigen Vorläutens überrascht werden. In diesem Falle würde es zur Erhöhung der Betriebssicherheit beitragen, wenn das Signal 20 abweichend von der bestehenden Vorschrift nach Art des Nachtsignales 17 b) bei Tag wie bei Nacht gegeben werden dürfte. Folgt andererseits bei gleicher Signalisirung die Schiebelokomotive nicht bis zur nächsten Haltstation des Zuges, so wird die Reststrecke des letzteren unzutreffender Weise auf das Eintreffen einer Folgefahrt vorbereitet, ohne dass durch das Löschsignal Abhilfe gegeben werden kann, worunter Bahnunterhaltung und Streckenbegang unter Umständen ganz empfindlich leiden. Ausserdem besteht noch für die Nachschiebestrecke dieselbe Schwierigkeit hinsichtlich des Signales 20 an der Schiebelokomotive wie im vorigen Falle.

Durch Aufnahme zweier Bestimmungen etwa folgenden Inhalts lassen sich diese Verhältnisse besser ordnen:

Zu Signal 19. Nachschiebelokomotiven, welche den geschobenen Zug von dessen nächster Haltstation verlassen und ihm folgen sind durch Signal 19 am Schlusse des geschobenen Zuges zu signalisiren. Dies hat zu unterbleiben, wenn die Schiebelokomotive zurückfährt unmittelbar nach dem Verlassen des Zuges auf freier Strecke.

Zu Signal 20. Nachschiebelokomotiven, welche ihre eigene Rückfahrt signalisiren sollen, haben das Signal 20 bei Tag wie bei Nacht in Form des Nachtsignales 17 b) zu führen.

Lyck, im Januar 1899. W. Fuchs, Reg.- und Baurath.

Weiteres über die sibirische Eisenbahn.

Von **Georg Muschweck**, königlicher Generaldirektionssekretär in München.

(Fortsetzung aus Nr. 5).

Länge der sibirischen Bahn. Die durchgehende Linie Tscheljabinsk-Onon-Wladiwostok hat eine Länge von 6 629 km und ist die längste Bahn der Welt; die ihr am nächsten kommende kanadische Pacificbahn hat nur 5 892 km. Zum Vergleiche sei angeführt, dass die fast ganz Europa durchziehende Linie Lissabon-Paris-Berlin-Eydtkuhnen nur 3 937 km lang ist. Wäre statt der chinesischen Ostbahn die Amurbahn gebaut worden, so würde sich die Länge der Bahn auf 7 566 km belaufen. Die Gesammtlänge aller in Sibirien und der Mandschurei zum Bau genehmigten Linien beträgt 7 639 km.

Lage der Bahn. Die sibirische Bahn schlägt bis Kansk eine rein östliche Richtung ein, wendet sich dann scharf südöstlich der mongolischen Grenze zu, durchschneidet die Mandschurei und mündet endlich im Süden der sibirischen Küstenprovinz.

Die geographische Lage des Anfangspunktes der Bahn Tscheljabinsk entspricht der von Königsberg i. Pr., die des Mittelpunktes Irkutsk der von Magdeburg und die des Endpunktes Wladiwostok jener von Florenz. Man hat die Bahn nicht nur deshalb möglichst weit nach dem Süden Sibiriens verlegt, weil sie so die fruchtbarsten, bevölkertsten und entwickelungsfähigsten Gegenden Sibiriens durchzieht, sondern auch weil auf diese Weise der Bahnbau billiger zu stehen kommt. Im Süden trifft man milderes Klima und geeigneteren Untergrund; auch sind die dem Eismeer zufliessenden Ströme leichter zu überbrücken.

Bauunternehmung. Die ganze Linie wird vom Staate gebaut; nur die Herstellung der Kunstobjekte ist an private Unternehmungen verdungen.

Bahnarbeiter. Die Arbeiterkadres weisen eine sehr gemischte Gesellschaft auf. Den Stock des Arbeiterheeres bilden Handwerker aus dem europäischen Russland. Hierzu kommen nach Sibirien verbannte Zwangssträflinge und Arbeitskräfte aus der einheimischen Bevölkerung. Doch konnte letztere nur insoweit herangezogen werden, als sie sesshaft und nicht durch Feldarbeiten abgehalten war.

Italienische, belgische und polnische Arbeiter besorgten den Bau der Kunstobjekte, wie Steindämme, Tunnels, Brücken usw., Eisenbahnbataillone das Legen der Schienen. In den östlichen Theilen Sibiriens und in China selbst wird das Arbeiterkontingent durch Kulis verstärkt.

Ueber die Zahl der Arbeiter fehlen leider sichere Angaben. An der mittelsibirischen Bahn sollen 10 000, an der Transbaikalbahn 6 000 Mann beschäftigt sein. So viel steht fest, dass mindestens 28 000 000 Arbeitstage erforderlich sind, um das Gesammtnetz von 7 639 km fertig zu stellen. Da die Bauzeit 13 Jahre beträgt und im Jahre durchschnittlich nur 180 Tage gearbeitet werden kann, müssen also ständig 12 000 Arbeiter eingestellt sein.

Die Leitung des Bahnbaues liegt in den Händen eines Stabes russischer Ingenieure.

Baumaterialien. Die Baumaterialien wurden soweit nur immer möglich aus allernächster Nähe bezogen. So hat man die Schwellen (1 800 Stück pro Kilometer) aus den umliegenden Wäldern gewonnen, auch der Cement, von dem der Wasserbauten halber riesige Mengen verbraucht wurden, hat allenthalben an Ort und Stelle zur Verfügung gestanden. Nur das Eisenzeug und die Fahrzeuge hat man weither beziehen müssen.

Der Transport dieses Materiales erfolgte auf verschiedenen Wegen. Im westlichen und mittleren Theile Sibiriens konnte man den vorgeschobenen Schienenweg benutzen. In dem östlichen Theile Transbaikaliens und in dem Ussurigebiete sowie in der Mandschurei war man auf den Seeweg angewiesen. Die russische Freiwillige Flotte schaffte das Material von Odessa nach Wladiwostok (17 800 km) zum Bau der Südussuribahn oder nach Nikolajewsk (20 000 km), von wo es mittelst Flussdampfer auf dem Amur und der Schilka der Transbaikalbahn, auf dem Sungari und Nonni der chinesischen Ostbahn, auf dem Ussuri der Nordussuribahn zugeführt wurde. Selbst durch das karische Meer und den Jenissei herauf hat man Eisenbahnmaterial — englische Schienen — herbeigeschafft. Obwohl der Transport glücklich sein Ziel — Krasnojarsk — erreichte, hat man den Versuch nicht wiederholt, weil man, soweit nur immer möglich, mit heimischem Material bauen wollte. So haben die Lieferung der Schienen fast ausschliesslich russische Walzwerke übernommen. Die hauptsächlichsten Lieferanten sind die Eisenwerke am Ural, am Altai und bei Nischne-Udinsk gewesen.

Da die Schiene pro Meter 24,57 kg wiegt und pro 100 kg 15,80 ℳ. kostet, sind für die sibirisch-mandschurische Hauptlinie (6 629 km) und für die Zweigbahnen von Nikolskoje nach Chabarowsk (660 km), von Onon nach Stretensk (193 km), Taiga-Tomsk (87 km) und Irkutsk-Baikalsee (68 km) 375 282 t im Werthe von 59 300 000 ℳ. zu liefern.

Bauschwierigkeiten. Ein grosses Hinderniss in der Förderung des Bahnbaues ist der strenge und lange Winter Sibiriens, der den Boden stahlhart macht. Es bleibt dann nichts mehr übrig, als alle Erdarbeiten mehrere Monate ruhen zu lassen. Nur in West- und Ostsibirien hat man des milderen Klimas halber den Bau auch während des Winters fortsetzen können. Auf einzelnen Strecken der Transbaikalbahn macht sich die Kälte sogar im Sommer noch fühlbar. Im Jablowigebirge beträgt die Temperatur selten über — 5° C. und der Boden thaut höchstens bis zu einer Tiefe von einem halben Meter auf. In den Thälern dagegen und in den westsibirischen Tiefebenen wird die Hitze sehr lästig, auch haben die Arbeiter unter den Stichen unzähliger Schwärme von Fliegen und Bremsen unsäglich zu leiden. Ein weiteres Hemmniss bildet die Menge der von der Bahn berührten Flüsse. Auch wenn man von den kleineren Gewässern absieht, bringt man über ein halbes Hundert zusammen. Die Mehrzahl der oft durch hohe Wasserscheiden getrennten Flüsse muss durchkreuzt werden. Die Gesammtlänge der Brücken beträgt in Sibirien allein 50 km. Und wo die Bahn dem Laufe der Flüsse folgt, müssen sumpfige Thäler entwässert und hohe Dämme aufgeführt werden. Allein auf den sibirischen Linien sind 12 000 000 cbm Dämme anzulegen. Diese sind den Hochwassern sehr ausgesetzt. Die Flüsse führen eben zur Zeit der Schneeschmelze ungeheure Wassermengen zu Thal, so dass der Pegel oft 4—8 m über dem Nullpunkt zeigt. So ist die Schilka im Jahre 1897 aus ihrem Bette getreten und hat den Bahndamm zwischen Tschita und Nertschinsk überfluthet und zerrissen. Der verursachte Schaden soll über 12 000 000 ℳ. betragen. Grosse Schwierigkeiten erwuchsen auch da, wo die Bahn durch finsteren Urwald zieht. Dort macht die Entholzung schwere Arbeit. Lediglich auf sibirischem Boden sind 16 000 a Wald auszuhauen. Recht unangenehm fühlbar macht sich der Umstand, dass die Bahn weithin menschenöde Gegenden durchzieht. Es müssen da eigene Unterkunftshütten für die Arbeiter geschaffen und ihre Lebensbedürfnisse weither bezogen werden.

Stationen. Die durchgehende Linie Tscheljabinsk-Onon-Wladiwostok wird höchstens 200 Stationen zählen. Die durchschnittliche Entfernung zwischen zwei Stationen beträgt 35 km, die grösste 53 km, während in Deutschland schon auf 5 km eine Station kommt. Die Stationen liegen oft weit ab von den Orten, denen sie den Namen verdanken. Im Urwalde, wo weit und breit keine von Menschen bewohnte Stätte zu finden ist, hat man die Stationen nach Ingenieuren benannt, die sich um den Bau der Bahn verdient gemacht haben. So heisst z. B. eine Station der Ussuribahn Rosengartowka nach dem verdienten Ingenieur Rosengarten.

Gebäude. Sämmtliche Hochbauten der Bahn entsprechen nur den gegenwärtigen Bedürfnissen; die Zukunft muss erst lehren, wo sich ein reichlicherer Aufwand rentirt. Die bis jetzt fertiggestellten Gebäude, wie Wächterhäuser, Kasernen, Werkstätten und Wohngebäude nehmen einen Flächenraum von mehr als 200 ha ein.

Spurweite. Bekanntlich liegen die Schienen der russischen Bahnen mit Ausnahme der Warschau-Wiener Bahn um 9 cm weiter auseinander, als diejenigen der übrigen Normalbahnen des europäischen Kontinentes. Letztere haben eine Spurweite von 1,435 m, erstere eine solche von 1,525 m. Die Weitspur der russischen Bahnen verhindert den Uebergang des ausländischen Transportmateriales auf russisches Gebiet, was in einem Kriege mit Russland von grosser Tragweite ist. Selbstverständlich kommen weitspurige Bahnen theurer zu stehen als normalspurige. Sie gestatten jedoch die Verwendung geräumigerer Wagen, auch sollen sich diese durch einen ruhigeren Lauf auszeichnen. Auch die sibirische und die ostchinesische Bahn haben die Weitspur angenommen, so dass die Wagen von Wladiwostok bis nach Warschau (über 10 000 km) durchlaufen können, ohne dass ein Umsteigen oder eine Umladung erforderlich wäre. Während der Fahrdamm in Russland allgemein eine Breite von 5,55 m hat, wird derselbe in Sibirien zur Ersparung der Kosten nur 5 m breit sein.

Bahnpersonal. Um sich einen tüchtigen Kern von Beamten zum Betriebe der Bahn heranzubilden, hat die Regierung in Krasnojarsk, Irkutsk und Chabarowsk technische Schulen eingerichtet.

Für die Ussuribahn wird das Bahnpersonal von einem zu diesem Zwecke formirten Eisenbahnbataillon gestellt.

Schutz der Bahn. Im sibirischen Urwald wimmelt es von Vagabunden und flüchtig gewordenen Sträflingen.

Um die Züge und die oft mitten im Walde liegenden Stationen vor Ueberfällen dieses Gesindels zu schützen, hat man das Bahnpersonal mit Waffen ausgerüstet und das Polizeipersonal

vermehrt. Ebenso hat man auf der Ussuribahn zur Sicherstellung der Bahnlinie vor Ueberfällen thungusischer Räuberbanden ein besonderes Eisenbahnbataillon formirt. Auch die chinesische Ostbahn entlang zieht sich ein Kordon russischer Kosakenposten, um die Ueberfälle räuberischer Mongolenhorden abzuhalten.

Betriebssicherheit. Um den Betrieb der Bahn auch im Winter aufrecht zu erhalten, ist die Linie an den gefährdeten Stellen durch Schneeschutzvorrichtungen geschützt. Deren Gesammtlänge beläuft sich auf mehr als 900 km.

Wasserarmuth. Der Wasserarmuth in einzelnen Strichen Westsibiriens ist durch Legung von Röhren in einer Länge von 255 km abgeholfen worden.

Bahntelegraph. Die im Jahre 1858 erfolgte Angliederung des Amurlandes an Sibirien hat die Herstellung einer innigeren Verbindung mit dem Mutterlande zur zwingenden Nothwendigkeit gemacht. Schon im Jahre 1861 wurde mit der Legung einer Telegraphenlinie mitten durch Sibirien begonnen, aber ein ganzes Jahrzehnt verfloss, bis die über Perm-Jekaterinenburg-Omsk-Tomsk-Irkutsk-Stretensk laufenden Drähte den Anschluss an die bereits 1867 vollendete Linie von Nikolajewsk über Chabarowsk nach Wladiwostok erreichten. Da die Benutzung dieser Linie für Bahnzwecke ausgeschlossen ist, muss eine eigene Telegraphenlinie hergestellt werden, wozu für die durchgehende Linie allein nicht weniger als 13 000 km Telegraphendraht und 150 000 Telegraphenpfosten erforderlich sind.

Heizmaterial. Da die Bahn auf weite Strecken durch holzarme Gegenden führt, ist es die vornehmste Sorge der Regierung gewesen, die Umgebung der Bahn nach Kohlenlagern durchsuchen zu lassen. Der Erfolg ist wider alles Erwarten günstig gewesen. Wenn auch von der Nutzbarmachung einzelner Kohlenlager wegen der Entfernung von der Bahn Abstand genommen werden musste, so haben sich doch günstiger gelegene Kohlenlager in ganz Sibirien, oft in unmittelbarer Nähe der Bahnlinie, gefunden. Auch die Qualität lässt nichts zu wünschen übrig.

Eröffnung der Bahn. Der Bauplan der sibirischen Bahn ist von dem Zaren Alexander III. am 17./29. März 1891 genehmigt worden. Am 12./24. Mai 1891 hat sein Sohn Nikolai in Wladiwostok den ersten Spatenstich gethan. Der Bau ist im Westen und Osten zugleich in Angriff genommen worden und sollte so gefördert werden, dass in 5—6 Jahren die Betriebseröffnung der ganzen Linie erfolgen kann. Da jedoch der westiche Schienenstrang schon bis zum Baikalsee vorgerückt ist, auf dem Baikalsee und auf dem Amur von Stretensk bis Chabarowsk Dampfer verkehren und die Bahnlinie von Chabarowsk nach Wladiwostok längst im Betriebe ist, fehlt nur das Mittelglied von Myssowskaja bis Stretensk. Diese Bahnlinie hofft man bis zum Frühjahr 1900 fertig zu bringen, so dass bereits von dieser Zeit an während der Dauer der Schifffahrt eine direkte Verbindung zwischen Russland und dem stillen Ozean hergestellt ist.

Kosten. Die Kosten der Bahn sind auf 770 000 000 ℳ. veranschlagt worden. Diese Summe reicht jedoch, obwohl überall möglichst gespart worden ist, bei weitem nicht aus. Die durchgehende Linie Tscheljabinsk - Onon - Wladiwostok wird wenigstens 840 000 000 ℳ. kosten. Hierzu kommt noch der Aufwand für die Theilstrecke Onon-Stretensk, für die Ussuribahn, für die Tomsker Zweigbahn und für die Hafenbahnen mit 160 000 000 ℳ., so dass sich die Gesammtkosten auf etwa 1 000 000 000 ℳ. belaufen. Diese Summe würde, Mark an Mark gelegt, hinreichen, um von Berlin nach Leipzig (163 km) eine 3,5 m breite Silberstrasse anzulegen.

Züge. Der Verkehr auf den eröffneten Theilstrecken der sibirischen Bahn gestaltet sich recht lebhaft. Zur Zeit verkehren zwischen Tscheljabinsk und Omsk regelmässig sieben, zwischen Omsk und Krassnojarsk vier Doppelzüge. Im ersten Betriebsjahre sind auf der erstgenannten Linie etwa 200 000 Personen und 250 000 t befördert worden. Ausserdem verkehrt seit 1. April 1898 alle 14 Tage zwischen Moskau und Tomsk ein stark frequentirter Luxuszug.

Fahrgeschwindigkeit. Die Fahrgeschwindigkeit auf den sibirischen Bahnen wird sich auf lange Zeit hinaus in bescheidenen Grenzen halten müssen. Abgesehen davon, dass die russische Betriebspraxis an und für sich grösseren Zuggeschwindigkeiten abhold ist — die durchschnittliche Geschwindigkeit der russischen Schnellzüge beträgt nur 37 km — fällt bei der sibirischen Bahn noch weiter ins Gewicht, dass in der Ebene Steigungen bis 7,4 ‰, im Gebirge bis zu 17,4 ‰ zugelassen sind und dass Krümmungen mit Radien von 256 m vorkommen. Ferner darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass die Bahn nur eingleisig ist, dass die Stationen, wo ausgewichen werden kann, durchschnittlich 35 km auseinander liegen und Unter- und Oberbau einen Vergleich mit europäischen Bahnlinien nicht aushalten.

Zur Zeit wird die 1 737 km lange Strecke Tscheljabinsk-Tomsk von dem Luxuszuge in 60 1/3 Stunden (28 km in der Stunde) und die 2 535 km lange Strecke Tscheljabinsk-Kljutschi mit dem Personenzuge in 128 Stunden (nicht ganz 20 km in der Stunde) zurückgelegt. Aber auch so wird die Eisenbahn eine grosse Wohlthat sein, da Personen und Güter sicher sechsmal früher ans Ziel gelangen als vordem auf der Landstrasse.

Rente. Nach den Prophezeiungen vieler soll die sibirische Eisenbahn auf Jahrzehnte hinaus keine Rente abwerfen. Wir können in diese Kassandrarufe nicht einstimmen, glauben vielmehr, dass sich bald ein reger Transit- und Wechselverkehr entfalten und die Bahn binnen kurzem instand setzen wird, das allerdings ungeheuere Anlagekapital mässig zu verzinsen.

(Schluss folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— Bei den Verhandlungen zum **Etat der Eisenbahnverwaltung** äusserte sich Finanzminister Dr. von Miquel im preussischen Abgeordnetenhaus — dem stenographischen Bericht zufolge — folgendermaassen:

„Ich komme nunmehr an die Veranschlagung bei der Eisenbahnverwaltung. Im Ordinarium ist veranschlagt ein Mehrüberschuss von 15 189 000 ℳ. Im Extraordinarium sind Mehrausgaben vorgesehen in Höhe von 4 560 000 ℳ. und das gesammte Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung beträgt jetzt nicht weniger als 81 398 000 ℳ. Der Gesammtmehrüberschuss würde sich demnach stellen auf 10 629 000 ℳ. Nun, meine Herren, sind hiervon aber abzurechnen, wenn man die Bilanz ziehen will, rund etwa 8 000 000 ℳ. an Verbesserungen der Besoldungen der Unterbeamten und einiger Kategorien von mittleren Beamten, sodass dagegen ein Mehrüberschuss verbleiben würde gegen das laufende Jahr von nur 2 600 000 ℳ. Dieser Mehrüberschuss ist aber etatisirt, ohne Rücksicht auf die extraordinär der Eisenbahnverwaltung bewilligten 50 000 000 ℳ.

Meine Herren, es liegt Ihnen wieder ein Nettoetat vor. Aus diesem Nettoetat werden Sie ersehen, dass die gesammten Ueberschüsse, welche die Eisenbahnen für allgemeine Staatszwecke zur Verfügung stellen, auf 177 000 000 ℳ. sich belaufen. Dieser Nettoetat ist jetzt in etwas klarerer Weise aufgestellt als früher, sodass gar kein Zweifel sein kann, dass ein Mehr — man hat ja früher in ganz unklarer Weise von 500 000 000 ℳ. gesprochen — nicht zu etatisiren ist, auch nach den Erfahrungen der letzten Jahre nicht etatisirt werden konnte. Die Einnahmen der Eisenbahnverwaltung sind im Ordinarium um 76 000 000 ℳ., die Ausgaben im Ordinarium um 61 000 000 ℳ. höher veranschlagt worden. Von den veranschlagten Mehreinnahmen entfallen auf den Personenverkehr 24 522 000 ℳ. und auf den Güterverkehr 47 880 000 ℳ.

Nun, meine Herren, sind die Einnahmen — das möchte ich namentlich den Herren von der Budgetkommission sagen — veranschlagt um 8 $\frac{3}{6}$ höher gegen das Etatsjahr 1897/98. Das ist noch nicht dagewesen. So hoch haben wir die Einnahmen bisher nie veranschlagt. Aber, meine Herren, ich glaube, wir können das doch verantworten, obwohl man vorsichtig sein muss; denn wenn man auf einen so hohen Betrag der Einnahme bereits gekommen ist, so ist ja eine weitere Steigerung weniger wahrscheinlich. Aber ich glaube doch, Sie werden sich überzeugen, dass die Annahme berechtigt ist. Die vermuthlichen Ist-Einnahmen des Jahres 1898/99 betragen nach dem bisherigen Ergebniss 1 271 000 000 *M.*, während die veranschlagte Summe der Einnahmen für das Jahr 1899 rund 1 286 000 000 *M.* beträgt, so dass also nur noch eine Steigerung gegen das laufende Jahr von 15 000 000 *M.* erforderlich ist, um den Etatsansatz zu erreichen. Wenn die Verhältnisse so bleiben, wie sie gegenwärtig sind, so, glaube ich, kann man also diese Veranschlagung durchaus verantworten. Wir leben in dieser Beziehung in einer ausserordentlichen Zeit, und ich glaube, es ist doch hier die nöthige Vorsicht bei der Veranschlagung der Einnahmen gewahrt. Mein verehrter Herr Kollege, der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten, wird ja demnächst das noch einzeln näher entwickeln.

Von den Mehrausgaben im Ordinarium entfallen 21 000 000 *M.* auf persönliche Ausgaben; es sind namentlich wiederum 4614 etatsmässige Stellen mehr vorgesehen. Die Ausgabe für Betriebsmittel ist wiederum um 7 000 000 *M.* für Betriebsmaterialien, um 10 000 000 *M.* für den Oberbau, im ganzen um rund 20 500 000 *M.* höher veranschlagt.

Meine Herren, in den letzten Jahren sind, wie Sie sehen, die Ausgaben für die Eisenbahnverwaltung stark gewachsen, aber ich glaube, es kann uns das doch nicht allzu grosse Sorge für die Zukunft machen; denn diese starke Steigerung der Ausgaben läuft doch, wenn auch nicht ganz, so doch im wesentlichen pari passu mit der starken Vermehrung der Einnahmen — wenn wir auch jetzt eine Reihe von kostspieligen Anlagen und Einrichtungen haben machen müssen, welche aber dauernd den grossen Verkehr zu bewältigen geeignet sind. Haben wir diese Periode stark steigender Ausgaben erst überwunden, dann werden wir hoffentlich auch den gesteigerten Verkehr, wenn er sich dauernd erhalten sollte, bewältigen können. Richtig ist allerdings — und jeder, der die Zukunft unserer Finanzen richtig beurtheilen will und sich nicht durch vorübergehende Erscheinungen blenden lässt, wird dies in Erwägung nehmen müssen —, richtig ist es allerdings, meine Herren, dass wir wahrscheinlich bei den gewaltigen Umbauten, die wir namentlich auf den Bahnhöfen noch vorzunehmen haben, bei der Vermehrung der Gleise usw. noch einige Jahre vor uns haben, wo die Vermehrung der Ausgaben eine sehr beträchtliche Höhe erreichen wird, und wir müssen bei unserer ganzen Betrachtung, wie sich die Finanzen Preussens in den nächsten Jahren gestalten werden, bei der völligen Abhängigkeit der preussischen Finanzen von der Eisenbahnverwaltung dies sehr wohl im Auge behalten.

Im Publikum ist man immer erfreut, wenn man die Vermehrung der Einnahmen in den Zeitungen liest, aber leider kennt das Publikum nicht die Vermehrung der Ausgaben, und so ist die Publikation der steigenden Einnahmen für denjenigen, der nicht mit dem Finanzwesen vertraut ist, geradezu irreführend. Für uns Finanzmänner besagt die Vermehrung der Einnahmen allein noch nicht viel, wir sehen auf die Ueberschüsse, auf die Vermehrung des Nettoergebnisses und nicht der Bruttoeinnahmen, und da haben wir, wie gesagt, alle Ursache, diesen Schatz, den wir in der Eisenbahn besitzen, pfleglich sam und vorsichtig zu behandeln und ihn nicht zu schnell durch Verminderung der Einnahmen, durch Herabsetzung von Tarifen oder durch Steigerung der Ausgaben zu vermindern.

Das Beachtenswertheste bei dem ganzen Eisenbahnetat der letzten Jahre ist aber die ungemeine Steigerung der persönlichen dauernden Ausgaben. Das liegt in der Vermehrung des Personales, in der Steigerung der Löhne und in der Erhöhung des Beamtenetats, in Abkürzung der Arbeitszeit usw. Ein Privatunternehmer, der Waare produzirt, ist meistens imstande, diese Vermehrung der personellen Ausgaben auf die Waaren zu schlagen und sich an deren Preise zu erholen. Das können wir aber bei der Eisenbahnverwaltung nicht. Im Gegentheil, wenn Sie die Tarife unsere Waaren nennen wollen, so haben diese eher die Tendenz, herabgesetzt als heraufgesetzt zu werden. Wir können in den Tarifen mit Rücksicht auf unsere Selbstkosten nichts ändern.

Gewiss, es gibt manche Tarife, deren Herabsetzung nicht blos die Bruttoeinnahmen, sondern auch die Reinerträge erhöht, aber nichts ist falscher, irriger, erfundener als die Behauptung, dass jede Tarifherabsetzung mehr leiste in der Erzeugung von Mehrüberschüssen. Das ist ein grosser Irrthum, das lehrt uns die Erfahrung jeden Tag. Ich kann daher nur sagen, diese Verwaltung steht glänzend da, sie ist eine gewaltige Wohlthat für uns, sie hat die Verbesserung der Lage ihrer Beamten ermöglicht, sie hat uns um zahlreiche schwach oder vielleicht gar nicht rentirende Sekundärbahnen bereichert, sie hat unser Tarifwesen systematisch geordnet, sie hat das Refaktienwesen beseitigt, sie hat unsern Finanzen derartig unter die Arme gegriffen, dass wir jetzt noch auf 177 000 000 *M.* für die allgemeinen Staatszwecke rechnen können. Dieser Schatz ist sehr nützlich für das Land gewesen, die Eisenbahnverstaatlichung hat sich nach der Richtung hin glänzend bewährt.

Aber, meine Herren, in der Sache stecken auch Gefahren, sie hat auch eine andere Seite, die man auch sehen muss. Man redet von mächtigen Ueberschüssen. Ich kenne für den allgemeinen Staat keine mächtigen Ueberschüsse; denn die 177 000 000 *M.*, von denen ich gesprochen habe, sind längst in dauernde Ausgaben verwandelt, sie sind gar nicht mehr vorhanden. Wenn Sie diese Ueberschüsse durch Steigerung der Ausgaben und Verminderung der Einnahmen wegschaffen, ja meine Herren, dann werden Sie, wie der Professor Cohn in Göttingen ganz richtig sagt, diese 200 000 000 *M.* durch Erhöhung der Steuern decken müssen, wenn Sie nicht von Schulden leben wollen. Wir sind in unseren Finanzen so abhängig von den Ergebnissen der Eisenbahnverwaltung, dass wir die Eisenbahnen und ihre Ergebnisse gar nicht anders ansehen können als mit dem Blick auf das Ganze, auf die gesammte Entwickelung unseres Finanzwesens, auf welcher die Blüthe und Kraft Preussens beruht. Die grosse Gefahr in diesem grossen Staatsbetriebe liegt darin, dass sich das Publikum — alle Klassen ohne Ausnahme — für berechtigt hält, dem Staat gegenüber ganz andere Anforderungen zu stellen, als es das einem Privatunternehmen gegenüber thun würde. Alle Welt hat Wünsche; einen Wunsch, die Reinüberschüsse der Einnahmen zu vermehren, habe ich noch nie gehört. (Heiterkeit.) Der eine will mehr Züge, der andere will billiger fahren, will schönere und weniger besetzte Eisenbahnabtheile haben; der will neue Bahnen bauen, auch wenn sie sich nicht rentiren, und er sich dessen auch ganz klar bewusst ist, der will schönere und bequemere Bahnhöfe, will eine Vermehrung der Gleise, niedrigere Tarife usw. usw. Unter diesem permanenten Drängen und diesen Wünschen, die von allen Klassen ausgehen, steht eine grosse Staatsverwaltung, und das ist eine Gefahr, die mit diesem ganzen Betriebe verbunden ist, die man aber gegenüber den mächtigen Vortheilen der Verstaatlichung der Eisenbahnen um so weniger allzu sehr zu fürchten braucht, wenn man stark genug ist, den Wünschen der Interessenten auch mal zu widerstehen, und ich nehme doch an, dass wir in Preussen immer eine solche starke Verwaltung haben werden. (Heiterkeit.)“

— Für **Eisenbahnbauten in und um Berlin** sind beträchtliche Aufwendungen vorgesehen. Zum Grunderwerb für die Herstellung besonderer Vorortgleise der Berlin-Stettiner Bahn auf der Strecke Gesundbrunnen-Blankenburg werden 150 000 *M.* verlangt. Die Forderung wird durch das stete Anwachsen der Vororte auf dieser Linie begründet, auf der täglich 130 bis 187 Fernzüge verkehren. Dieselben Gründe sprechen für die Herstellung besonderer Vorortgleise der Nordbahn auf der Strecke Berlin-Schönholz. In den Etat sind dafür 500 000 *M.* eingesetzt. Auf der Strecke Schönholz-Tegel soll mit einem Aufwand von ebenfalls 500 000 *M.* für ein zweites Gleise der Grund und Boden erworben werden. Auf dem Lehrter Bahnhof soll ein Wagenrevisionsschuppen für 270 000 *M.* neu erbaut werden, wovon zunächst 200 000 *M.* in den Etat eingestellt sind. Der vorhandene Schuppen ist zu klein. Für eine Erweiterung des Empfangsgüterschuppens auf dem Anhalter Güterbahnhof sind 146 000 *M.* einmaliger Ausgaben in den Etat eingestellt. Ferner soll auf dem grossen Packhofgrundstück zu Berlin eine neue Postzollabfertigungsstelle erbaut werden, was 100 000 *M.* kostet. An ferneren Raten im Bezirk der Eisenbahndirektion Berlin sind eingestellt: 1 000 000 *M.* für den Ausbau der an den schlesischen Bahnhof angrenzenden Strecken, 1 500 000 *M.* für den Bau der Vorortgleise der schlesischen Bahn vom schlesischen Bahnhof bis Erkner, ferner 150 000 *M.* zum Grunderwerb für die Herstellung des dritten und vierten Gleises auf der Strecke der Ringbahn vom Bahnhof Rixdorf bis zum Haltepunkt Ebersstrasse sowie endlich 1 000 000 *M.* zum Grunderwerb für den Ausbau der Berlin-Görlitzer Bahn von der Ringbahn bis zur Station Grünau und für den Ausbau der Anschlussbahn von Rixdorf nach Niederschöneweide-Johannisthal.

— In Hamburg ist der zwischen der preussischen Regierung und der Lübeck-Büchener Bahn bezüglich des **Baues des Centralbahnhofes in Hamburg** vereinbarte **Staatsvertrag** publizirt worden. Die getroffenen Vereinbarungen werden als für die Lübeck-Büchener Eisenbahn günstig angesehen. Die letztere hat am Tage der Einführung ihrer Züge in den Centralbahnhof an Preussen 845 000 *M.* zu zahlen, welche die Regierung auslegt und die mit $3^3/_4$ % zu verzinsen sind. Das der Gesellschaft gehörige Terrain in Hamburg wird frei und kann nach Gutdünken verwendet werden. Durch Einrichtung neuer Stationen hofft man überdies den Lokalverkehr beträchtlich zu heben. Zu den vorgesehenen Erweiterungs- und Ergänzungsarbeiten gehören

auch die Herstellung eines Rangirbahnhofes für die Lübeck-Büchener Eisenbahn, Verbindungsgleise für die Anschlüsse, der Bahnhof für den Ortsgüterverkehr der Lübeck-Büchener Eisenbahn und neue Stationen für den Lokalverkehr zwischen Hamburg und Wandsbek. Diese Anlagen erfordern 40 086 550 ℳ. ohne Berücksichtigung der Kosten für den Ausbau des Lübeck-Büchener Rangirbahnhofes in Rothenburgsort und für die Verbindung desselben mit Wandsbek, die von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft allein ausgeführt werden. Dem preussischen Staat fallen die Kosten des Hauptpersonenbahnhofes und des Umbaues der übrigen preussischen Strecken und Anlagen zur Last. Der Hamburger Staat leistet hierzu jedoch einen Beitrag à fonds perdu von 9 250 000 ℳ., auf den für die Abtretung des Geländes und die Verwendungen für den Bahnhof Wilhelmsburg 550 000 ℳ. in Abrechnung zu bringen sind. Von der Gesammtbausumme entfällt auf Hamburg ein fast ganz von Preussen mit 3% zu verzinsender Betrag von 7 568 050 ℳ. und auf die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft von 1 330 300 ℳ.

— **Etatsvoranschlag für die preussischen Staatseisenbahnen.** Nach dem Etat werden im Betriebsjahre 1899 folgende Einnahmen erwartet:

	1899	gegen 1898/99	gegen 1897/98
	Millionen Mark		
im Personenverkehre	345,3	320,7	299,1
„ Güterverkehre	847,4	799,6	735,8
für Ueberlassung von Bahnanlagen usw.	23,0	20,1	19,2
für Ueberlassung von Betriebsmaterial	15,0	13,4	13,0
aus Veräusserungen	26,2	27,1	22 4
verschiedene andere Einnahmen	22,8	21,8	20,5
zusammen	1 279,9	1 202,8	1 110,2
bei Betriebsausgaben von	737,3	676,1	617,1
bleibt Betriebsüberschuss	542,6	526,7	493,1
Es beziffern sich im Ordinarium			
die Gesammteinnahmen auf	1 281,7	1 204,4	1 111,8
die Ausgaben auf	754,9	693,9	634,4
bleibt Ueberschuss	526,8	510,5	477,4
ferner im Extraordinarium			
die Einnahmen auf	4,2	5,2	6,4
die Ausgaben auf	81,4	76,8	49,1
mithin Zuschuss	77,1	71,5	42,6
bleibt Ueberschuss	449,6	438,9	434,8

Bei den Gesammtbeschaffungen sind für 1899 veranschlagt:

	Tonnen	im Betrage von	per Tonne	gegen im Vorjahre
		Mark		
Oberbaumaterialien:				
Schienen	168 510	18 563 500	110,2	109,7
Kleineisenzeug	58 632	10 085 600	172,0	164,1
eiserne Schwellen	82 833	8 422 800	101,7	101,9
Weichen und Schwellen	—	6 262 700	—	—
zusammen	—	43 334 600	—	—
Steinkohlen:				
westfälische	2 273 950	21 466 100	9,44	8,85
oberschlesische	1 513 090	12 558 600	8,30	7,88
niederschlesische	295 760	2 933 400	9,92	9,51
Saar-	216 360	2 351 800	10,87	10,46
Wurm- und andere	135 180	1 320 100	9,77	9,18
sonstige	6 380	64 800	10,16	14,42
zusammen	4 440 720	40 694 800	9,16	8,65
Steinkohlenbrikets:				
westfälische	401 360	4 105 900	10,23	10,19
oberschlesische	88 400	707 800	8,00	7,62
sonstige	39 000	560 100	13,36	14,60
zusammen	528 760	5 373 800	10,16	9,99
Koks:				
westfälische	62 890	909 700	14,46	14,25
niederschlesische	28 850	434 500	15,06	14,00
sonstige	5 370	90 800	16,91	16,29
zusammen	97 110	1 435 000	14,78	14,28
Braunkohlen und Braunkohlenbrikets	36 730	212 400	5,78	5,95
zusammen Kohlen und Koks	5 103 320	47 716 000	9,35	—
im Vorjahre	4 579 290	40 667 000	8,88	8,72

Die Durchschnittspreise für Normalschienen und Normalschwellen betragen ohne Berücksichtigung der Frachten und der Zuschläge für längere Schienen, Weichenschwellen usw. 109 ℳ. bezw. 101 ℳ. für die Tonne. Die Kosten für die Beschaffung ganzer Fahrzeuge sind wie folgt veranschlagt: 435 Stück Lokomotiven 21 639 000 ℳ., 598 Stück Personenwagen 7 957 000 ℳ., 6 550 Stück Gepäck- und Güterwagen 19 404 000 ℳ. Die Länge des zum Zweck der Oberbauerneuerung nothwendigen Gleisumbaus mit neuem Material übersteigt die Länge der im Jahre 1897/98 mit solchem Material wirklich umgebauten Gleise um rund 165 km. Dabei ist in Aussicht genommen, den seit dem Jahre 1893/94 versuchsweise auf einigen Schnellzuglinien angewendeten schweren Oberbau zur Gleiserneuerung auf allen wichtigeren, von Schnellzügen befahrenen, oder sonst stark belasteten Strecken zu verwenden. Auch für die Einzelauswechselung stellt sich das unter Berücksichtigung der aufkommenden und der in den Beständen vorhandenen brauchbaren Materialien festgestellte Bedürfniss an neuen Gleis- und Weichenmaterialien höher, als im Jahre 1897/98. Ferner ist eine ausgedehntere Verbesserung des Querschwellenoberbaues mit Stahlschienen älterer Formen vorgesehen. Im einzelnen beträgt der Mehrbedarf gegen die wirklichen Ergebnisse des Jahres 1897/98: a) für Schienen 3 273 000 ℳ., b) für Kleineisenzeug 1 812 000 ℳ., c) für Weichen 1 709 000 ℳ. und d) für Schwellen 4 370 000 ℳ.

— **Der Obstverkehr auf den württembergischen Staatseisenbahnen** war im Herbst 1898 noch bedeutender als im Jahre 1897. In den Monaten September, Oktober und November 1898 sind auf württembergischen Stationen von fremden Bahnen 6 710 Wagenladungen Obst zu 10 000 kg angekommen (1897: 6 271, 1896: 3 112) und zwar aus der Schweiz 4 507, Oesterreich-Ungarn 1 242, Bayern 598 usw. Die meisten Wagenladungen erhielt Stuttgart (1 606). Die Obsternte des Landes vermochte, obwohl sie im Jahre 1898 nicht gering war, den Bedarf nicht zu decken. Die starke Zufuhr findet ihre Erklärung aber namentlich in der äusserst geringen Weinernte.

— Schon im vorigen Jahre hatte die **Eiseinfuhr Deutschlands** infolge des warmen Winters erheblich zugenommen und war von 151 000 dz im Werthe von 166 000 ℳ. im Jahre 1897 auf 3 500 000 dz im Werthe von 5 000 000 ℳ. im Jahre 1898 gestiegen. An dieser Eiseinfuhr war Norwegen mit 60% betheiligt, Oesterreich-Ungarn, Russland und die Schweiz in bedeutend geringerem Maasse. Maassgebend für das Eisgeschäft ist die Eisgewinnung, je billiger die Beförderung und die Verfrachtung, desto billiger der Preis. Unter diesen Umständen hat sich Norwegen rasch zum wichtigsten Lieferanten für Deutschland emporgeschwungen und wenn nicht noch nachträglich eine anhaltende Kälte eintritt, so wird die Eiseinfuhr aus dem Norden, im besonderen aus Norwegen, nach Deutschland und damit der Eisverkehr auf den Bahnen wieder sehr erheblich zunehmen, da der Eisverbrauch fortwährend wächst und der Versand von Bier und anderen Lebensmitteln immer mehr mit Hilfe von Eisverpackungen erfolgt. Vorläufig sind die Herstellungskosten des künstlichen Eises noch viel zu hoch, als dass es mit natürlichem Eise konkurriren könnte.

— In einem Vortrag über die **wirthschaftliche Zukunft Syriens und Deutschlands Antheil daran** vor dem Berliner Centralverein für Handelsgeographie bezeichnete Professor Dr. Hartmann, Lehrer des Arabischen am orientalischen Seminar zu Berlin, zunächst die Anlage folgender drei Bahnen für erforderlich: die Strecke Jerusalem - todtes Meer als Fortsetzung der Linie Jaffa-Jerusalem, die Fortsetzung der Linie Beirut-Damaskus bis zum Euphrat und die Anschlusslinien der syrischen Bahnen an die anatolischen. Hartmann sprach die Hoffnung aus, dass auch diese Bahnen mit Hilfe deutschen Kapitals und deutscher Intelligenz angelegt und gleichzeitig deutsche Gewerbethätigkeit und deutsches Geistesleben in den von den Bahnen durchschnittenen Gebieten entwickelt werden mögen.

— **Schlafwagenverkehr München-Köln.** Der zur Zeit zwischen München C.-B. und Köln in den Nachtschnellzügen München ab 10 Uhr 30 Min., Köln ab 6 Uhr 2 Min. Nachm. über Aschaffenburg-Darmstadt-Mainz laufende Schlafwagen wird vom 1. Februar d. J. an über Aschaffenburg-Frankfurt a/M.-Mainz vorerst versuchsweise geleitet.

— Im **Berliner Ingenieurverein** sprach kürzlich der Ingenieur Max Buhle über seine **Studienreise nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika** unter Vorführung zahlreicher Photographien und Projektionsbilder. Dabei machte er — wie O. C. in der „Voss. Ztg." berichtet — über das amerikanische Eisenbahnwesen folgende interessante Mittheilungen:

„Auf den Newyorker Hochbahnen besteht die Einrichtung, dass bei Nebel gar keine Signale gegeben werden, und dass die Züge einander rascher folgen als bei hellem Wetter. Diese auf

den ersten Blick sonderbare Einrichtung hat ihren guten Grund. Die Züge müssen nämlich so dicht hinter einander fahren, dass der Lokomotivführer den vor ihm fahrenden Zug niemals aus den Augen verliert. Auf diese Weise werden Unfälle besser vermieden als durch Signale, die eben bei dichtem Nebel doch nicht genügend sicher wirken. Man ist jetzt dabei, Luftlokomotiven anstatt der Dampflokomotiven einzuführen. Das vermeidet den lästigen Rauch; es ist aber — bis man sich daran gewöhnt haben wird — doch ein etwas unheimliches Gefühl, in der Nähe eines Kessels zu sein, in dem ein Druck von 134 Atmosphären herrscht. Um Newyork auch mit Hoboken zu verbinden, soll jetzt eine Brücke von der Manhattanhalbinsel nach Hoboken gebaut werden, welche die berühmte Hudsonbrücke zwischen Newyork und Brooklyn an Grösse und Spannweite wesentlich überbietet. Sie wird zweistöckig und soll 14 Gleise enthalten, 8 für die Eisenbahn und 6 für die Strassenbahn. Und um eine möglichst gradlinige Fortsetzung dieser Bahnen bis nach Brooklyn herzustellen, will man noch eine zweite Brücke über den Hudson bauen. In Boston wird ein Bahnhof von ganz gewaltigen Abmessungen errichtet. Er ist zweistöckig, enthält oben 28 Fernbahngleise und unten Vorortgleise, die von der Ankunftseite zur Abfahrtseite in einem Halbkreise herumlaufen, so dass der ankommende Zug, ohne Fahrtrichtung und Maschine zu wechseln, gleich wieder aus dem Bahnhofe herausfahren kann. Die Züge erhalten auf der letzten Station anstatt der Dampflokomotiven elektrische, damit der Stadt der Lokomotivrauch erspart wird. Im grossen und ganzen kann Vortragender in das Lob der amerikanischen Eisenbahnen nicht einstimmen, das unsere Reisenden zumeist anstimmen. U. a. ist das rücksichtslose Rangiren der besetzten Züge, auch der Schlafwagen bei Nacht, das wir uns hier sehr verbitten würden, äusserst lästig. Auch fehlt es nicht an Preiszuschlägen aller Art, entsprechend denen unserer D-Zuge. Ein so feiner, schöner und zweckmässig eingerichteter Zug wie der des deutschen Kaisers sei in ganz Amerika nicht zu finden — ebenso wenig eine so vorzügliche Eisenbahnwerkstätte, wie die der preussischen Staatsbahnen in Potsdam. Ein eigenartiges Unternehmen plant man jetzt, um die Kohle aus den Kohlenbergwerken nach den Verbrauchsgebieten zu schaffen. Man will sie nämlich dorthin „pumpen". Sie soll fein gemahlen und dann mit Wasser fortgespült, am Bestimmungsorte dann getrocknet und entweder als Staub verbrannt oder zu Briketts verarbeitet werden. Deutschland und der deutschen Industrie gegenüber äussern sich die Amerikaner vielfach sehr anmaassend und sind dann sehr verwundert, wenn man ihnen beispielsweise auf die häufig gestellte Frage, ob diese oder jene Einrichtung in Deutschland schon bestehe, klar macht, dass das ja gerade eine deutsche Erfindung und von da erst nach Amerika gekommen sei. Demgegenüber empfindet man einige Genugthuung, wenn man hört, dass jetzt mehr im Westen die Bahnhöfe, die anfänglich oft genug nur aus einem in den Ruhestand versetzten Eisenbahnwagen bestanden, nach dem germain principle, d. h. anständig gebaut werden. Uebrigens schicken die Amerikaner viele Maschinen, auch Dampfmaschinen, nach Deutschland (auch nach England), wie man andererseits freilich auch drüben manche deutsche Maschine oder deutsche Fabrikeinrichtung findet. Eine interessante Neuerung sah Redner bei den Illinois steel works in Chicago. Die Krahnen sind dort nicht mit Haken versehen, sondern mit Magneten, welche die Lasten tragen. Da aber hauptsächlich warme Platten zu bewegen sind und dadurch die Isolirung sehr leidet, so ist man jetzt bemüht, eine möglichst wärmesichere Isolirung aufzufinden. Auf dem Michigansee besonders werden Erze und Kohlen mittelst besonders, sehr zweckmässig gebauter Dampfer befördert, ebenso wie auf den von Minneapolis, der Kornkammer Nordamerikas, auslaufenden Eisenbahnen besonders eingerichtete Getreidezüge laufen. Auf der Decke der betreffenden Wagen bewegt sich, auch während der Fahrt, das Zugpersonal ganz zwanglos. Um aber diese Leute zu warnen, wenn der Zug sich einem Bahnübergange nähert (wo sie sich niederlegen müssen, um nicht anzustossen) hat man ein höchst eigenthümliches Verfahren angewandt. In einiger Entfernung von dem Uebergange steht nämlich beiderseits eine Art Galgen über dem Bahnkörper. Von dem Galgen herab hängen an Fäden Kastanien, und diese machen das Zugpersonal, indem sie ihnen einen leichten Schlag gegen den Kopf versetzen, auf die bevorstehende Gefahr aufmerksam. In den Eisenbahnwerkstätten von Sacramento (Kalifornien) fand Redner Versuche im Gange, das Holzwerk der Eisenbahnwagen mit Kupferblech (statt mit Oelfarbe und Lack) zu überziehen. Das kostet zwar mehr, hält aber auch sehr viel länger."

Oesterreich-Ungarn.

— Fürsorge für die Werkstätten- und Heizhausarbeiter bei den österreichischen Staatsbahnen. Mit Beginn dieses Jahres ist, wie bereits in Nr. 98 S. 1534 Jahrg. 1898 d. Ztg. in Kürze berichtet wurde, für die Arbeiter, welche in den Werkstätten und Heizhäusern der österreichischen Staatsbahnen beschäftigt sind, eine neue Arbeitsordnung in Wirksamkeit getreten, welche eine Reihe von zeitgemässen Neuerungen enthält, in denen die Fürsorge der Staatseisenbahnverwaltung für das leibliche und geistige Wohl ihrer niederen Bediensteten neuerlich zum praktischen Ausdruck gelangt.

Diese Arbeitsordnung ist das Ergebniss einer langen Reihe von Verhandlungen und Berathungen, welchen der Umstand ein eigenartiges Gepräge verleiht, dass an denselben mehrere Vertreter der betheiligten Arbeiterkategorie theilgenommen und theils initiativ, theils konsultativ mitgewirkt haben. Dass diese ausserhalb der bisherigen Gepflogenheit gelegene Mitarbeit der Bediensteten keine erfolglose gewesen ist, beweist der Umstand, dass eine Reihe schätzbarer Verbesserungen des ersten Entwurfes der Arbeitsordnung auf gutachtliche Aeusserungen und Anregungen der Arbeiterexperten zurückzuführen ist, wie denn bei den Verhandlungen auf Seite der Organe der Staatseisenbahnverwaltung überhaupt das Bestreben vorwaltete, den Wünschen des Personales, so weit nur immer möglich, entgegenzukommen.

Von den Bestimmungen der neuerlassenen Arbeitsordnung sind insbesondere die folgenden zu erwähnen:

Am Tage des Geburtsfestes des Kaisers wird in Hinkunft in den Werkstätten nicht gearbeitet, der Lohn für diesen Tag aber voll ausbezahlt werden. Geldbussen, welche vordem bis zur Höhe des doppelten Tagelohnes zulässig waren und rücksichtlich welcher eine Einschränkung in Bezug auf die Zahl der Straffälle nicht bestand, dürfen künftighin nur bis zum Höchstbetrage des halben Tagelohnes und höchstens einmal in der Woche verhängt werden. Den Arbeitern wird vor jedesmaligem Arbeitsschlusse die zu ihrer Reinigung und am Schlusse der Arbeitswoche die zum Putzen der Arbeitsmaschinen nöthige Zeit gewährt. Das Beschwerderecht der Arbeiter wurde wesentlich erweitert, auch wurde dem Aufsichtspersonal eine höfliche und wohlwollende Behandlung der Arbeiter nachdrücklichst eingeschärft.

Gleichzeitig mit der neuen Arbeitsordnung haben auch die Schutzvorschriften im Interesse der persönlichen Sicherheit der Werkstättenarbeiter und die Bestimmungen über das Lehrlingswesen eine zeitgemässe Reform erfahren. Den diesbezüglichen Mittheilungen in der Nr. 98 S. 1534 Jahrg. 1898 d. Ztg. sei beigefügt, dass das Bestreben der Staatseisenbahnverwaltung dahin geht, dass den Eisenbahnlehrlingszeugnissen zur Erbringung des Befähigungsnachweises für ein handwerksmässiges Gewerbe die gleiche Geltung zuerkannt werde, wie den im Sinne der Gewerbeordnung ausgestellten Zeugnissen anderer Lehrherren.

Wegen weiterer, zur Verbesserung der Lage der Arbeiter in Aussicht genommener Maassnahmen, welche sich sowohl auf erhöhte Vorsorgen zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter wie auch auf allfällige materielle Zuwendungen beziehen, haben die Staatsbahndirektionen entsprechende Weisungen erhalten.

— Der Sanitätsdienst bei den österreichischen Staatsbahnen. In Erweiterung des den Staatsbahndirektionen hinsichtlich des Sanitätsdienstes zugewiesenen Wirkungskreises wurden dieselben vom 1. d. Mts. an ermächtigt, für jene bahnärztlichen Bezirke, welche mit einem bahnärztlichen Gesammtbezuge von weniger als 900 fl. jährlich normirt sind oder nach Maassgabe der bestehenden Vorschriften normirt werden sollen, nicht nur die Bahnärzte zu ernennen und ihre Wohnsitze zu bestimmen, sondern auch die Grenzen der ärztlichen Bezirke bezw. den Umfang der Diensteszuweisung, sowie auch die Bezüge der Bahnärzte im eigenen Wirkungskreise festzusetzen und zu ändern. Das Eisenbahnministerium hat sich hingegen vorbehalten, für jene bahnärztlichen Bezirke, welche mit dem jährlichen Gesammtbezuge von mindestens 900 fl. normirt sind oder normirt werden sollen, auf Antrag der zuständigen Staatsbahndirektion die Bezüge und die Grenzen der Bezirke bezw. den Umfang der Diensteszuweisung zu bestimmen bezw. abzuändern sowie die betreffenden Bahnärzte zu ernennen. Dieser Vorbehalt erstreckt sich auch auf die den Sanitätskonsulenten zugewiesenen oder zuzuweisenden bahnärztlichen Bezirke und die für dieselben entfallenden bahnärztlichen Honorare, ohne Rücksicht auf deren Höhe.

Die Vorrückungen, Versetzung in den Ruhestand, Kündigung und Disziplinarbehandlung der zu Beamten ernannten Bahnärzte fällt nach Maassgabe der für die Beamten geltenden Normen des Organisationsstatutes in den Wirkungskreis der Staatsbahndirektionen, sofern nicht etwa durch besondere Bestimmungen der Dienstverträge etwas anderes vereinbart ist.

Die oberste Ueberwachung und Leitung des gesammten Sanitätsdienstes, insbesondere hinsichtlich der vorschriftsmässigen Handhabung der bestehenden Instruktionen und der Durchführung der erlassenen Weisungen, wird auch fernerhin durch die Organe des Eisenbahnministeriums erfolgen.

— Es liegen nun die provisorischen bis Ende August definitiv abgerechneten **Betriebseinnahmen der Südbahn** für das Jahr 1898 vor. Dieselben ergeben ein Plus von rund 550 000 fl. gegenüber dem Jahre 1897. Es unterliegt kaum einem Zweifel, dass die buchhalterische Richtigstellung der letzten vier Monate das Einnahmeplus erhöhen werde; dagegen haben auch die Ausgaben eine erhebliche Steigerung erfahren, welche die Mehreinnahmen absorbiren dürfte. Dazu kommt die Erhöhung der Steuerleistung, welche auf Grund der Bemessung nach dem neuen Steuergesetze resultirt. Es ist ferner zu berücksichtigen, dass die finanziellen Lasten infolge der im vorigen Jahre erfolgten Realisirung des Restes der 4 % Markanleihe, sowie durch die Vermehrung der schwebenden Schuld, welche aus dem Investitionsbedarfe sich ergab, gleichfalls eine Zunahme erfahren haben.

— **Brünner Lokalbahnen.** Zwischen der Gemeinde Brünn und der österreichischen Union-Elektrizitätsgesellschaft wurde, wie bereits mitgetheilt, in Bezug auf die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Brünner Strassenbahnen, sowie in Betreff der Ausgestaltung des dortigen Strassenbahnnetzes kürzlich ein Vertrag abgeschlossen. Nach demselben wird der Betrieb der Unternehmung von der Stadtgemeinde Brünn als Konzessionärin auf die Dauer von 50 Jahren überlassen. Die Unternehmung ist verpflichtet, in den ersten 10 Jahren und weiterhin von je 5 zu 5 Jahren von der Gemeindevertretung allenfalls beschlossene neue Strassenbahnstrecken in der Ausdehnung von je 2 km auf ihre Kosten herzustellen und in Betrieb zu setzen. Der Fahrpreis wird mit 10 Hellern für eine befahrene Strecke von 2,5 km, für Fahrten auf längere Strecken mit 20 Heller festgesetzt; für Schüler und Arbeiter wird eine Ermässigung um 25 % bewilligt. Die Abgabe an die Gemeinde beträgt zunächst 3 % der gesammten Einnahmen an Fahr- und Frachtgeld und erhöht sich von 5 zu 5 Jahren um je 0,5 % bis zur Maximalhöhe von 5 %. Das Minimum der Abgabe wird von der Unternehmung mit jährlich mindestens 20 000 Kr. garantirt. Sollte der Betrieb der Strassenbahnen nach Abrechnung der Betriebsauslagen, einer 0,7 % Dotirung des Amortisationsfonds, einer höchstens mit 10 % der Einnahmen zu berechnenden Dotirung des Erneuerungsfonds, der Reservefondsdotirung und nach Abrechnung der statutenmässigen Tantièmen und einer 6 % Verzinsung des Aktienkapitales noch einen Ueberschuss ergeben, so fällt der Gemeinde noch ein Antheil von $33^1/_3$ % zu. Nach Ablauf von 50 Jahren tritt das Heimfallsrecht der Gemeinde ein. Doch hat die Stadtgemeinde das Recht, schon nach Ablauf von 15 Jahren — eventuell weiterhin von je 5 zu 5 Jahren — die sämmtlichen Strassenbahnanlagen einzulösen. Als Ablösungspreis wird jener Betrag festgesetzt, der von den im Einvernehmen mit dem Gemeinderathe festzustellenden Kosten der Anlage nach Abrechnung des Amortisationsfonds im Zeitpunkte der Ablösung noch erübrigt. Eine Uebertragung der der Unternehmung aus diesem Vertrage erwachsenden Rechte an eine Aktiengesellschaft ist ohne weiteres gestattet.

— **Die Konzessionirung der Wiener elektrischen Strassenbahnen.** Die Konzessionsverhandlungen mit der Gemeinde Wien in Ansehung der elektrischen Strassenbahnen stehen unmittelbar bevor. Den wichtigsten Punkt bei dieser Konzessionirung bildet die Steuer- und Gebührenbefreiung. Gegenwärtig finden die Verhandlungen zwischen den zuständigen Ministerien über den ganzen Komplex der die Lösung der Tramwayfrage bildenden Angelegenheiten, also die Modalitäten der Liquidirung der Tramwaygesellschaft, sowie die Konzessionsbedingungen und die Statuten der neuen Bau- und Betriebsgesellschaft statt.

— Das Eisenbahnministerium hat der Statthalterei in Linz aufgetragen, die Trassenrevision des von der Tramway- und Elektrizitätsgesellschaft Linz eingereichten Projektes der 7,5 km langen **elektrischen Bahn Linz-Kleinmünchen**, im Anschlusse an die bestehende Strassenbahn in Linz-Urfahr, anzuordnen. Das Projekt für die elektrische Bahn Linz-Kleinmünchen wird von der österreichischen Union-Elektrizitätsgesellschaft, Wien, ausgearbeitet, welche auch seinerzeit die Strassenbahn Linz-Urfahr sowie die Pöstlingbergbahn ausgeführt hat.

— Anlässlich des bevorstehenden 50jährigen Jubiläums des **österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins** veranstaltet die Vereinsleitung eine Serie von Vorträgen über die Entwickelung der wichtigeren Zweige der Technik in Oesterreich während der letzten 50 Jahre. Unter anderem wird Baudirektor Ast einen Vortrag über die Entwickelung des österreichischen Eisenbahnbaues während dieser Epoche halten.

— **Manipulationsgebühren bei zurückgezogenen Nachnahmebeträgen; Bestätigungen über gezahlte Gepäckfracht.** In der letzten Plenarsitzung der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer kamen mehrere Eisenbahnangelegenheiten zur Berathung. Einer dieser Gegenstände betraf das von der Kammer im vorigen Jahre an das Eisenbahnministerium gestellte Ansuchen, Einleitungen zu treffen, damit bei Nachnahmebeträgen über 200 Kr., falls sie vom Absender zurückgezogen wurden, seitens der Eisenbahnen lediglich eine Manipulationsgebühr von 1 Kr. eingehoben werde. Hierüber ist ein Erlass des Eisenbahnministeriums herabgelangt und seitens der Kammer zur Kenntniss genommen worden, mit welchem mitgetheilt wird, dass die gemeinsame Eisenbahndirektorenkonferenz sich dahin ausgesprochen habe, dass die mit der Auflassung der Nachnahmen verbundenen Arbeiten der Stationsorgane und Kontrolen keineswegs so gering seien, dass sie die Ermässigung der ohnedies nicht hohen Nachnahmeprovision rechtfertigen würden. Ueberdies werde nach dem neuen Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen die tarifmässige Provision auch dann erhoben, wenn die aufgegebene Nachnahme infolge nachträglicher Verfügung des Absenders ganz oder theilweise zurückgezogen wurde. Mit Rücksicht auf die zutreffende Begründung des Standpunktes der Bahnverwaltungen sei daher das Eisenbahnministerium nicht in der Lage, die fragliche Anregung weiter zu verfolgen.

Weiter wurde an das Eisenbahnministerium aus Anlass irrthümlich höher berechneter Frachtsätze für Musterkoffer die Bitte gerichtet, das Geeignete zu veranlassen, damit auf allen österreichischen Eisenbahnen bei den Gepäckaufgaben auf ausdrücklichen Wunsch der Partei besondere, in ihren Händen verbleibende Bestätigungen seitens der Bahnorgane ausgefolgt werden mögen, was ohne jeden Zeitverlust dadurch bewerkstelligt werden könnte, dass der Bahnkassirer anstatt zwei Kopien des Aufgabescheines deren drei, und zwar eine für die Aufgabestation, eine für die Abgabestation und eine für den Aufgeber selbst anfertigt.

— **Ueberseeische Getreideeinfuhr nach Triest.** Die Triester Handelskammer hat in einer an das Handelsministerium gerichteten Eingabe auf den Umstand aufmerksam gemacht, dass die überseeische Getreideeinfuhr nach Oesterreich über Triest auf Grund der seit einiger Zeit gemachten Erfahrungen nicht als eine ephemere Erscheinung, sondern als dauender Faktor in dem kommerziellen Leben Triests angesehen werden dürfe. Mit Rücksicht hierauf stellt die Handelskammer das Ersuchen, dass die Landungsplätze des Freigebietes beziehungsweise die Lagerhäuser in Triest mit maschinellen Einrichtungen zum Zwecke der Löschung, Abwaage und Sackung von Getreide ausgerüstet werden, wie dieselben in anderen Hafenplätzen, speziell auch in Fiume, bestehen. Die Handelskammer befürchtet, dass sonst die überseeische Getreideeinfuhr nach Oesterreich einen anderen Weg nehmen werde, wie jenen über Triest, was um so eher vermieden werden könnte, als die erbetenen Ausrüstungen keineswegs einen sehr erheblichen Kostenaufwand verursachen würden.

— **Die neue Fahrordnung des österreichischen Lloyd.** Mit dem 16. d. Mts. treten die neuen Fahrpläne des österreichischen Lloyd für 1899 in Kraft. In denselben ist die neue direkte Kalkuttalinie mit der Abfahrt von Triest für die Monate Februar, April, Juni, August, September, Oktober, November und Dezember aufgenommen und hierdurch einem lange gehegten Wunsche der einheimischen Industriellen entsprochen worden. Ferner wurde eine wöchentliche Lloydverbindung zwischen Ragusa-Cattaro und Bari und Brindisi geschaffen, durch welche neben der Förderung des dalmatinischen und bosnischen Güterverkehres mit Italien auch der Zufluss der Reisenden nach Ragusa von Italien aus gesteigert werden soll.

— **Die Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen** betrugen im Monat Dezember 1898 nach den provisorischen Zusammenstellungen 6 522 400 fl., und zwar 1 759 000 fl. aus dem Personen- und 4 763 200 fl. aus dem Güterverkehre. Im vorigen Dezember hatten die endgültigen Einnahmen 6 528 208 fl. betragen. Von Beginn des Jahres bis Ende Dezember betrugen die Einnahmen 89 435 356 fl., hiervon entfallen auf den Personenverkehr 23 307 609 fl., auf den Güterverkehr 66 127 747 fl. Hierbei ist zu bemerken, dass von den drei letzten Monaten erst die provisorischen Ausweise vorliegen und werden die definitiven Ausweise das Ergebniss voraussichtlich in günstiger Richtung beeinflussen. Im Vergleiche zu den Ergebnissen des Vorjahres, nach welchen die Gesammteinnahmen 87 940 396 fl. betrugen, kann schon jetzt konstatirt werden, dass die 1898er Ergebnisse zumindest um 1 500 000 fl. günstiger waren, als im Jahre 1897, so dass vorausgesehen werden kann, dass die endgültigen Ergebnisse des Jahres 1898 dem des Jahres 1896 gleichkommen werden, welches bisher das günstigste Betriebsjahr der Staatsbahnen war.

— Der ungarische Handelsminister hat die politisch-administrative **Begehung der Theilstrecke Déda-Várhegy,** der den Anschluss an die Linie Piatra-Bácău des rumänischen Eisen-

bahnnetzes vermittelnden Linie Csirakos-Gymes, einer Flügelbahn des im Ausbau begriffenen Székler Bahnnetzes, angeordnet.

— **Personalnachrichten.** Dem Verkehrsdirektor bei der Direktion der ungarischen Staatsbahnen Johann Marx v. Csákány wurde der Titel eines Ministerialraths verliehen.

Vereinsausland.

— In verschiedenen Kantonen der **Schweiz** beschäftigt man sich gegenwärtig sehr lebhaft mit dem Bau von **Kleinbahnen**, um möglichst alle gewerblichen Gegenden an den internationalen Verkehr anzuschliessen. Wie die „Frkf. Ztg." mittheilt, haben sich in Bern, St. Gallen, Thurgau, Baselland, Solothurn usw. Komitees gebildet, um den Bau solcher Linien zu fördern und hierfür die Konzession zu erlangen. Deutschland interessirt besonders das Vorgehen Basellands im Verein mit Basel und Solothurn, da diese Kantone den Bau der sogen. Wasserfallenbahn anstreben. Der Bau dieser Bahn war schon zur Zeit des Baues der Centralbahn in Aussicht genommen, unterlag aber schliesslich gegenüber der jetzigen Centralbahnlinie Basel-Olten. Die Wasserfallenbahn geht nach dem Projekt von Liestal (Baselland) aus, führt dann nach Reigoldswyl, Bolsthal und Langenthal und stellt so, wenn die Lötschbergbahn (Bern) gebaut wird, die kürzeste Verbindung zwischen Basel und dem Simplon her. Für die Verbindung Basel-Bern beträgt die Entfernung über Olten 106, über Reigoldswyl nur 91 km, für die Linie Basel-Burgdorf beträgt die Entfernung jetzt 83,4, nach dem Bau der Wasserfallenbahn noch 77,4 km; die Fahrt von Basel nach Genf würde um nahezu $^3/_4$ Stunden abgekürzt. In der letzten Zeit haben mehrere öffentliche Versammlungen stattgefunden, welche sich zu Gunsten der Wasserfallenbahn aussprachen.

— Durch ein eben veröffentlichtes Dekret der **italienischen Regierung** sind in Turin und Bologna **Militäreisenbahnlinienkommissionen** geschaffen worden. Diese sind dem Chef des Generalstabes der Armee unterstellt und ressortiren unmittelbar von der Transportabtheilung des grossen Generalstabes. Derjenigen von Bologna sind die Linien des adriatischen Netzes und derjenigen von Turin die Linien des einen Theiles des Mittelmeernetzes überwiesen.

— Der „Hamb. Corresp." meldet, es sei jetzt abgemacht, dass die schwedische Regierung die Anlage einer neuen **Dampffähre** zwischen **Kopenhagen-Malmö** übernehmen werde. Die jetzige dänische Dampffähre hat 1898 einen Nettogewinn von 24000 Kr. ergeben.

— Nach einer der „B. B.-Z." vor einigen Tagen aus Sofia zugegangenen Meldung ist die Nachricht, dass die Pforte es abgelehnt hätte, dem **Pachtvertrage der bulgarischen Regierung** mit der Betriebsgesellschaft der **Orientbahnen** zuzustimmen, in dieser Form nicht den Thatsachen entsprechend. Die türkische Regierung hat sich vielmehr laut jener Meldung amtlich über diese Angelegenheit nicht geäussert und sollen die bezüglichen Berichte des türkischen Kommissars in Sofia erst in den letzten Tagen an die Pforte geleitet worden sein.

— **Durchsicht des russischen Gütertarifes.** Aus Anlass der bisherigen Mittheilungen über die Tarifarbeiten der Kommission zur Aufstellung eines neuen, einheitlichen Tarifschemas hat sich in weiten Kreisen des interessirten Publikums die irrige Meinung gebildet, als bestehe die Absicht, alle Spezialtarife gleichfalls zu beseitigen. Um nach dieser Richtung hin die durch eine irrige Auffassung der im Gange befindlichen wichtigen Arbeiten entstandene Beunruhigung zu beseitigen, theilt das Finanzministerium durch sein Organ, die „Handels- und Industriezeitung", mit, dass an dasselbe die Frage gelangt ist, ob auch der Getreidetarif in die projektirten 10 Klassen eingeschaltet werden wird.

„Diese Frage," schreibt nun das genannte Blatt, „interessirt sehr viele, ebenso wie weite Kreise an der Veränderung der Tarife für andere Klassengüter interessirt sind, weshalb nachstehende Erklärung wohl von Interesse sein dürfte. In den Sitzungen der Konferenz für Durchsicht des allgemeinen Tarifes entstand bei Ausarbeitung des Projektes eines neuen Tarifschemas die Frage, ob es nicht möglich sei, dieses Schema auch auf Massengüter auszudehnen. Die von der Konferenz nach dieser Richtung hin unternommenen Versuche blieben jedoch resultatlos. Der grösste Theil der Massengüter nimmt hinsichtlich seiner Transportbedingungen eine Sonderstellung ein, weshalb es unmöglich erscheint, den Transport solcher Güter denselben Bedingungen zu unterwerfen, welche für die grosse Anzahl von Einzelgütern festgesetzt sind. In Anbetracht dessen ist die Konferenz zum Schluss gekommen, dass es bei Durchsicht des allgemeinen Gütertarifes nothwendig sei, die Tarife für den Transport von Massengütern, für welche besondere Tarife existiren, auszuscheiden. Solcher Waarenkategorien gibt es im ganzen 11, und zwar: 1. Getreidesendungen, 2. Flachs- und Hanfsendungen, 3. Eisen und Eisenwaaren, 4. Steinkohle, 5. Petroleum, 6. Naphtasendungen, 7. Zucker, 8. Salz, 9. Holz und Forstmaterialien, 10. Rindvieh und 11. Fischsendungen. Behufs Vermeidung von Missverständnissen muss hier bemerkt werden, dass man es bisher nur mit Vorschlägen, nicht aber mit erfolgten Entscheidungen zu thun hat, da die Fragen betreffend die Umgestaltung des allgemeinen Tarifes von der Konferenz nur vorbereitend behandelt worden sind, während eine definitive Beschlussfassung den höchsten Tarifinstitutionen, dem Tarifkomitee oder dem Konseil für Tarifangelegenheiten obliegen wird."

So liegen z. Zt. die Dinge in Bezug auf die Umarbeitung des allgemeinen Gütertarifes der I. und II. Eisenbahngruppe.

Uebrigens sind wir in der Lage, unsere Mittheilung in der Nr. 3 S. 45 d. Ztg. noch durch weitere Publikationen des Finanzministeriums dahin zu ergänzen, dass in jeder der geplanten 10 Klassen sechs Entfernungsstufen mit stets niedrigeren Einheitssätzen vorgesehen sind. Hierbei ist aber als Regel festgehalten worden, dass die Sätze der einzelnen Klassen sich nicht überschneiden.

Die einzelnen Klassen sind in der nachfolgende Weise gebildet.

Es kommt zur Erhebung:

				Kopeken pro Pud und Werst
I. Klasse:	bis	400	Werst	$^1/_{10}$
	von	401—880	„	40 + $^1/_{12}$
		usw.	usw.	
	von	4040	Werst	240 + $^1/_{30}$
II. Klasse:	bis	336	„	$^1/_{12}$
	von	337—756	„	28 + $^1/_{15}$
		usw.	usw.	
	von	3388	Werst	168 + $^1/_{36}$
III. Klasse:	bis	300	„	$^1/_{15}$
	von	301—660	„	20 + $^1/_{18}$
		usw.	usw.	
	von	2900	Werst	120 + $^1/_{45}$
IV. Klasse:	bis	234	„	$^1/_{18}$
	von	235—507	„	13 + $^1/_{21}$
		usw.	usw.	
	von	2275	Werst	78 + $^1/_{55}$
V. Klasse:	bis	189	„	$^1/_{21}$
	von	190—414	„	9 + $^1/_{25}$
		usw.	usw.	
	von	1909	Werst	54 + $^1/_{65}$
VI. Klasse:	bis	163	„	$^1/_{25}$
	von	164—358	„	6,5 + $^1/_{30}$
		usw.	usw.	
	von	1666	Werst	39 + $^1/_{25}$
VII. Klasse:	bis	135	„	$^1/_{30}$
	von	136—297	„	4,5 + $^1/_{36}$
		usw.	usw.	
	von	1378	Werst	27 + $^1/_{90}$
VIII. Klasse:	bis	108	„	$^1/_{36}$
	von	109—243	„	3 + $^1/_{45}$
		usw.	usw.	
	von	1098	Werst	18 + $^1/_{110}$
IX. Klasse:	bis	90	„	$^1/_{45}$
	von	91—200	„	2 + $^1/_{55}$
		usw.	usw.	
	von	880	Werst	12 + $^1/_{130}$
X. Klasse:	bis	83	„	$^1/_{55}$
	von	84—180	„	1,5 + $^1/_{65}$
		usw.	usw.	
	von	788	Werst	9 + $^1/_{150}$

Im vorstehenden ist das Schema allerdings nur verkürzt wiedergegeben, indem die vier Zwischenstufen ausgelassen sind, immerhin gibt die Zusammenstellung einen vollkommen guten Ueberblick darüber, wie der Tarif gedacht ist.

Eine ganz andere Frage ist es natürlich, ob die weiteren Instanzen, die der Tarif zu durchlaufen hat, sich die Anschauung der Kommission zu eigen machen werden. Immerhin wird man aber nicht sehr fehl gehen, wenn man annimmt, dass das Gerippe zu dem Tarifschema den Intentionen der leitenden Faktoren im Finanzministerium entspricht, weil die Arbeiten unter Leitung des Direktors des Eisenbahndepartements ausgeführt worden sind.

— **Witebsk-Kiew und Kiew-Kowel.** Zwei Bahnen von hervorragender Bedeutung sowohl in wirthschaftlicher, als auch in strategischer Beziehung beschäftigen augenblicklich die höchsten staatlichen Instanzen. Bekannt ist ja schon, dass der

Moskau-Windau-Rybinsk Eisenbahngesellschaft im Jahre 1897 bereits die Konzession zu einer Hauptbahn von Witebsk nach St. Petersburg gegeben worden ist. Auch beschäftigt das Projekt, die Reichshauptstadt an der Newa mit dem ausserordentlich wichtigen Kiew durch eine direkte Bahn zu verbinden, schon sehr lange nicht nur die Staatsregierung, sondern ebenso Privatunternehmer. Wenn nun der erste Theil der grossen Bahn bereits einer Privatgesellschaft zum Bau und Betriebe abgetreten worden, so hat es sich andererseits der Staat vorbehalten, den südlichen Theil der Bahn von Witebsk nach Kiew selbst zu bauen.

Von Witebsk nach Süden hin sind vorläufige Vorarbeiten vorgenommen worden, wobei verschiedene Linienführungen in Aussicht genommen wurden. Die Aufgabe der Konferenz beim Ministerium, welcher die Prüfung der Projekte obliegt, besteht nun darin, festzustellen, welche der in Aussicht genommenen Linienführungen den örtlichen Interessen am meisten entspricht. Man hat zwischen folgenden Linienführungen zu wählen: 1. von Witebsk über Orscha-Mohilew-Shlobin am linken Ufer des Dnepr und weiter bis zur Station Brawary bei Kiew (die Gesammtlänge der Linie von Witebsk beträgt 556 Werst); 2. ungefähr dieselbe Linienführung, doch nur am rechten Ufer des Dnepr mit einem Uebergang nach dem linken Ufer bei der Station Ssaltakowka (579 Werst); 3. dieselbe Linienführung jedoch mit einem Uebergang nach dem linken Dneprufer bei der Stadt Nowo-Bychow (565 Werst); 4. eine Abweichung der Linie nach Bobruisk-Mosyr-Owrutsch und Schepetowka (654 Werst) und 5. dieselbe Linienführung doch mit Verlängerung der Linie von Owrutsch nach Shitomir und Berditschew (651 Werst). Wie sich bei den Vorarbeiten herausgestellt hat, hat jede dieser Linienführungen ihre Vorzüge und Mängel. Die Baukosten würden sich ja nach der gewählten Linie etwa auf 40—44 000 R. pro Werst stellen; das rollende Material ist hierbei natürlich nicht in Rechnung gebracht. Auch die wirthschaftliche Bedeutung der Linien ist für diese oder jene Linienführung eine sehr verschiedene. Ueber diese Frage sprachen sich bei der Konferenz auch die Vertreter der örtlichen Interessen aus. Die Vertreter der Gouvernements Mohilew und Tschernigow wiesen nach, dass es nothwendig sei, die Linien am linken Dneprufer anzulegen. Die Vertreter der Städte Kiew und Mohilew baten dagegen um Anlage der Linie am rechten Ufer des Dnepr. Die Vertreter des Gouvernements Minsk und Wolhynien sprachen sich ihrerseits für die Linienführung nach Mosyr und Shitomir aus. Die Wichtigkeit einer jeden dieser Varianten wurde von den örtlichen Vertretern warm befürwortet. Die Kommission wird somit das ganze sehr reichhaltige Material zu sichten und eine Entscheidung zu treffen haben.

Die einzelnen Projekte weichen sehr wesentlich von einander ab, namentlich auch in Bezug auf die Längenausdehnung, so dass sich z. Zt. kaum übersehen lässt, welcher Linienführung der Vorzug gegeben werden wird.

Es kommt hierbei noch besonders in Berücksichtigung, dass gleichzeitig das Projekt der Bahnlinie Kiew-Kowel zur Begutachtung vorliegt. Auch für dieses zweite Projekt handelt es sich z. Zt. in erster Linie um Feststellung der Richtung dieser auf Staatskosten zu erbauenden Eisenbahn. Die Trassirungen sind zunächst in der Weise ausgeführt worden, dass die Bahn über Radomysl gehen soll, doch stellte sich heraus, dass dann die Linie die reichen Waldreviere nicht einschliessen würde, daher wurde in Vorschlag gebracht, sie etwas nördlicher durchzuführen, näher zur Stadt Owrutsch. Die Vertreter der örtlichen Interessen waren mehr dafür, dass die Eisenbahn über Radomysl geführt werde. Allein die Kommission ihrerseits hielt die Richtung der Linie Kiew-Kowel nach Owrutsch zu für vortheilhafter.

Vielleicht gibt auch die Wahl der Linienführung über Owrutsch den Anstoss dazu, dass auch die Bahn von Witebsk dahin geleitet wird, woselbst sie dann zusammentreffen würden.

Wie die Lösung der vorstehenden Fragen aber auch ausfallen möge, so wird nach Meinung des Chefs der Südwestbahnen der Eisenbahnkreuzungspunkt Kiew durch die bevorstehende Eröffnung dreier neuer Linien — von Kowel, von Witebsk und von Poltawa (die Linie Kiew-Poltawa ist bereits im Bau) — nicht mehr leistungsfähig bleiben und daher wird der Verkehr dortselbst in eine äusserst schwierige Lage kommen. Zur Vermeidung von Unbequemlichkeiten wird es daher nothwendig, rechtzeitig an die Errichtung einer besonderen Verbindungs- bezw. Umgehungsbahn mit einer gesonderten Rangirstation zu denken. Diese Bahn wird wenigstens 5 500 000 R. kosten, ausserdem ist die Errichtung eines neuen Personenbahnhofes nothwendig, der annähernd 1 500 000 R. kosten wird.

Man sieht hieraus, dass im Süden auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues grosse und weit ausschauende Pläne im Werden begriffen sind.

— Der Geschäftsführer des Kongresses der Vertreter russischer Eisenbahnen hat, wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ mittheilt, dieser Tage durch ein Cirkular alle Eisenbahnverwaltungen davon in Kenntniss gesetzt, dass die **Theilstrecke der mittelsibirischen Bahn Krassnojarsk-Irkutsk** in nächster Zeit in den direkten Personen- und Güterverkehr des russischen Eisenbahnnetzes hineinbezogen werden wird.

— Die erste Anleihe für den **Bau des Eisenbahnnetzes von Indochina**, den der französische Generalgouverneur Doumer unlängst in der Kammer und im Senat befürwortete, 55 000 000 Francs, ist am 14. d. Mts. sechsunddreissig Mal gedeckt worden.

— Die Generalversammlung der Aktionäre der **Kongoeisenbahn** hatte über die Ausgabe neuer Obligationen in Höhe von 10 000 000 Frcs. zu beschliessen. Wie die „Voss. Ztg.“ meldet, wurde die Emission von der Versammlung genehmigt. Nach der Bilanz vom 30. Juni 1898 sind bis heute ausgegeben 12 000 000 Frcs. Kapitalsaktien, 18 000 000 Frcs. Stammaktien und 4 800 Gründerantheile ohne Werthangabe, ferner 9 899 500 Francs 3 % und 24 986 500 Frcs. 4,5 % Obligationen. Das macht insgesammt 64 886 000 Frcs. Der Reservefonds beträgt nur 59 813 Frcs., der Gewinn 3 899 543 Frcs.

— Seitdem wieder Arbeitskräfte in genügender Zahl zur Verfügung stehen, macht auch die Entwickelung des **britischen Eisenbahnnetzes in Westafrika** ansehnliche Fortschritte. Nach einer Mittheilung des „Hamb. Corr.“ sollen daselbst über 18 000 Mann an Eisenbahnbauten beschäftigt sein. Die Sierra-Leonebahn ist bis Songo-Town fertig und wird in der Richtung auf Rotofunk fortgesetzt; der Eisenbahnbau in Lagos hat Abbeokuta überschritten und nähert sich Ibadan. Die Tarkwabahn in der Goldküstenkolonie ist noch im Anfangsstadium, dringt aber rüstig in den Urwald vor, während die Hafenarbeiten von ihrem Ausgangspunkte Sekondi ebenfalls raschen Fortgang nehmen.

— Nach der Methode, die der russische General Annenkow in Turkestan einführte, haben die Franzosen in **Tunis** die **Eisenbahn** von der Hafenstadt **Sfax** landeinwärts nach dem Grubenbezirk von **Gafa**, 244 km lang, in weniger als 15 Monaten gebaut. Ein so rascher Bahnbau wurde in Frankreich noch nicht gemacht. In manchen Kreisen glaubt man nunmehr, dass in absehbarer Zeit auch die Durchquerung der Sahara gelingen werde.

— Nach der „Army and Navy Gazette“ ist die **Weiterführung der Sudanbahn** von der Atbaramündung bis Khartum (180 englische Meilen) beschlossene Sache. Bereits sind mit englischen Häusern die Verträge wegen Materiallieferung für die erforderlichen Brücken abgeschlossen. Die Hauptbrücke ist die über den Atbara kurz vor der Einmündung in den Nil; sie wird über 1 200 Fuss lang. Es sind dann ferner noch zwischen 50 und 60 kürzere Brücken erforderlich. Hierbei liegt die grösste Schwierigkeit darin, dass man sich nicht auf die Ueberbrückung der unbedeutenden Rinnsale beschränken darf, wie sie sich während des grössten Theiles des Jahres darbieten, sondern dass man die gewaltigen periodischen Wassermengen in Verbindung mit der Nilfluth berücksichtigen muss. Beim Abschluss der Verträge ist die Thatsache, dass Lord Kitchener selbst Ingenieur ist und die in Frage kommenden Gebiete durch Augenschein kennt, von hohem Werth gewesen.

Allgemeines.

— In der „Neuen Freien Presse“ wird ein neuer Vorschlag für das **Absaugen des Lokomotivrauches zur Erzielung eines möglichst rauchfreien Eisenbahnreisens** gemacht. Nach diesem Vorschlag soll an der Vorderseite des Lokomotivschlotes ein trichterförmiger Ansatz angebracht werden, dessen engeres Ende in den Lokomotivschlot hineinragt, und an der Rückseite ein mit dem breiteren Ende an den Schlot anschliessendes trichterförmiges Rohr anzubringen, so dass die Mündungen der beiden vom Schlot auslaufenden Rohre einander gegenüberstehen. Ueber dem Tender bis zum nächsten Wagen soll dann ein trichterförmiges Rohr befestigt werden, in dessen weitere Oeffnung das engere Ende des von der Rückseite des Schlotes ausgehenden Rauchrohres der Lokomotive hineinragt.

Ueber den Wagen selbst, und zwar an der Decke derselben, sollen je zwei trichterförmige Rohre in der Weise angebracht werden, dass bei jedem Wagen die breite Seite des trichterförmigen Rohres, angenommen an der linken Seite in der Richtung des Zuges, befestigt ist, während auf der rechten Seite der engere Theil des zweiten trichterförmigen Rohres in der Richtung der Fahrt zu liegen kommt. Wenn die Wagen und Tender zusammengeschoben werden, so ragt der engere Theil des Rauchrohres vom Tender in die trichterförmige Oeffnung des links-

seitig angebrachten Rauchrohres des ersten Wagens hinein, das engere Ende dieses Rohres ragt in die breitere trichterförmige Oeffnung des Rohres des zweiten Wagens hinein usw. bis zum letzten Wagen. Die Wagen können nun aneinandergereiht werden, wie man will, so wird immer dieselbe Anordnung von selbst, ohne dass es hierzu der geringsten Arbeit des Bahnpersonales bedürfte, hergestellt.

Die in Aussicht genommenen Rohre sollen derart dimensionirt sein, dass zwischen dem engeren Theile des konischen Rohres, welches stets in den weiteren Theil des nächsten Rohres hineinragt, ein Zwischenraum bleibt, welcher den Zutritt einer genügenden Menge Luft gestattet, damit die nöthige Saugwirkung erreicht wird, die sich auf diese Art wiederum bei jedem hinzugegliederten Rohre erhöht. Ausserdem soll diese Anordnung dazu dienen, dass sich der engere Theil des einen Rohres ohne Hinderniss in dem weiteren Theile des nächsten Rohres bewegen könne, wenn der Zug eine Kurve durchläuft.

Setzt sich nun der Zug mit dieser Vorrichtung in Bewegung, so wird durch die trichterförmige Oeffnung bezw. den vorderen Ansatz, an dem Kamine der Lokomotive in deren Schlot Luft hineingepresst, welche bei richtiger Anordnung dieser Vorrichtung den im Kamine angesammelten Rauch in das vom Schlote nach rückwärts reichende Rauchrohr über der Lokomotive hineintreibt; von hier gelangt der Rauch in das Saugrohr des Tenders, von da in das linksseitige Rohr des ersten Wagens und so weiter von Wagen zu Wagen, bis er beim engeren Ende des letzten Rauchrohres am letzten Wagen, also auch am äussersten Ende des Zuges entweicht. Auf diese Weise bleiben Publikum und Zugpersonal während der Fahrt von den unangenehmen Wirkungen des Rauches verschont.

Dem Einwande, dass die Vorrichtung bei einem etwaigen Winde in der Richtung der Fahrt nicht funktioniren könnte, sucht der Projektant mit dem Hinweise darauf zu begegnen, dass der Wind sehr selten die Geschwindigkeit eines Personenzuges erreicht.

Um die Rauchableitung bei Wagen fremder Bahnen, die mit solchen Rohren nicht versehen sind, nicht unterbrechen zu müssen, schlägt der Projektant vor, auf derlei Wagen bereitzuhaltende Rauchrohre durch Klemmen zu befestigen.

Nach derselben Methode wäre auch eine gründliche Ventilation der Kupees, ohne dass hierbei Zugluft entstünde, möglich, und könnte diese Art der Ventilation so eingeführt werden, dass sie vom reisenden Publikum je nach Bedarf regulirt werden kann.

— Wie es den **elektrischen Strassenbahnen in Nordamerika bei starkem Schneefall** erging, ist aus dem vom „Electricien" veröffentlichten Berichte über die Wirkung eines ausserordentlichen Schneesturmes zu entnehmen, der am 26. und 27. November v. J. einen grossen Theil der Vereinigten Staaten und besonders die Stadt Newyork heimsuchte. Die Schneemassen waren so gross und der sie treibende Wind so heftig, dass in mehreren Städten die oberirdischen Telephon- und Telegraphenleitungen zu drei Vierteln zerstört wurden. Der Strassenbahndienst in Newyork war ganz unregelmässig. Man konnte zum ersten Male das System unterirdischer Stromzuleitung auf die Probe gestellt sehen. Die nach diesem System betriebenen Linien waren 24 Stunden und mehr vollkommen betriebsunfähig, jedoch war dies bei den anderen Linien auch der Fall mit Ausnahme der elektrischen Hochbahnen. Die Wagen stauten sich gruppenweise in den Strassen und verhinderten durch ihre Gegenwart alle Bemühungen, die Bahn durch Schneeräumungswagen aller Art frei zu machen. Die Fachleute bemerken, dass die Schuld nicht allein der elektrischen Leitung, sondern auch der hauptstädtischen Strassenbahngesellschaft zuzuschreiben wäre, da keine genügende Zahl von Schneeräumungswagen eingestellt war. Das Freimachen der Bahn geschah hauptsächlich mit Hilfe von Pferden, deren Arbeit höchst mühsam und durch die schweren Strassenbahnwagen, die den Weg versperrten, erschwert war. Die durch elektrische Kabel betriebenen Linien waren noch am wenigsten lange unterbrochen. Die ebenfalls mit Elektrizität betriebenen Schneeräumungswagen hatten nichts von ihrer Betriebskraft verloren und gingen mit einer jedes Hinderniss überwindenden Kraft vor, so dicht und hart auch Eis und Schnee die Bahn bedeckten. Bei einer genügenden Zahl solcher Wagen ist es nach diesen Erfahrungen stets und überall möglich, Bahnstrecken von jedem Hinderniss frei zu halten. Uebrigens waren im ganzen östlichen Gebiete der Vereinigten Staaten die mittelst oberirdischer Leitung und Schleifbügel betriebenen Bahnen derart von Schneemassen behindert, dass während der ganzen Dauer des Sturmes jeder Verkehr aufgehoben war. Im Anschluss daran sei noch eine andere Erfahrung für elektrische Strassenbahnen mit unterirdischer Stromzuleitung hinzugefügt. In Washington wurde kürzlich der Bahnbetrieb durch einen ausserordentlich starken Regen unterbrochen, indem sich die unterirdische Leitung mit Wasser füllte. Es entstanden vielfach Kurzschlüsse, durch deren einen der Pflug eines Motorwagens geschmolzen und das Holzwerk des Wagens in Brand gesetzt wurde. Auch dieses Vorkommniss wird weniger dem Leitungssystem zugeschrieben, als einer ungenügenden Entwässerung der Leitungskanäle. Wenn nicht für einen guten Wasserabzug aus den Leitungen Sorge getragen ist, so wird bei einem starken Regenfalle das Eintreten von Kurzschlüssen unvermeidlich. Diese Beispiele lehren, dass die Systeme für den elektrischen Strassenbahnbetrieb einwandfrei sind, aber freilich die nöthigen Vorsichtsmaassregeln verlangen, wenn nicht ungewöhnlich ungünstige Witterungsverhältnisse jedesmal Verkehrsstörungen schwerster Art mit sich bringen sollen.

— **Anwendung von Aluminium für elektrische Leitungen.** In den Vereinigten Staaten macht man zum ersten Male den interessanten Versuch, für die Leitung einer elektrischen Kraftübertragungsanlage Aluminiumdraht anzuwenden. Der betreffende Draht hat eine Länge von 130 km und wiegt 70 t. Er besteht aus einer Legirung von 1,95 % Kupfer, 0,25 % Silicium, 0,30 % Eisen und 97,50 % reinem Aluminium. Von der an den Snoqualmiefällen liegenden Kraftstation sollen 10 000 PS mittelst dieser Leitung nach Seattle und Tacoma im Staate Washington übertragen werden. Der Versuch wird von den amerikanischen Elektrikern mit grossem Interesse verfolgt, da die hohe Leitungsfähigkeit und die ökonomischen Vortheile eines Aluminiumdrahtes geeignet wären, die praktische Lösung des Problems der elektrischen Kraftübertragung auf heute noch nicht erprobte Entfernungen zu erleichtern.

— Die Nachricht von einer neuen Entdeckung auf dem Gebiete der **Telegraphie ohne Draht** erregt wieder einmal grosses Aufsehen. Es handelt sich um eine Vorrichtung, die von dem Studenten Bela Schefer am Pester Polytechnikum konstruirt worden ist. Mit Hilfe einer auf dem Marconi'schen Prinzip der Telegraphie ohne Draht beruhenden Vorrichtung soll es möglich sein, das Vorhandensein eines Schiffes auf dem Meere, selbst wenn dasselbe noch 10 bis 12 km weit entfernt ist, sicher festzustellen. Aber nicht nur das, sondern auch den Kurs des Schiffes behauptet Schefer mit Hilfe seines Verfahrens genau ermitteln zu können, und darin liegt eben die grosse Bedeutung der Sache, denn wenn man an Bord eines beliebigen Schiffes jederzeit auf etwa 10 km den Kurs der entgegenkommenden Schiffe feststellen kann, so würden sich die jetzt so häufigen Zusammenstösse sicher vermeiden lassen und die Sicherheit der Schifffahrt auch bei dichtem Nebel wäre gewährleistet. Es werden zur Zeit bei Pola eingehende Versuche mit der neuen Vorrichtung ausgeführt.

— Vom Beginne des alten Jahres bis zu dessen Wende hat sich — wie man aus Bremen schreibt — der grösste Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd **„Kaiser Wilhelm der Grosse"** auch in Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit an der Spitze sämmtlicher Ozeandampfer der ganzen Welt gehalten. Er hat mit 580 Seemeilen am Tage die höchste Tagesgeschwindigkeit erreicht und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,15 Knoten oder einer halben Meile in der Stunde mehr als die beste jemals von dem englischen Dampfer „Lucania" erzielte Leistung aufzuweisen gehabt. Besonders auffallend ist bei den Erfolgen des „Kaisers Wilhelms des Grossen" die ausserordentliche Gleichmässigkeit der Fahrten; die sämmtlichen Reisen des Schiffes ergeben für 26 nach beiden Richtungen, ostwärts und westwärts, zurückgelegte Reisen einen gesammten Durchschnitt von 21,37 Seemeilen in der Stunde, das ist ungefähr die Schnelligkeit eines regulären Personenzuges. Von den Konkurrenten des Norddeutschen Lloyd wird nun alles versucht werden, um diese Schnelligkeit noch zu übertreffen. Ob es gelingt, muss abgewartet werden. Ein zweiter Schnelldampfer des Lloyd, der den „Kaiser Wilhelm" überholen sollte, „Friedrich der Grosse", hat keineswegs den Erwartungen entsprochen. Bei den riesigen Massen lässt sich das Ergebniss nicht genau vorher berechnen, sondern die glückliche Ausführung trägt wohl viel dazu bei. Im letzten Jahre sind von den deutschen, englischen und französischen Linien wieder neue Schnelldampfer in Bau gegeben; die Schiffe sollen bis zum Jahre 1900 geliefert werden, auf die man wegen der Pariser Weltausstellung grosse Hoffnungen setzt. Der grösste unter den zukünftigen Schnelldampfern ist der von englischer Seite bestellte Dampfer „Oceanic", der schon in wenigen Tagen von Stapel laufen wird. Das Schiff besitzt eine Grösse von 17 000 Registert gegen 14 500 Registert des „Kaisers Wilhelms des Grossen", des gegenwärtig grössten Dampfers der Welt. Die Länge des künftigen Riesen beträgt 704 Fuss. Wenn das Ueberbieten in Grösse und Schnelligkeit sich so weiter entwickelt, so kann man noch Wunderdinge der Technik erleben

— **Das grösste Schiff der Welt**, die „Oceanic", ist in Belfast glücklich vom Stapel gelaufen. Sie ist 705 Fuss lang und trägt 17 000 t, während z. B. der „Great Eastern" nur 8 000 t Gehalt hatte. Dies jüngste Schiff der „White Starlinie" ist demnach 56 Fuss länger als der „Kaiser Wilhelm der Grosse" des Norddeutschen Lloyds, während sein Tonnengehalt genau das Doppelte

desjenigen des britischen Panzerschiffes „Majestic“ beträgt. Das Riesenschiff kostet über 18 000 000 ℳ. Die „Oceanic“ soll in sieben Monaten in Dienst gestellt werden.

— Das **lenkbare Luftschiff** des Generals Grafen **Zeppelin** soll nunmehr zur Ausführung gelangen. Wie das „Tettnanger Amtsblatt“ aus Friedrichshafen am Bodensee erfährt, ist mit dem Bau des schwimmenden Riesenschuppens, in dem auf dem Bodensee das lenkbare Luftschiff hergestellt werden soll, in der ersten Januarwoche begonnen worden.

Bücherschau.

— **Im Zeichen des Verkehres.** Unter dieser Aufschrift erscheint dieser Tage eine Schrift des königl. Eisenbahndirektors de Terra, die nach dem vorliegenden Prospekt verschiedene Seiten des Eisenbahnwesens behandelt. Um namentlich den Eisenbahnbeamten den Bezug zu erleichtern, hat der Verlag (Deutsches Verlagshaus Vita, Berlin W. 50) einen Vorverkauf eingerichtet, über den das in dieser Nummer enthaltene Inserat Auskunft gibt.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 16. Januar d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 1,61 km lange Strecke Taubenbach-Bock-Wallendorf der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. Dezember v. J. ist die an der Strecke Kis-Czell-Székesfehérvár zwischen den Stationen Várpalota und Fejér-Zichyfalva, von ersterer 7,052 km, von letzterer 6,381 km entfernt errichtete Ausweiche Réthi zur Auf- und Abladung von Wagenladungsfrachtgutsendungen des Grafen Franz Nádasdy eröffnet worden.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn. Die an der Strecke Znaim-Iglau zwischen den Stationen Gröschelmauth und Mähr.-Budwitz gelegene neu errichtete Haltestelle Lispitz, sowie die an der Strecke Nimburg-Jungbunzlau zwischen den Stationen Nimburg und Wlkawa gelegene neu errichtete Haltestelle Strak sind am 16. Januar d. J. für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 16. Januar d. J. ist die im Kilometer 73,925 der Strecke Wien-Krakau zwischen den Personenhaltestellen Rabensburg und Bernhardsthal gelegene Ausweichstation Bernhardsthal als Ladestelle Bernhardsthal-Ausweiche für den beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Fülek-Miskolcz gelegene Station Barczika, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Güterverkehr diente, ist am 25. November v. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Lebende Thiere können in dieser Station auch in Zukunft weder auf- noch abgegeben werden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 229 vom 14. Januar d. J. an sämmtliche dem Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins beigetretenen Verwaltungen, betreffend das Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins (abgesandt am 17. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 1. Februar 1899 ab tritt auf der Strecke Berlin-Kremmen der folgende Fahrplan in Kraft:

279	281	283	285	287	Stationen	280	232	284	286	288
6.55	8.00	1.30	5.45	8.47	ab Berlin Stett. Fernbhf. . . an	7.25	10.06	12.44	5.57	10.54
7.01	8.06	1.36	5.51	8.53	Gesundbrunnen	7.19	10.00	12.38	5.51	10.48
7.07	8.12	1.42	5.57	8.59	Pankow (Nordbahn) . .	7.13	9.54	12.32	5.45	10.42
7.10	8.21	1.48	6.07	9.08	Schönholz (Reinickendorf)	7.09	9.50	12.29	5.41	10.38
7.16	8.28	1.55		9.15	Reinickendorf (Dorf) . .	7.03		12.23	5.33	10.32
7.20	8.33	2.00		9.20	Dalldorf (Kremm. Bahn) .	7.00		12.19	5.28	10.28
7.23	8.36	2.03		9.23	Eichbornstrasse	6.57		12.16	5.24	10.25
7.29	8.46	2.13	6.25	9.33	Tegel	6.51	9.34	12.10	5.18	10.19
7.37	8.57	2.24	6.35	9.44	Schulzendorf	6.39	9.23	11.59	5.03	10.08
7.41	9.03	2.30	6.41	9.50	Heiligensee	6.33	9.18	11.54	4.56	10.01
7.46	9.10	2.37	6.47	9.57	Hennigsdorf	6.26	9.12	11.49	4.50	9.56
7.57	9.28	2.55	7.00	10.15	Velten	6.10	8.59	11.38	4.36	9.42
8.07	9.42	3.09	7.13	10.29	Vehlefanz	5.56	8.48	11.28	4.18	9.28
8.12	9.49	3.16	7.19	10.36	Schwante	5.49	8.43	11.23	4.11	9.21
8.20	9.59	3.26	7.29	10.46	an Kremmen . . . . . . ab	5.38	8.35	11.15	4.00	9.10

Berlin, im Januar 1899. (207)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Berlin-Stettin-sächsischer Verband.

Am 1. Februar 1899 tritt der Nachtrag III zum Thiertarif in Kraft. Er enthält ausser veränderten und neuen Entfernungen und Frachtsätzen für den Verkehr mit den Stationen Königsberg N.-M. und Neu-Trebbin des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin, Beyersdorf in Pommern, Gross-Schönfeld, Klützow, Naulin, Pyritz, Schönfliess N.-M. und Warnitz-Damnitz der Stargard-Cüstriner Eisenbahn und ferner der Station Triebes der königlich sächsischen Staatseisenbahnen Berichtigungen und Aenderungen zum Tarife.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und der betheiligten Stationen käuflich zu haben.

Dresden, am 17. Januar 1899. (208)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. März d. J. kommen zu dem Gütertarif zwischen Stationen deutscher

Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn und zwar zu dessen Heften 4 und 9 je der I. Nachtrag mit ermässigten Frachtsätzen für Eil- und Frachtstückgut und zum Heft 20 der X. Nachtrag mit neuen Frachtsätzen für Düsseldorf Hafen, Hilden und Rheine zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 15. Januar 1899. (209)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die italienischen Schnittsätze des Ausnahmetarifes Nr. 11 b für Wein bleiben bis zum 14. Februar 1900 in Kraft. Auf Seite 27 des Ausnahmetarifes für Wein ist daher im zweiten Absatz der Ziffer 1 die Jahreszahl 1899 in 1900 abzuändern.

Strassburg, den 16. Januar 1899. (210)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Tarifheft 2.

Die Gültigkeit der auf den Seiten 196, 203 und 204 enthaltenen ermässigten Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter zwischen Reichenberg S. St. B. und Brüx K. K. St. B., ferner zwischen Reichenberg S. St. B. und S. N. D. V. B. und Brüx A. T. E., Teplitz und Teplitz-Waldthor wird bis 31. Dezember 1899 verlängert.

Dresden, den 17. Januar 1899. (211)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Zu den auch für den Verkehr der Stationen Basel bad. B. und Waldshut einerseits und schweizerischen Stationen andererseits gültigen allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 der Nachtrag I ausgegeben worden. Derselbe enthält sowohl Aenderungen der Tarifvorschriften als auch der Güterklassifikation. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen sowie das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 17. Januar 1899. (212)
Generaldirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Januar d. J. findet der gemeinsame schweizerische Ausnahmetarif für feuchten Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff ab den Stationen Augst, Biberist, Bischofszell usw. vom 1. November 1898 auch Anwendung im Verkehr nach den diesseitigen Stationen Basel bad. Bhf. und Waldshut. Derselbe gewährt für diese Artikel die Frachtsätze des Spezialtarifs III.

Karlsruhe, den 17. Januar 1899. (213)
Generaldirektion.

Deutsch-Alexandrowoer und deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar n. St. [illegible] wird je ein Berichtigungsblatt zu [illegible] Ausnahmetarifen für die Beförde[illegible] von Steinkohlen usw. — (Anhänge [illegible] den Tarifheften I für die oben be[illegible]ichneten Verkehre) — herausgegeben.

Die Berichtigungsblätter enthalten ausser einigen durch frühere Bekanntmachungen eingeführten Aenderungen und Berichtigungen neue Frachtsätze für die in die Tarife einbezogene Haltestelle Ludwigsdorf. Zu den Sätzen für Ludwigsdorf werden fortan die Sendungen von Wenzeslausgrube abgefertigt. Die Frachtsätze für Wenzeslausgrube treten ausser Kraft.

Druckstücke der Berichtigungsblätter können seitens der Inhaber der Tarife unentgeltlich von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Bromberg, den 17. Januar 1899. (214)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1.

Vom 1. Februar n. St. 1899 ab wird die Station Wiesenbad der sächsischen Staatseisenbahnen in die Tariftabelle I des Tarifheftes 1 für den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Bromberg, den 13. Januar 1899. (215)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 20. Januar d. J. treten direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Vietz des Direktionsbezirks Bromberg und den Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Münster, den 15. Januar 1899. (216)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerisch-südbadischer Güterverkehr, Theil II, Heft Nr. 2 vom 1. September 1886.

Die mit Gültigkeit vom 16. März bezw. 1. Mai 1897 eingeführten Frachtsätze für Aceton, Holzgeist, Holzkalk, leere Fässer und leere Säcke im Verkehr zwischen Ungvar und Konstanz treten am 4. April 1899 ausser Kraft.

München, den 14. Januar 1899. (217)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Tarifheft 5.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 20. August v. J. wird veröffentlicht, dass die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz der Abtheilung b zwischen Battelau K. K. St. B. und Dresden-Altstadt und Niederwiesa bis 31. Dezember d. J. Gültigkeit behalten.

Dresden, den 16. Januar 1899. (218)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar d. J. werden neue Frachtsätze nach den Stationen der Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn eingeführt. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 15. Januar 1899. (219)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Februar 1899 tritt zu den Tarifheften B 1—4 je ein Nachtrag (V) und zu dem Tarifheft B 5 der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend: Einbeziehung der Stationen Caternberg und Dortmund Hafen des Eisenbahndirektionsbezirks Essen sowie Bobeldyk, Mtste und Obdam der holländischen Eisenbahngesellschaft in den Verkehr, Ergänzungen des Ausnahmetarifs 7 für Heringe, Schliessung der Station Essen Hauptbahnhof für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen, Uebergang der Stationen Eysden und Gronsveld der früheren Lüttich-Maastrichter Eisenbahn in die Verwaltung und den Betrieb der niederländischen Staatsbahn sowie Berichtigungen.

Preis der einzelnen Nachträge je 10 ₰.

Essen, den 12. Januar 1899. (220)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

a) Mit sofortiger Gültigkeit werden die Pfalzbahnstationen Herxheim bei Landau und Offenbach a. d. Queich, erstere mit den um 11 km, letztere mit den um 6 km erhöhten Entfernungen der Station Landau Hauptbahnhof in die Tarifhefte I—IV der Abtheilung E aufgenommen. Die Stationen Dreihof-Offenbach und Insheim-Herxheim führen nunmehr die Bezeichnung Dreihof und Insheim.

b) Mit Wirkung vom 1. März 1899 werden die in den Heften 1—6 der Abtheil. B für den Verkehr von Lauterburg nach rheinisch-westfälischen Stationen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 16 (Mineralölrückstände) ohne Ersatz aufgehoben.

Köln, den 18. Januar 1899. (221)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. Januar d. J. werden nach der zwischen den Stationen Droyssig und Osterfeld gelegenen Haltestelle Weickelsdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt Frachtsätze zur Einführung gebracht, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft geben.

Kattowitz, den 18. Januar 1899. (222)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Artikel „natürlicher phosphorsaurer Kalk (Phosphorit)“ wird vom 1. Februar 1899 ab aus der 1. in die 2. Abtheilung des Ausnahmetarifs Nr. 6 in den Heften 2 a und 2 b des belgisch-südwestdeutschen Tarifs (Verkehr zwischen Belgien und Basel) versetzt.

Strassburg, den 12. Januar 1899. (223)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

3. Verdingungen.

Das Aufhauen der stumpfen Feilen für die Werkstätten des diesseitigen Verwaltungsbezirkes — jährlich etwa 23 700 kg mit grobem Hiebe und etwa 4 160 kg mit feinem Hiebe — soll im Wege der öffentlichen Verdingung auf fünf Jahre — vom 1. April 1899 bis zum 31. März 1904 — vergeben werden

Lieferungsbedingungen und Angebotsformulare liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 *M.* bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung von Feilenhauerarbeiten" versehen zu dem auf Dienstag, den 31. Januar 1899, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Januar 1899. (224)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 22 170 m Segeltuch zu Wagendecken in 10 Loosen, 15 850 m Segeltuch zu Wagendächern in 9 Loosen, 13 480 m Leinwand zu Fenstervorhängen in 6 Loosen, 8 820 m Hanfschläuchen in 4 Loosen, 5 800 m Behäutleinwand in 2 Loosen, 9 910 m grauer und farbiger Polsterleinwand in 4 Loosen, 6 280 m Nessel in 2 Loosen, 3 980 m grauem Drillich in 3 Loosen, 1 710 qm Lincrusta-Wandbekleidung in einem Loose, 14 025 m Wachs- u. Ledertuch in 8 Loosen, 780 m Linoleumtapete in einem Loose, 2 142 qm Linoleum für Fussböden in 2 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg u. Königsberg i/Pr. und 45 Stück fertigen Wagendecken für den Direktionsbezirk Berlin. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 10. Februar 1899, Vormittags 10 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 416. eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,70 *M.* baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 8. März 1899.

Berlin, den 18. Januar 1899. (224a)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 81 600 kg Zinn in 6 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Bromberg u. Königsberg i/Pr. **Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 7. Februar 1899, Vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.** Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 *M.* **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 11. Februar 1899.

Berlin, den 19. Januar 1899. (225)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausschreibung von Kohlenstiften.

Ausschreibung von Kohlenstiften für elektrische Beleuchtung.

Eröffnung der Angebote am 1. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem oberschlesischen Bahnhofe in Breslau. Die Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen und versiegelt, spätestens bis zu obigem Termin postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Angebotsbogen und Bedingungen liegen in unserem Rechnungsbüreau hier — Gartenstrasse 106, Zimmer 87 — aus, können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ nur in baar und ohne Bestellgeld postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 1. März d. J.

Breslau, den 15. Januar 1899. (226)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung der für das Etatsjahr 1899 erforderlichen 640 Stück Grenz- und Unterlagssteine zum Einsteinen der Nebenbahnstrecke Hundsfeld-Trebnitz soll vergeben werden.

Die Unterlagen liegen im diesseitigen Dienstzimmer zur Einsicht aus und können für 75 ₰ — Briefmarken ausgeschlossen — von hier bezogen werden. Termin zur Eröffnung der eingegangenen Angebote ist auf Montag, den 6. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, angesetzt und findet in Gegenwart der erschienenen Bieter statt.

Breslau, den 18. Januar 1899. (227)

Kgl. Eisenbahnbetriebsinspektion 4.

Nebenbahn Lauenburg i. P.-Leba.

Die Arbeiten zur Herstellung des Oberbaues (32,9 km Gleis) einschliesslich Herstellung der Weichen, Auf- und Abladen des Kieses etc. sollen vergeben werden. Die Bedingungen liegen im Büreau der Bauabtheilung 1 zur Einsichtnahme aus und können von hier gegen portofreie Einsendung von 1 *M.* baar bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens zum Eröffnungstermin den 13. Februar 1899, Vormittags 11 Uhr, an den unterzeichneten Vorstand einzureichen. Zuschlagsfrist: 4 Wochen. (228)

Lauenburg i. P., den 17. Januar 1899.

Königliche Eisenbahnbauabtheilung 1.

Kgl. württemberg. Staatseisenbahnen.

Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln.

Die Lieferung des nachstehend verzeichneten Kleineisenzeugs ist mit Lieferungstermin bis 31. März 1900 zu vergeben:

755 000	Stück	Schienennägel,
7 600	„	Laschen S,
7 000	„	Laschen H 1,
100 000	„	Laschenbolzen C,
22 000	„	Laschenbolzen D,
10 000	„	Klemmplatten D,
10 000	„	Hakenschrauben D,
105 000	„	Krempenplatten,
200 000	„	Schwellenschrauben.

Die Zeichnungen und Bedingungen liegen bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht auf und werden auf Verlangen an lieferungslustige Werke abgegeben; in etwaigen hierauf bezüglichen Gesuchen sind die Befestigungsmittel, welche geliefert werden wollen, anzugeben. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Kleineisenzeug" versehen, spätestens bis 28. Januar d. J., Mittags 12 Uhr, bei der unterzeichneten Stelle einzureichen; am gleichen Tage, Nachmittags 4 Uhr, findet die Oeffnung der Angebote statt.

Heilbronn, den 14. Jan. 1899. (RM229)

K. Oberbaumaterialverwaltung.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Oberbaumaterialien.

Die in dem diesseitigen Bezirk auf den Stationen Langenlonsheim, Armsheim, Bingerbrück, Gustavsburg, Bodenheim, Darmstadt, Gross-Umstadt, Mannheim und Worms angesammelten und zu Eisenbahnzwecken unbrauchbaren Altmaterialien, nämlich: Schienen, Kleineisenzeug, eiserne Schwellen etc., sollen verkauft werden. Verkaufsbedingungen nebst zugehöriger Nachweisung werden zusammen gegen postfreie Einsendung von 35 ₰ in baar, nicht in Briefmarken, vom diesseitigen Centralbüreau, Zimmer 51, abgegeben und können auch daselbst angesehen werden. Zeit der Eröffnung der Angebote am Mittwoch, den 25. Januar d. J., Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist 8 Tage.

Mainz, den 12. Januar 1899. (230)

Kgl. preuss. und grossh. hess. Eisenbahndirektion.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf alter Lokomotiven und Wagen.

Die in der Hauptwerkstatt Magdeburg-Buckau stehenden ausgesonderten 3 Stück Lokomotiven nebst Tendern und der in der Hauptwerkstatt Halberstadt befindliche ausgeschiedene Wagen sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden.

Zur Abgabe des Angebotes sind die Angebotsbogen zu benutzen, welche nebst Verkaufsbedingungen in unserem technischen Büreau hierselbst, Fürstenstrasse 1—10, zur Einsicht ausliegen und auch gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 *M.* bezogen werden können.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Lokomotiven und Wagen" versehen, zu dem auf Sonnabend, den 4. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, anberaumten Veräusserungstermine an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Eröffnungstermine.

Magdeburg, den 12. Januar 1899. (231)

Königliche Eisenbahndirektion.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft.

In der heutigen ausserordentlichen Genossenschaftsversammlung ist an Stelle des verstorbenen Herrn Direktionsraths Pfülf zu Ludwigshafen a/Rhein

Herr Direktionsassessor Dr. jur. Heinrich Ott zu Ludwigshafen a/Rh.

zum stellvertretenden Vorstandsmitgliede gewählt worden.

Lübeck, den 16. Januar 1899. (232)

Der Vorstand
der Privatbahn-Berufsgenossenschaft.
von Alvensleben.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 21. März Vorm. gemeldet.

Nr. 6. Berlin, am 25. März 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A D A W G T W B — —	497 285 145 66 421 509 800	7	—	leere Petroleumfässer	249	1	Münster	K. E.-D. Münster	
2	A R S	68276	1	Kiste	Bücher	47	2	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	Meyer's Lexikon.
3	A S	20	1	Koffer	?	78	3	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
4	B	1/4	4	Pack	leere Säcke	70	4	Minden i. W.	K. E.-D. Hannover	
5	B	525	1	—	hölzerner Rahmen	5	5	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
6	B	10	1	Kiste	?	36	6	Solingen	„	
7	B	30	1	Pack	Pappendeckel	25	7	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	beschr.: Gelsenkirchen.
8	B	123	1	Kiste	Farbe in Blechdosen	70	8	Papenburg	K. E.-D. Münster	Casseler Braun in Wasser.
9	B H E	—	1	—	Kuppelkette	—	9	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
10	B R	838	1	—	leeres Fass	13	10	Frkfrt. a. M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Leipzig-Frankfurt a/M.
11	B K	1811	1	Kiste	Käse	43	11	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
12	C A B	1487	1	Fass	Wein od. Branntwein	187	12	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
13	C F D	27	2	—	Dampfkesseltheile	24	13	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	*)
14	C H	6288	1	Ballen	?	32	14	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
15	C l	?	1	—	Maschinentheil	5	15	Neustadt a. D.	K. E.-D. Altona	
16	C S	13322	1	Kiste	?	19	16	Mochbern	K. E.-D. Breslau	beschr.: Bucarest.
17	C S	7231	1	„	Leitungsdraht	—	17	Horrem	K. E.-D. Köln	
18	D	4	3	Säcke	Wurzeln	135	18	Hagenow	K. E.-D. Altona	
19	D B	151	1	Kiste	leere Weinflaschen	35	19	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
20	D B	1073	1	Stück	Stahlstab	57,5	20	Walkenried	K. E.-D. Cassel	
21	D G M	—	2	Kolli	Eisentheile	14	21	Northeim	„	
22	D P	5979	1	Kiste	?	88	22	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
23	D S	3	1	—	gefülltes Fass	35	23	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
24	E	113	1	Ballen	Webenetze	20	24	Düren	K. E.-D. Köln	
25	E	2125	1	—	leeres Fass	12	25	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
26	E G	17	1	Pack	leere Säcke	17	26	Leobschütz	K. E.-D. Kattowitz	
27	E L	306	1	—	leere Kiste	23	27	Namslau	„	
28	E L	2812 2863	2	—	Ketten	—	28	Düsseld.-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
29	E L	1	1	Kollo	Drahtschnüre	11	29	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
30	E W	7868	1	—	Sportwagen	8	30	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
31	F	60	1	Sack	Zucker	100	31	Scheibenberg	Sächsische Stsb.	
32	F	—	1	—	Eisenrohr zu einer Pumpe	6	32	Waldmünchen	Bayerische Stsb.	
33	F & C	2364	1	Korb ohne Boden	leer (mit Packstroh)	—	33	Münster	K. E.-D. Münster	
34	F ∞	479	1	Fass	Wein od. Cognac	148	34	Lübeck	Lübeck-Büchener	
35	F H	1764	1	Korb	leere Körbe	7,5	35	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
36	F K	5049	1	—	Eisentheil	14	36	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
37	F M	5	1	Kiste	leere Flaschen	59	37	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
38	G B	694	1	„	Konserven	60	38	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
39	G B	5935	1	„	leer	—	39	Kiel	K. E.-D. Altona	
40	G D	278	1	„	leer	7	40	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
41	G D	6970	1	Sack	Samen	32	41	Augustwalde	K. E.-D. Bromberg	

*) Auf Wagen Brsl. 40424 eingegangen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
42	G H	50	1	Kiste	Holzwaaren	48	42	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
43	G L	1595	1	„	gefüllt	—	43	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E-D. Frankf. a/M.	
44	H & C	8597	1	Ballen	Leder	59	44	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
45	H C	3215	1	Kiste	leere Flaschen	17	45	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
46	H E	8212	1	Pack	Holzwaaren	4	46	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
47	H L	—	1	Stück	Kaminaufsatz	8	47	„	„	
48	H L	1	1	Kiste	Zimmerventilator	17	48	„	„	
49	H S t	4093	1	„	Cigarren	96	49	Oberglogau	K. E.-D. Kattowitz	
50	H T	5939	1	„	Margarine	29,5	50	Löttringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
51	H v L	1594	1	„	Cigarren	53	51	Münster	K. E.-D. Münster	
52	H W	10	1	Sack	Kleider	10,5	52	Detmold	K. E.-D. Hannover	
53	J H	—	1	„	leere, alte Säcke	20	53	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
54	J & L	—	1	Kiste	leer, gebr.	30	54	Döbeln	Sächsische Stsb.	
55	J L	—	1	—	schmiedeeis. Rohr, 25 cm lg., 11 cm Durchmesser	10	55	Regensburg	Bayerische Stsb.	
56	J M	60 1608	1	Kiste	Seife	14	56	Bonn	K. E.-D. Köln	
57	J W	174	1	Korb	unbekannt	—	57	Gleiwitz	K. E-D. Kattowitz	
58	K	—	1	Bund	eis. Deckel	11	58	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
59	K	20	1	—	leeres Fass	—	59	Soest	K. E.-D. Münster	bekl.: Fredeburg-Soest.
60	K B	5721	1	—	leere Kiste	15	60	Mannheim	Badische Stsb.	
61	K G	4465	1	Kiste	Figur	150	61	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
62	[illegible]	6231	1	Ballen	Teppiche	42	62	Münster	K. E.-D. Münster	beschr.: Arnheim.
63	K V	—	1	Korb	Kleider	25	63	Fürth	Bayerische Stsb.	
64	L B	12	1	Sack	Haideerde	56	64	Gera	K. E.-D. Erfurt	
65	L K	1099/1101	3	Fässer	Farbwaaren	170	65	Duisburg	K. E.-D. Essen	
66	L S	2017	1	—	leere Kiste	—	66	Stolberg	K. E.-D. Köln	
67	L Z	574	1	Pack	Papier	11	67	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
68	M	9054 u. 9057	2	Stück	Gepäck (Teppiche)	35	68	Düsseld. Hptb.*)	K. E.-D. Elberfeld	*) Gep.-Abf.
69	M	—	1	Kiste	leere Flaschen	14	69	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
70	M J	11	1	—	leere Kiste	—	70	Soest	K. E.-D. Münster	beschr.: Dortmund D. E.-Bochum.
71	M U	191	1	Korbgeflecht	Glasballon	63	71	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
72	O F	504	1	Pack	weisse Platten	17	72	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
73	P H	—	1	Kiste	Heerdtheil	11	73	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
74	P K	5112	1	Stab	Rundstahl	14,5	74	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
75	P K	5112	1	Stück	Flussstahl	88	75			
76	R	2493	1	—	leere Kiste	31	76	Frankenberg	Sächsische Stsb.	Z S & Co.
77	R	1/3	3	—	leere Farbenkübel	9	77	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
78	R A B HK	1467	1	Tonne	leer, gebraucht	8	78	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
79	R H	1450	1	Sack	ansch. Kleider	—	79	Oberhausen	K. E.-D. Essen	beschr.: Oesterhörner.
80	Rh	—	1	Ballen	Strohhülsen	13	80	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
81	R W	452	1	Bund	Eimer	8	81	Neustadt a. D.	K. E.-D. Altona	
82	S	II	1	Kiste	Marktgut?	119	82	Grossenhain B. D.	Sächsische Stsb.	S. Friedenstein.
83	S	15	1	„	Pflaumen	8	83	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
84	S	36900	1	„	bemalte Blechdosen	48	84	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
85	S C	134	1	—	eis. Contregewicht für Hängelampen	3	85	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
86	S P	—	1	Verschlag	eis. Fenster	85	86	Haltern W.	K. E-D Münster	beschr.: Gross-Breitenbach.
87	S S	3081	1	Ballen	?	20	87	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
88	T H	126	1	„	Tuch	49	88	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
89	W	4	1	Kiste	?	31	89	Paderborn	K. E.-D. Münster	
90	W B	48046	1	—	leeres Fass	47,5	90	Merseburg	K. E.-D. Erfurt	
91	W B	393	1	Ballen	Manufakturw. (Kleiderstoffe)	13	91	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
92	W C	9470	1	Kiste	leer	—	92	Stolberg	K. E.-D. Köln	
93	W D	1/2	2	—	leere Kisten	24	93	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
94	Z	68	1	—	l. Petroleumfass	34	94	Filehne Nord	K. E.-D. Bromberg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
95	Adr.	—	1	Sack	Säcke	37	95	Mannheim	Badische Stsb.	
96	Berliner Bockbier-Brauerei	—	1	—	leeres Fass	11	96	Posen	K. E.-D. Posen	
97	Chemnitz	—	7	Kolli	Eisentheile	17	97	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
98	Düsseldorf-Köln	—	1	—	Holzkoffer	—	98	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
99	Düsseldorf-Köln	—	1	—	Schliesskorb	—	99	„	„	
100	Düsseldorf-Köln	—	1	—	schwarzer Musterkoffer	—	100	„	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
101	Elberfeld Köln	—	1	Handtasche gelb	Wäsche —	—	101	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
102	F. S. & Co. Düsseldorf	—	1	Stück	neue, leere Blechkanne	3	102	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
103	P. J. W. Giessen	13	1	Sack	Wollabfälle —	25	103	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
104	Giessen Köln	—	1	Koffer	Kleider —	—	104	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
105	Br. K. Hamburg	—	1	Sack	Zinkabfälle —	35	105	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
106	F. G. Hannover	—	1	Kiste	Maurergeräthe —	17,5	106	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
107	W. Hannover	1341	1	Pack	Düten —	17,5	107	„	„	
108	Jacob und Josef Kohn in Wien	—	2	—	Rohrstühle aus gebogenem Holz	7	108	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
109	Köln Eil.	—	1	Ballen	Wollwaaren —	31,5	109	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
110	L. Kröcher Erdmannsdorf S. A.	—	1	—	Decke —	—	110	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
111	Joh. Lüthe Schwimhus	—	1	Koffer	? —	62	111	Kiel	K. E.-D. Altona	
112	Schmidt & Co.	—	1	Packet	leere Säcke —	43	112	Waldheim	Sächsische Stsb.	Dampfmühle Solingen.
113	Marin Georziew Sofia	—	1 1	Koffer Pack	— — — —	?	113	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	beschr.: Brüssel-Welkenraedt.
114	F. E. Znin	11	1	(in Papier)	Eimer mit Deckel —	8	114	Znin	K. E.-D. Bromberg	
115	M. L. Elberfeld	11	1	Sack	Mehl —	100	115	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
116	grün	1	7	Stangen	Eisenrohre —	137	116	Goldap	K. E.-D. Königsberg	
117	grün	1	4	„	Eisenrohre —	72	117	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
118	—	I	1	Kollo	eiserner Topf —	2,5	118	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
119	—	1. 3.	2	Stück	T-Träger 1,24 bezw. 1,30 m lang	15	119	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
120	grün	V	1	Stange	Eisen —	17	120	Bünde i/W.	K. E.-D. Hannover	
121	grün	11	1	„	Gasrohr —	11	121	Forst	K. E.-D. Halle a/S.	
122	—	171	1	—	Granitstein —	—	122	Mallmitz	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
123	—	173	1	—	Schraubenschlüssel —	—	123	Leipzig H.	Sächsische Stsb.	
124	—	199	1	—	brauner Koffer —	2	124	Celle	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
125	—	320 340	2	Bund	je 10 Stück eis. Rohre	96	125	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
126	—	629	1	Stange	Winkeleisen —	11	126	Starnberg	Bayerische Stsb.	
127	—	783	1	—	leeres Petroleumfass	34	127	Filehne Nord	K. E.-D. Bromberg	
128	—	2026/7	2	—	Ofenrohre —	9	128	Altona	K. E.-D. Altona	
129	Triumph	165647	1	Kiste	Margarine —	29	129	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
130	(Stahlstempel)	—	1	—	Ambos —	51	130	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
131	W J	2086	1	—	Verschlag —	25	131	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
132	CAK	3	1	Rolle	Pergamentpapier —	15	132	Neuss	K. E.-D. Köln	
133		3920	1	Kiste	Couverts —	82,5	133	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
134	T.N.	1467	1	Ballen	? —	90	134	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
135	D G 512 K A F	—	1	—	leere Kiste —	5	135	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
136	{ G ⚓ S }	17932	1	Ballen	Kleiderstoff —	33,5	136	Johannisburg	K. E.-D. Königsberg	
137	2 weisse Striche	—	1	Stange	Rundeisen —	16	137	Herford	K. E.-D. Hannover	
138	weisser Strich	—	{ 8 Stäbe / 2 Bund }		Stahl —	315	138	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
139	{ 2 weisse Flecken }	—	2	Stück	Gusseisen —	15	139	Cleve	K. E.-D. Köln	
140	rother Strich	—	1	Bund	Eisen —	56	140	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
141	rother Strich	—	3	Tafeln	Eisenbleche —	37	141	Leipzig I.	Sächsische Stsb.	{ Meuselwitz beschr.
142	weisser Strich	—	1	Bund	Stabeisen —	20	142	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
143	weisses Kreuz	—	1	Stange	{ Rundstahl, 85 cm lang, 6 cm Durchm. }	17	143	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
144	—	—	1	Kiste	Altmaterial (Schrott)	32	144	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
145	—	—	2	Bund	Bambusrohr —	5	145	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
146	—	—	1	Kollo	Bandeisen —	19	146	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
147	—	—	1	—	{ 1. Behälter aus Zink m. Deckel }	4	147	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
148	—	—	1	Päckchen	{ Blechverzierungen für Dächer }	2	148	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
149	—	—	1	—	1. Blecheimer —	4	149	Münster	K. E.-D. Münster	*)
150	—	—	1	—	eis. Bremsklotz —	21	150	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	
151	—	—	1	Bürde	alte Bretter —	20	151	Neuss	K. E.-D. Köln	
152	—	—	2	—	1. Bierfässer —	50	152	Bonn	„	
153	—	—	1	Pack	Bolzen zu Bügeleisen	—	153	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
154	—	—	29	—	Dengelplatten —	14	154	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
155	—	—	1	—	Decke —	2	155	Düsseld.-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
156	—	—	6	—	gusseis. Deckel —	42	156	Solingen	„	
157	—	—	1	Bund	Deckenrohr —	9	157	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
158	—	—	1	{ Rolle in Rupfen }	4 Rollen isolirter Draht	5	158	Treuchtlingen	Bayerische Stsb.	
159	—	—	1	Rolle	Drahtgewebe —	75	159	Unna	K. E.-D. Elberfeld	{ 1 m br., 30 m lg.
160	—	—	1	„	{ eis. schwarzlack. Drahtgeflecht von 60 cm Höhe }	15	160	Hagen	„	
161	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	24	161	Posen	K. E.-D. Posen	
162	—	—	1	Stab	Eisen —	11	162	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
163	—	—	1	Bund	verz. Eisendraht —	39	163	Chemnitz	Sächsische Stsb.	{ Telegraphendraht.
164	—	—	1	—	Eisenplatte —	—	164	Mülheim-Eppingh.	K. E.-D. Essen	**)
165	—	—	1	{ Kollo in Leinen }	Eisentheile —	7	165	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
166	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	138	166	Altona	K. E.-D. Altona	
167	—	—	1	Kollo	Ellenbogen —	2	167	Neuss	K. E.-D. Köln	
168	—	—	1	Sack	Erbsen —	51	168	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
169	—	—	1	—	Erlenbrett, 4 m lg. —	—	169	Waldheim	Sächsische Stsb.	Streckenfund.
170	—	—	11	—	{ Erlenbretter. 7 bezw. 3 m lg. }	—	170	Oschatz Bhf.	„	
171	—	—	1	—	leeres Fass —	5	171	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
172	—	—	1	—	leeres Fass —	142	172	Lorch	K. E.-D. Frankf. a/M.	
173	—	—	1	—	Fahrradständer —	—	173	Grätz i/P.	K. E-D. Posen	
174	—	—	3	Rollen	dünner Federstahl —	104	174	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
175	—	—	2	Körbe	Feldsalat —	65	175	Duisburg	K. E.-D. Essen	
176	—	—	2	Bund	Fensterriegel —	14	176	Frankf. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
177	—	—	1	Platte	{ Flachstahl, 2,60 m lg., 15 cm br., 2,2 cm dick }	64	177	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
178	—	—	1	—	1. Fleischkorb —	5	178	Freiburg	Badische Stsb.	
179	—	—	1	Gebund	eis. Flanschen —	7	179	Neuss	K. E.-D. Köln	
180	—	—	1	„	5 Stück Gasrohre —	—	180	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
181	—	—	1	—	eis. Gewicht —	6,5	181	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
182	—	—	1	—	eis. Gerüstbogen —	70	182	{ Brakel Kr. Höxter }	K. E.-D. Münster	***)
183	—	—	1	—	eis. Haken mit Hebel	15	183	Frankf. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
184	—	—	1	—	1. Handtasche —	4	184	Karlsruhe	Badische Stsb.	
185	—	—	3	Kisten	Harzkäse —	16	185	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
186	—	—	2	—	Hebebäume —	36	186	Riesa	Sächsische Stsb.	†)
187	—	—	1	—	eiserner Hebel —	—	187	Frankf. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
188	—	—	1	Pack	Herdringe —	12	188	Münster	K. E.-D. Münster	
189	—	—	1	Sack	Holz —	15	189	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
190	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	1	190	Meiderich	K. E.-D. Essen	
191	—	—	1	Sack	Hornabfälle —	40	191	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
192	—	—	1	Kollo	Jaucheschöpfer —	1	192	Neuss	„	
193	—	—	1	Sack	Kaffee —	37	193	Neumünster	K. E.-D. Altona	
194	—	—	1	Ballen	gebr. Kaffee —	26	194	Düren	K. E.-D. Köln	

*) Alte Beklebung Dortmund D. E.-Essen H.
**) 1,85 m lg., 0,45 m br. u. 3 mm dick, auf der Strecke am 5/3. gefunden.
***) Am 24/1. 99 auf d. Strecke gef.
†) Ansch. von Künstlerwagen herrührend.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
195	—	—	2	Pack	je 10 Stück eis. Kaminschieber	15	195	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
196	—	—	1	—	eis. Kammrad —	4	196	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
197	—	—	1	—	dreirädr. Karren —	115	197	Unterböbingen	Württemberg. Stsb.	
198	—	—	1	—	eis. Kette —	40	198	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
199	—	—	1	—	Kinderbügeleisenbolzen	3	199	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
200	—	—	1	—	Kinderstuhl —	8	200	"	"	
201	—	—	1	—	Klavierstuhl —	—	201	M.-Gladbach	"	
202	—	—	1	weisser Schliesskorb	Kleider —	34	202	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
203	—	—	1	Sack	Kleider u. Waschbecken	—	203	Holzwickede	"	
204	—	—	1	Koffer	Kleider —	76	204	Nagold	Württemberg. Stsb.	
205	—	—	1	—	hölz. Kleidergestell —	7	205	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
206	—	—	1	Gestell	Korbwaaren (Kleiderausklopfer)	28	206	Sebnitz	Sächsische Stsb.	
207	—	—	1	Bund	5 leere Körbe —	10	207	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
208	—	—	1	Sack	Kraut —	37	208	Posen	K. E.-D. Posen	
209	—	—	1	Bund	Krüge —	8	209	Eppingen	Württemberg. Stsb.	
210	—	—	1	Pack	2 gelb lackirte Küchenstühle	—	210	Essen H. L.	K. E.-D. Essen	
211	—	—	1	—	Kuppelbügel —	—	211	Heidelberg	Badische Stsb.	
212	—	—	1	—	Laterne —	—	212	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
213	—	—	5	Gebund	hölz. Latten —	108	213	Hanau Ost.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Streckenfund.
214	—	—	1	Pack	Leisten —	33	214	Borken	K. E.-D. Essen	
215	—	—	1	Kollo	Lumpen in Papierschnitzel	100	215	Westhofen	K. E.-D. Elberfeld	
216	—	—	3	Ballen	Lumpen —	342	216	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
217	—	—	2	Bund in Stroh	Medizinflaschen aus Glas	12	217	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
218	—	—	1	Kollo	Messingwaaren —	0,5	218	Kalk G.	K. E.-D. Köln	
219	—	—	7	—	lose Ochsenhörner —	3,5	219	Sagehorn	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
220	(gelb)	—	4	Kolli	Ofentheile —	6	220	Bremen H.	"	
221	—	—	1	Kollo	2 Ofenverzierungen —	1	221	Viersen	K. E.-D. Köln	
222	—	—	1	—	Ofenthür —	0,5	222	Bonn	"	
223	—	—	1	—	Patenthebevorrichtung aus Eisen	20	223	Hagen	"	
224	—	—	1	Kollo	Pflugschaar —	8	224	Halle E. G. A.	K. E.-D. Halle a/S.	
225	—	—	2	—	Pflugschaare —	9	225	Bonn	K. E.-D. Köln	
226	—	—	1	Bund	10 Plättbolzen —	18	226	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
227	—	—	1	—	Rad zu einer Sportkarre	0,5	227	Altona	K. E.-D. Altona	
228	—	—	1	Papier	Rad eines Sportwagens	2,5	228	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
229	—	—	1	Kollo	Riemscheibe —	3	229	Düren	K. E.-D. Köln	
230	—	—	1	"	verzinktes Rohr, 3 cm dick, 5,6 m lg.	11	230	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
231	—	—	2	Blöcke	Roheisen —	76	231	N.-Lahnstein	K. E.-D. Köln	
232	—	—	1	—	Rohr (altes Heizungsrohr, 2,5 m lg.)	6	232	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
233	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle —	—	233	Alt-Kronenberg	K. E.-D. Essen	
234	—	—	1	—	Rollwagendecke —	32	234	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
235	—	—	1	—	Roststab —	5	235	K.-Deutz	K. E.-D. Köln	
236	—	—	1	Pack	leere Säcke —	34	236	Köln=G.	"	
237	—	—	1	"	leere Säcke —	26,5	237	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
238	—	—	16	"	leere Säcke —	318	238	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
239	—	—	1	—	eis. Sackkarre —	27	239	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
240	—	—	1	—	eis. Säule —	37	240	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
241	(roth)	—	1	Kollo	eis. Säulenfuss —	—	241	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
242	—	—	1	Ballon	Säure —	67	242	Minden i/W.	"	
243	—	—	1	Blechdose	Sardinen in Oel —	0,25	243	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
244	—	—	1	Ballen	Seilerwaaren —	12	244	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
245	—	—	1	—	gusseis. Schwungrad	24	245	Georggrube	K. E.-D. Kattowitz	
246	—	—	1	Bund	2 Stäbe Stahl —	30	246	Kalk G.	K. E.-D. Köln	
247	—	—	1	Stange	Stahl —	5	247	Irrenlohe	Bayerische Stsb.	
248	—	—	1	Stück	blanker Stahl (Maschinentheil)	11	248	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
249	—	—	1	Bund	Stangendraht, 12 mm Querschnitt	59	249	Hagen	"	
250	—	—	1	"	Stangendraht, 10 mm Querschnitt	36	250	"	"	
251	—	—	1	Pack	Stricke —	3	251	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
252	—	—	1	Korb	Stroh —	9	252	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	seit 13/2. 99.
253	—	—	6	—	eis. Stopfhauen —	25	253	Frankenhausen a/K.	K. E.-D. Erfurt	
254	—	—	1	—	Triumphstuhl —	4	254	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
255	(Helios)	—	1	Verschlag	Umschalte-Maschine —	—	255	K.-Ehrenfeld	"	
256	—	—	225	—	alte Unterlagsplatten	—	256	Laurahütte	K. E.-D. Kattowitz	
257	—	—	1	Pack	4 verzinkte eiserne Wannen	19	257	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
258	—	—	1	Partie	altes Weissblech —	39	258	Haan	"	
259	—	—	1	—	eis. Welle mit einem Kammrad	3	259	Hagen	"	
260	—	—	1	Korb	Werkzeuge —	36	260	Köln=G.	K. E.-D. Köln	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

Nachtrag.

Laufende Nr	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B T	479	1	Ballen	Teppich	—	42	1	Mainz	Direktion Mainz	
2	C L A	31	1	Sack	Kakao	—	35	2	"	"	
3	C R	434	4	—	Ofentheile	—	18	3	"	"	
4	F A N	105	1	Sack	Stroh	—	5	4	"	"	
5	F B & C	18	1	—	leere Kiste	—	—	5	Mannheim	"	
6	F K	1090	1	Ballen	Tuch	—	105	6	"	"	bezettelt Frankfurt.
7	G & S	36949	1	Korbkanne	Oel	—	29	7	Biebesheim	"	
8	J	1528	1	Packet	Tapeten	—	21,5	8	Döhren	K. E.-D. Magdeburg	beschr. Döhren.
9	J B	12234/5	2	Ballen	Tapeten	—	92	9	Mannheim	Direktion Mainz	
10	J M	301	1	Kiste	gefüllt	—	—	10	"	"	
11	J P	548	1	Fass	gefüllt	—	82	11	Bingerbrück	"	
12	L	165	1	"	Oel	—	120	12	Gosslar	K. E.-D. Magdeburg	beschr. Goslar
13	L A	—	1	"	gefüllt	—	122	13	Pfeddersheim	Direktion Mainz	
14	L R	5072	1	"	gefüllt	—	115	14	Mannheim	"	
15	L R	I	1	Sack	Graphit	—	—	15	Darmstadt	"	
16	M K	2977	1	Kiste	Klettenwurzelöl	—	44	16	Mannheim	"	
17	R	—	2	—	eis. Bettstellen	—	33	17	Mainz	"	
18	S K	57847/50	4	Kolli	Eisenwaaren	—	23	18	"	"	
19	St E G	330	1	—	Kette	—	10	19	Nienburg a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
20	W B	4432	1	—	leerer Verschlag	—	28	20	Mainz	Direktion Mainz	
21	W P	2974	1	—	leeres Fass	—	—	21	Bischofsheim	"	
22	S. Herz	—	1	Sack	Getreide	—	100	22	Mainz	"	
23	Liseur Böner & Bausch	368	1	"	gefüllt	—	26	23	Bingerbrück	"	
24	roth	I	1	—	eis. Spurmaass	—	—	24	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
25	—	12 . 13	2	—	Pläne	—	—	25	Magdeburg Hptb.	"	
26	—	—	1	Bund	Harzfackeln	—	30	26	Bingerbrück	Direktion Mainz	
27	—	—	1	"	Blumenstäbe	—	14	27	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
28	—	—	3	Kolli	Holzplatten	—	19	28	Bingerbrück	Direktion Mainz	
29	—	—	1	—	Kette	—	54	29	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
30	—	—	1	—	leerer Korb	—	5	30	Bingerbrück	Direktion Mainz	
31	—	—	1	—	Möbelaufsatz	—	—	31	"	"	
32	—	—	1	—	l. Schliesskorb	—	4	32	Mainz	"	bezettelt: Anvers-Mainz Nr. 445.
33	—	—	1	—	l. Schliesskorb	—	5	33	"	"	bezettelt: Darmstadt-Mainz Nr. 187.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 7. 25. Januar 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Grossbahnen mit besonders grossen Güterwagen.

Im Laufe einer Erörterung über das Konkurrenzverhältniss zwischen Eisenbahnen und Kanälen macht die „Kreuzzeitung" einen eigenartigen, zwar interessant begründeten, aber höchst anfechtbaren Vorschlag zur Errichtung von Grossbahnen mit besonders grossen Güterwagen. Das genannte Blatt schreibt:

„Bei der Abmessung der Anlagen der ersten Eisenbahnunternehmungen konnten natürlich nur die Frachtmengen maassgebend sein, die man damals für die Beförderung erhoffte .... Damals hatte niemand auch nur eine entfernte Ahnung von dem Wirbel der Menschen und dem Austausche von Gütern, an deren Schwelle man stand. Man hielt sich im wesentlichen und mit Recht vorsichtig an die alte Frachtwagenspur und den Fassungsraum der gebräuchlich grossen Frachtfuhrwerke. Die Spur ist bis heute dieselbe geblieben, die Transportgefässe sind im ganzen nicht wesentlich vergrössert.

Und nun, was ist aus dem Verkehr der ersten Eisenbahnen geworden?

Schon vor 30 Jahren warfen die Eisenbahnen eine gute Rente ab, bei einem Verkehr, der gegenüber dem Heute ein geringer war, und heute haben wir in 1897 auf den deutschen Bahnen 217 500 000 t gefahren, während der Gesammtverkehr 13 Jahre früher sich auf nur 107 000 000 t belief, in diesem nur 13jährigen Zeitraum von 1884—1897 hat sich der Verkehr um 103 % gehoben.

Da liegt denn nun doch die Frage sehr nahe, ob man für diesen Verkehr, den der Klügste der Sterblichen vor 60 Jahren nicht ahnte, die Abmessungen der Spur und der Transportgefässe zu Beginn des Eisenbahnwesens nach Maassgabe des damals angenommenen Bedürfnisses auch den heutigen Verhältnissen entsprechend gegriffen hat, und ob man für den kolossalen Absatz der Transportleistung nicht grösserer leistungsfähigerer Anlagen von anderen Abmessungen bedarf, die imstande wären, die Transportleistung noch billiger zu produziren, mit denselben Ausgaben mehr zu befördern und damit die Möglichkeit einer Herabsetzung der Frachten ganz oder annähernd bis auf das Niveau der Kanalfrachten zu schaffen. ....

In der That möchte hier der Hebel anzusetzen sein! Wie riesig sind die Abmessungen unserer industriellen Anlagen insbesondere im Bergbau und Hüttenbetriebe in den letzten 20 Jahren gewachsen, welche kolossalen Schiffe durchfurchen jetzt den Ozean von Land zu Land, und unsere Eisenbahnen glauben immer noch mit den Wägelchen aus ihrer Kindheit von 10 000 kg Ladefähigkeit, die man neuerdings auf 15 000 kg zu erhöhen bemüht war, ausreichen zu können. Der Betrieb wird bei Massenfrachten durch dieses Meer von Wagen zu komplizirt, umständlich und zu theuer. Was für ein endloses Hin- und Herschieben dieser Wagenmassen, Rangiren genannt, findet täglich statt, und je mehr Wagen, desto mehr Rangiren! Das Rangiren ist der Alp, der auf der Transportleistung lastet. Wir fahren ganz oder nahezu ebenso viele Rangirkilometer wie Transportkilometer.

Wenn man nun ferner erwägt, dass der Verkehr bisher alljährlich um Prozente gewachsen ist und zwar in den letzten drei Jahren des gedachten Zeitabschnittes alljährlich um durchschnittlich 8,3 %, und dass das Ende dieser Entwickelung besonders im Hinblick auf den fortschreitenden Ausbau kleiner

Zubringerlinien nicht abzusehen ist, wenn man weiss, welche Unmengen von Wagen in den letzten Jahren beschafft sind, welche Maschinen-, Gleis- und Weichenvermehrungen, also Kapitalaufwendungen, sowie Vermehrungen der Beamten nothwendig waren, um diesen Wagenozean aufzunehmen und zu bewegen, wenn man endlich in Rechnung zieht, wie zwar der sogenannte Wagenmangel neuerdings unter Anspannung aller Kräfte siegreich bekämpft ist, dafür aber ein hoher Preis gezahlt wurde durch die Kosten, welche erwuchsen, um die leeren Wagen in besonderen Zügen rasch zurückzuschaffen und die Transporte selbst gesondert nach Nah- und Fernverkehr zu fahren, da will es als ein erlösender und nicht zu kühner Gedanke erscheinen, wenn man sagt: Für den Zug der Massenfrachten, für bestimmte Verbindungen müssen wir neben den Normalbahnen Transportanstalten in grösserem Stile haben, welche die Massen auf weitere Entfernungen von Gebiet zu Gebiet zur Untervertheilung haben, müssen wir mindestens 50—100 t fassende Wagen haben und wenn nöthig auch breitere Spur und jedenfalls schwerere Schienen. Solche Anstalten werden mehr leisten als die Kanäle und in der Anlage um vieles billiger sein. Ob die Staatseisenbahnen gewisse Transportmassen an die geplanten Kanäle oder an solche ‚Grossbahnen‘ abgeben, ist ganz gleich. In Amerika hat man schon Wagen von 20—30 t auf den Normalbahnen vielfach im Gebrauch. Der Anblick der dicht gedrängten unendlich langen Schlangen der Güterzüge auf Hauptlinien, der Anblick eines Rangirbahnhofes, von welchem Tausende von Wagen täglich nach denselben Stationen, nach denselben entfernten Gebieten ablaufen, drängt mit siegender Klarheit die Ueberzeugung auf: ‚Ja, diese Transportgefässe stehen nicht mehr im richtigen Verhältniss zu den zu bewegenden Massen.‘ Die technische Möglichkeit, Hunderttonnenwagen zu bauen und zu bewegen, dürfte ausser Zweifel stehen, da die enormen Gewichte der Krupp'schen Grossgeschütze anstandslos schon auf den bestehenden Bahnen befördert sind. Von solchen Grossbahnen sind in der That billigere Frachten zu erwarten, ihre Technik wird sich entwickeln. Man darf aber an dieselben, um dies zu erreichen, nicht höhere Ansprüche in Bezug auf die Schnelligkeit und Bequemlichkeit stellen, als an die Seeschifffahrt und die Kanalbeförderung, man darf diese Grossbahnen nicht mit dem unendlichen ganzen Brimborium des Mischverkehres und Kleinbetriebes unserer Vollbahnen an zahlreichen Unterwegsstationen, Rangirungen, Abfertigungsarten, Beamtenklassen usw. ausstatten, es muss ein einfacher Grossbetrieb sein. Be- und Entladung der Züge müssten sich vollziehen annähernd wie bei dem Seeschiff oder Kanalschiff und die Vertheilung der beförderten Massen an die Verbrauchsorte des bedienten Gebietes müsste durch andere Landfuhrwerke, Vehikel aller Art, einschliesslich der Bahnen und Bähnchen aller Kaliber und der Schiffe und Prähme erfolgen, gerade wie bei dem Kanalboot, das auch nicht überall hin gelangen kann. Die Kasten dieser Grosswagen könnten sogar vielleicht zum Theil als Prähme konstruirt werden, die im Hafen oder Flusse durch den Auftrieb des Wassers einer Schleuse flott gemacht und längsseits der Schiffe gelegt oder eine Weiterfahrt antreten würden. Eine Fahrgeschwindigkeit von 10—12 km für die Stunde würde genügen müssen und die Fahrt auf Kanälen bei weitem noch übertreffen. Das Geheimniss der Minderung des ungezählte Millionen verschlingenden Rangirens ist gelöst durch das Sinken der Zahl der Transportgefässe. Eine solche Bahn und eine solche Beförderung wäre dem Grosskanal von beträchtlicher Längenentwickelung durchaus vorzuziehen; man hat es neuerdings ganz vergessen, dass periodisch eine Reihe von kalten Wintern mit mehreren Monaten andauernden Frost eintritt und was soll dann werden, wenn die Industrie und die Bahnen sich auf die Kanalbezüge eingerichtet haben? Ruinirende Kalamitäten für Kapital- und Arbeitskräfte! Eine Grossbahn kann etwa 100 000 ℳ. für 1 km oder etwas darüber kosten, der Kanal ist viel theurer und das für ihn verwendete Material ist für immer verloren; eine Grossbahn Köln-Berlin wäre für etwa 80 000 000 ℳ. herzustellen, während der famose Mittellandkanal nach den Mittheilungen der Presse gegen 400 000 000 ℳ. kosten soll! Und wie es mit den Anschlägen für Wasserbauten und Kanäle geht, hat der Dortmund-Emskanal durch die Nachforderung von 24 000 000 ℳ. gelehrt!

Eines muss zugegeben werden: der Betrieb und die Unterhaltung der Grossbahn werden immerhin etwas theurer sein als der Kanalbetrieb, dafür ist aber die Zinsenersparniss enorm, auch fallen lange Unterbrechungen des Verkehres und der Einnahmen nicht vor, die Leistungsfähigkeit ist grösser und wenn für die zu treffenden Einrichtungen das richtige Talent gesucht und gefunden wird, wenn die Grossbahn losgelöst wird von den büreaukratisch organisirten älteren Bahnen, so kann es nicht fehlen, dass die Betriebskosten weit unter das Maass der jetzigen sogenannten Vollbahnen mit ihren unzähligen ‚Kinderwagen‘ sinken und billige Frachten möglich werden.

In letzter Stunde mag es zur Erwägung gestellt sein, ob man die Hunderte von Millionen rettungslos verbauen will für einen Effekt, der gerade in der verkehrsreichsten Zeit monatelang versagen kann und versagen wird, oder ob man das schon in 2 Jahren statt 8 Jahren wirksame viel billigere Mittel der Grossbahnen mit kanalem Betriebe versuchen möchte, um der Industrie und der Landwirthschaft zu den erwünschten billigen Frachten zu verhelfen. Wenn der Gedanke auch heute vielleicht allseitige Zustimmung nicht findet, er wird sich durchringen, wenn der Verkehr im bisherigen Maasse noch einige Jahre wächst."

Soweit die „Kreuzzeitung". Das hört sich ja recht hübsch an, nur schade, dass die Voraussetzungen, auf welchen diese Vorschläge aufgebaut sind, ganz und gar nicht zutreffen.

Zunächst einige Worte über die Tragfähigkeit der Wagen. Es ist ein gewaltiger Irrthum anzunehmen, unsere heutigen Güterwagen seien im wesentlichen noch die alten „Wägelchen" aus der Kindheit der Eisenbahnen. Nicht um eine Erhöhung von 10 zu 15 t handelt es sich, sondern die ersten englischen Wagen besassen nur 2 t Tragfähigkeit; die Zunahme an Ladefähigkeit beträgt also statt 50 % 750 %, d. h. 15 mal so viel als die „Kreuzzeitung" annimmt. Bei dem Hinweis auf die amerikanischen Wagen von 20—30 t Tragfähigkeit wird übersehen, dass es sich dort um vierachsige, bei uns aber um zweiachsige Wagen handelt, die Tragfähigkeit auf die Achse, und das ist das maassgebende, ist also bei uns die gleiche. Schon die allgemeine Einführung der 15 t-Wagen ist in Deutschland auf Schwierigkeiten bei zahlreichen Versendern und Empfängern gestossen, eine weitere erhebliche Steigerung des Ladegewichtes des einzelnen Wagens würde nach allen bisher darüber angestellten Ermittelungen bei der überwiegenden Zahl der Verfrachter auf entschiedenen Widerstand stossen. Immerhin mag es aber möglich sein, die Tragfähigkeit der Güterwagen noch etwas zu steigern. Für besondere Zwecke gibt es auch in Deutschland Wagen von 25, 30 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, aber derartige Wagen, geschweige denn solche von 50—100 t Ladefähigkeit für den allgemeinen Massenverkehr einzuführen, erscheint nach den deutschen Verkehrsbedürfnissen ausgeschlossen. Derartige Wagen würden sich nur für ganz bestimmte Verkehrsbeziehungen und ausschliesslich für den Grosshandel verwenden lassen, und daher in viel höherem Maasse Leerläufe erfordern, als die jetzigen kleineren Wagen, d. h. der Betrieb würde viel unwirthschaftlicher werden, als gegenwärtig, also eher zu einer Erhöhung als zu einer Ermässigung der Tarife führen müssen. Wollte man aber trotzdem die möglichst weitgehende Benutzung solcher Wagen durch Tarifermässigungen fördern, so würden damit schliesslich auf Kosten der Allgemeinheit nur die Grosskapitalisten begünstigt, für die die „Kreuzzeitung" doch sonst nicht allzu sehr schwärmt.

Nun einige Bemerkungen über das „ungezählte Millionen verschlingende Rangiren." Je leichter der Wagen ist, desto weniger Schwierigkeiten verursacht er beim Verschiebedienst. Für Wagen von 50—100 t Tragfähigkeit müssten ganz andere,

viel lästigere Rangireinrichtungen getroffen werden, als für die jetzt vorhandenen leichteren Wagen. Wegen der ungleich grösseren Massenwirkungen wären z. B. die Methoden des Abstossens und Ablaufens der Wagen kaum anwendbar ohne den Wagen und das verladene Gut auf's äusserste zu gefährden; es müsste im Zweifel jeder Wagen besonders abgesetzt werden und dadurch würde trotz der Verringerung der Wagenzahl das Verschubgeschäft jedenfalls nicht erleichtert und verbilligt. Einer der Gründe z. B. warum die Engländer so lange an ihren leichten Wagen von nur 7—9 t Tragfähigkeit festhalten, ist in der Erleichterung des Rangirdienstes zu suchen. Um den Uebertreibungen der „Kreuzzeitung“ zu folgen, würden dann voraussichtlich nicht nur ungezählte Millionen, sondern viele Milliarden vom Rangirdienst verschlungen werden.

Die Anlagekosten der neuen Grossbahnen, die der Verfasser mit Rücksicht auf die grosse Tragfähigkeit der Wagen sich in breiterer Spur, als unsere heutigen Hauptbahnen angelegt, denkt — eine Annahme, die wohl als zutreffend bezeichnet werden muss, weil derartige Wagen und die entsprechenden Lokomotiven im Lichtraume unserer heutigen Bahnen kaum Platz fänden —, bemisst er zu 100 000 ℳ. für das Kilometer „oder etwas darüber“. Es fragt sich nur, wie hoch man das „etwas“ bemisst. Unsere heutigen Haupt- und Nebenbahnen in Deutschland kosten im Durchschnitt 252 000 ℳ. (in Europa im Durchschnitt 292 000 ℳ.) für das Kilometer. Billiger kann man Bahnen mit breiterer Spur für schwerere und grössere Betriebsmittel — d. h. also mit breiterem Bahnkörper, schwererem Oberbau, schwereren Brücken, weiteren Tunneln usw. — jedenfalls nicht herstellen, und daher werden die Kosten solcher Bahnen vielleicht viermal so hoch anzunehmen sein, wie sie von der „Kreuzzeitung“ geschätzt werden. Es ist aber noch eins zu berücksichtigen. Nach den übereinstimmenden Urtheilen aller Sachverständigen und nach allen bisherigen Erfahrungen ist es ein Vorzug der Schmalspurbahnen gegenüber den Normalspurbahnen, dass die Betriebsmittel der ersteren ein unverhältnissmässig geringeres todtes Gewicht haben, als die der letzteren. Demgemäss würde also auch das todte Gewicht der Breitspurbetriebsmittel unverhältnissmässig zunehmen, und damit würden im Verhältniss zur Leistungsfähigkeit die Beschaffungskosten und die Betriebskosten weiter wachsen.

Die von der „Kreuzzeitung“ erträumten Vorzüge solcher Grossbahnen gehören also in das Gebiet der Luftschlösser, derartige Bahnen können zur Befriedigung des allgemeinen Massenverkehres nicht empfohlen werden. Ja, sie würden sogar den Kanälen zweifellos erheblich nachstehen, denn sie hätten nicht einmal den diesen innewohnenden Vorzug den ungehinderten und unmittelbaren Uebergang der Fahrzeuge auf zahlreiche schon vorhandene Verkehrswege, nämlich die schon bestehenden natürlichen und künstlichen Wasserstrassen, zu gestatten. Sie beständen vielmehr nur als einzelne, vom sonstigen Verkehrsnetze losgelöste, eng begrenzte Verkehrswege, die den Vorwurf nur beschränkten Verkehrsbeziehungen und einzelnen Landestheilen zu gute zu kommen, den man den Wasserstrassen so oft macht, in weit höherem Maasse verdienen würden, als die Kanäle.

Indem die „Kreuzzeitung“ für solche Bahnen eintritt, hat sie also wider Willen eine kräftige Lanze für die Kanäle gebrochen, die — ganz abgesehen von der allgemeinen Stellung, die man zur Kanalfrage einnehmen will — in weit höherem Maasse der Allgemeinheit zu gute kämen, in der Anlage kaum theurer und im Betriebe viel billiger wären, als jene Bahnen. Nehmen wir an, es sei dies dem Verfasser des Artikels nicht zum Bewusstsein gelangt, vielleicht ob des Zornes über die „Kinderwagen“ der jetzigen sogen. Vollbahnen, die freilich trotzdem überhaupt noch nicht so bald von der Bildfläche verschwinden werden.

Das Fahrrad und die Eisenbahnen.

Die am 1. September 1898 auf den preussischen Staatsbahnen und später auf einigen benachbarten Bahnen eingeführten neuen Bestimmungen über die Beförderung einsitziger Zweiräder haben der Mehrzahl der Radfahrer keine Freude bereitet. Die Bestimmungen sind bekanntlich nicht nur im Interesse der Eisenbahnen, sondern auch in dem der Radfahrer erlassen und bei ihrer Berathung sind Radfahrer zugezogen. So ist denn auch von manchen Radfahrern, und zwar selbst in der Presse anerkannt worden, dass die neuen Vorschriften doch auch Verbesserungen enthielten und dass die Gebühr von 50 ₰ für die Beförderung eines Rades sich wohl rechtfertigen lasse. Andererseits sind zahlreiche der besonders in der ersten Zeit laut gewordenen Beschwerden offenbar auf eine allzu strenge, um nicht zu sagen zuweilen recht chikanöse Handhabung der Vorschriften durch die unteren Dienststellen zurückzuführen. Soweit derartige Beschwerden bekannt geworden, ist sofort gegen die Bediensteten eingeschritten.

Es wurde nun von vornherein bei Erlass der neuen Vorschriften ausgesprochen, dass diese einen Versuch bilden, dass ihre Handhabung sorgfältig überwacht und dass sie nach den thatsächlichen Erfahrungen, soweit sich dies als nothwendig oder wünschenswerth zeige, geändert werden sollten. Schon seit dem 1. d. Mts. sind infolge dessen einzelne Aenderungen eingetreten. Es ist u. a. die Beförderung unverpackter einsitziger Zweiräder als Expressgut wieder zugelassen, die eigentlichen Abfertigungsvorschriften sind so gefasst, dass nunmehr Missverständnisse kaum noch vorkommen können, und es ist gestattet, dass der Radfahrer selbst im Schnellzuge fährt und sein Rad in einem vorausgehenden oder nachfolgenden Personenzuge befördern lässt. Dem Vernehmen nach schweben weiter noch Ermittelungen, ob die Anzahl der Schnellzüge, mit denen Räder befördert werden dürfen, vermehrt und ein gleichmässigeres Verfahren bei dem Ausschluss der Schnellzüge durchgeführt werden kann. Die Versuche der preussischen Staatsbahnen, einige Gepäckwagen so einzurichten, dass die Fahrräder besser und sicherer verladen werden können, sind abgeschlossen; es sollen zunächst eine Anzahl von Gepäckwagen für die Verladung von Fahrrädern eingerichtet und probeweise in einzelne Züge eingestellt werden. Ebenso ist der Bau von Personenwagen sowohl in Preussen als in den Reichslanden in Vorbereitung, in die der Radfahrer sein Rad mitnehmen kann. Mit anderen Worten, es geschieht alles mögliche, um diese, wie allseitig anerkannt wird, recht schwierige Verkehrsfrage zu einer thunlichst vollkommenen, alle Theile befriedigenden Lösung zu bringen. Freilich werden sich die Radfahrer wohl daran gewöhnen müssen, die Beförderungsgebühr zu zahlen, und ihre Räder selbst an die Packwagen zu bringen und von diesen abzuholen.

Es ist nun vielfach behauptet worden, dass in anderen Ländern die Eisenbahnen den Radfahrern grösseres Entgegenkommen zeigten, dass dort Gebühren nicht erhoben würden, dass dem Betriebe aus der Fahrradbeförderung keine Schwierigkeiten erwüchsen. Solchen Behauptungen gegenüber war uns ein kleiner Artikel von besonderem Interesse, der unter der Ueberschrift: „Fahrräder als Ursache der Unpünktlichkeit der Züge“ in dem Januarheft der englischen Zeitschrift „The Railway Engineer“ auf Seite 4/5 enthalten ist. Wir entnehmen diesem Artikel folgendes:

Schon mehrfach, heisst es dort, ist die Beobachtung gemacht, dass die Fahrräder, mittelbar oder unmittelbar, Zugverspätungen verursacht haben, über die in der Presse

neuerdings soviel Lärm geschlagen wird. Die Radfahrer bestreiten dies zwar. Sie behaupten, die Eisenbahnen hätten allein schuld daran, dass die Räder nicht ordentlich abgefertigt würden. Wenn man die Vorschläge der Radfahrer annähme, insbesondere die Patente für Einrichtungen zur Verladung der Fahrräder ausnutze, so würden die Schwierigkeiten behoben sein.

Um nun einmal festzustellen, welchen Einfluss die Fahrradbeförderung auf den Zugdienst hat, werden in dem Artikel die mit Hilfe der Eisenbahnen ermittelten Zahlen über die in den Monaten Juli bis September 1898 von den grösseren Londoner Stationen aus London heraus beförderten Räder mitgetheilt. Es sind dies — beiläufig — nur die von den Reisenden begleiteten Räder.

Es wurden aufgegeben an Fahrrädern in den Monaten Juli bis September 1898 auf den

Stationen	Stück	Stationen	Stück
Waterloo	33 751	Charing Cross	12 312
Liverpoolstrasse	32 554	Londonbrücke	11 548
Paddington	24 230	Cannonstrasse	7 155
Euston (rund)	20 000	St. Pancrass Midl.	5 771
Kings Cross	19 864	Waterloo S. E. R.	3 799
Victoria	17 417	Londonbrücke S. E. R.	3 775
Victoria } Holborn }	16 273	Fenchurchstrasse	2 263
		Kensington	520

Es sind das insgesammt 211 232 Fahrräder in drei Monaten. Aber auch diese Zahl gibt noch keinen richtigen Begriff von den den Eisenbahnen erwachsenen Schwierigkeiten. Wie gross diese u. U. sind, geht daraus hervor, dass z. B. in der Bankfeiertagswoche (27. Juli bis 1. August 1898) von der Station Charing Cross 1 537 und von der Station Cannonstrasse 811 Fahrräder abgefertigt sind. Das Blatt meint, nach allen diesen Zahlen könne über die Ursache der Zugverspätungen im vergangenen Herbst kein Zweifel bestehen.

In dem Artikel wird sodann weiter bemerkt: Auf den preussischen Staatsbahnen seien dieselben Erscheinungen beobachtet und kürzlich neue Bestimmungen über die Abfertigung von Zweirädern erlassen. „Diese Bestimmungen," heisst es wörtlich, „bezwecken eine Einschränkung des Verkehres und sie waren unbedingt nöthig, wenn die pünktliche Beförderung der Züge sichergestellt sein sollte." Die „Railroad Gazette" (eine sehr angesehene amerikanische Zeitschrift) bemerkt: „Einige Eisenbahnmänner in Amerika werden, wenn sie diese preussischen Bestimmungen lesen, ein heisses Gebet zum Himmel richten, dass doch die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten bald mit der Verstaatlichung gesegnet werden möchten!" Wir schliessen daraus, dass das Fahrrad auf den amerikanischen Bahnen eine ebenso grosse Belästigung geworden ist, wie bei uns. Wenn man aber auch sieht, ein wie kurzes Leben ein gewöhnlicher Saratogakoffer unter den Händen eines amerikanischen Gepäck-Marfer (baggagesmasher) hat, so muss es für diesen eine schwere Prüfung sein, wenn er verpflichtet ist, einen Gegenstand ein wenig zart zu behandeln.

Soweit der „Railway Engineer". Es scheint uns hiernach in England und den Vereinigten Staaten von Amerika, den beiden grossen Ländern des Privatbahnsystems, um nichts besser bestellt mit der Fahrradbeförderung wie bei uns. In England aber besteht auch, wenigstens auf einigen Bahnen, z. B. der Great Easternbahn, ein ähnliches Abfertigungsverfahren für Fahrräder, wie das in Preussen im vorigen Jahre eingeführte. Der Reisende muss sein Rad selbst an den Packwagen bringen und dort abholen. Es mag das in England weniger auffallen, als bei uns, weil dort der Reisende in ganz anderem Maasse, als in Deutschland, auch für die Abfertigung seines gewöhnlichen Reisegepäckes selbst zu sorgen hat.

Die englischen Bahnen, die sonst reichliches Freigepäck gewähren, lassen sich aber für die Beförderung der Fahrräder recht anständige Preise bezahlen.

Die Gebühren für eine Fahrradkarte betragen auf der Great Easternbahn für einsitzige Zweiräder bei Entfernungen bis zu 19,3 km: 50 ₰, bis 40,2 km: 75 ₰, bis 80,4 km: 1 ℳ, bis 120,6 km: 1,50 ℳ, bis 160,9 km: 2 ℳ usw., für jede 80 km weitere 50 ₰ mehr. Die Beförderung eines Zweirades von Berlin nach Frankfurt a. M. würde nach diesem englischen Tarif 5 ℳ kosten, also genau 10 Mal soviel, als auf den preussischen Staatsbahnen. Auch in England erfolgt die Beförderung der Fahrräder auf Gefahr des Eigenthümers. Für sogenannte Tandems werden aber 50 %, für Dreiräder 100 % Zuschlag erhoben. Wenn in Preussen solche Gebühren beständen, so liesse sich über die Beförderung der Fahrräder auch in Schnellzügen — die in England durchweg freigegeben sind — wohl reden.

Auf den dänischen Staatsbahnen sind die Gebühren für die Fahrradbeförderung gleichfalls viel höher, als bei uns. Sie betragen für einsitzige Zweiräder bis zu 50 km: 33,75 ₰, bis 196 km: 56 ₰, bis 400 km: 84 ₰, über 400 km: 1,125 ℳ. Die Preise für zweisitzige und drei- und mehrsitzige Fahrräder werden verdoppelt und verdreifacht.

Aus diesen Erfahrungen anderer Länder kann man wohl mit Recht den Schluss zu ziehen, dass die preussischen Staatsbahnen keine unbilligen Ansprüche für ihre Leistungen an die Radfahrer erheben.

Weiteres über die sibirische Eisenbahn.

Von **Georg Muschweck**, königlicher Generaldirektionssekretär in **München**.

(Schluss aus Nr. 6.)

Personenverkehr. So weit die Meinungen über die Zukunft der sibirischen Bahn sonst auseinander gehen, darin stimmen alle überein, dass ihr ein grosser Personenverkehr zufliessen wird. Angewiesen auf die Bahn sind die russischen Beamten, die nach Sibirien versetzt und nach gewissen Zeitabschnitten wieder zurückgerufen werden. Die Dislokationen der Truppen werden gleichfalls mit der Bahn erfolgen. Der Auswandererstrom wird auf Jahrzehnte hinaus sein redlich Theil zur Frequenz beisteuern. Der russische und der sibirische Kaufmann werden die Beförderungsgelegenheit hoch willkommen heissen. Auch für die Verbannten wird die sibirische Bahn eine grosse Wohlthat sein. Nachdem sie ein Dampfer auf der Wolga und der Kama von Nischny-Nowgorod bis nach Perm und die Eisenbahn von da bis Tjumen gebracht und Schiffsbarken auf der Tura, dem Tobol, dem Irtysch, dem Ob und dem Tom bis Tomsk weiterbefördert hatten, begann die mühevolle Fusswanderung auf der Heerstrasse. In graue Mäntel gehüllt, in zerrissenen Schuhen, mit fünf Pfund schweren Fussfesseln, in dichte Staubwolken gehüllt, von der verpesteten Gefängnissluft ermattet, schleppten sie sich in Rotten von 300—400 Köpfen mühsam dahin. Volle 100 Tage brauchten sie, um die 1 700 km lange Strecke bis Irkutsk zurückzulegen. Viele hauchten ihr Leben auf der Landstrasse aus. Eine solche Kolonne glich dem Zuge des Todes. Der Weg nach Sibirien war qualvoller als die

Strafe in Sibirien selbst. Wenn nun auch ferner alljährlich etwa 19 000 Russen unfreiwillig den Weg nach Sibirien machen müssen, so hat doch der Zar ihre Leiden einigermaassen gemildert durch den Befehl, dass der Transport in Zukunft auf der sibirischen Bahn zu erfolgen hat. So wird nicht nur die Transportdauer von 100 auf 3 Tage gekürzt, sondern auch der grossen Sterblichkeit der Verbannten (etwa 15 %) Einhalt gethan.

Nächst dem Wechselverkehr wird auch der Transitverkehr recht lebhaft werden. Man kann mit Sicherheit darauf rechnen, dass sich der zwischen Japan und Nordchina einerseits und Europa andererseits fluktuirende Menschenstrom der sibirischen Bahn zuwenden wird. Denn die Bahn wird den Reisenden billiger und vor allem schneller ans Ziel bringen. Eine Reise von Japan nach Berlin durch den Suezkanal kostet einschliesslich der Verpflegung 1 800 ℳ. und dauert 40 Tage, über die sibirische Bahn wird sie höchstens 900 ℳ. kosten und 20 Tage dauern.

Auch die mit einer Landreise verbundenen Beschwerlichkeiten sollen möglichst beschränkt werden. Auf der 11 700 km langen Strecke von Calais bis Wladiwostok wird der Reisende nur einmal umzusteigen brauchen. Dem westlichen Luxuszuge wird der östliche in keiner Weise nachstehen. Im eleganten Speisewagen kann der Reisende seine leiblichen, in der reichen Bibliothek seine geistigen Bedürfnisse befriedigen. Zur Unterhaltung tragen Piano, Spieltische und Turngeräthe bei, für die Behaglichkeit und Gesundheit werden gute Betten, Baderäume, Ventilation und eine Handapotheke sorgen und auf den leisesten Wink wird eine sprachengewandte, umsichtige Dienerschaft bereit stehen. Auch Weltreisende werden gern die Route über die sibirische Bahn einschlagen. Die zur Zeit günstigste Route für eine Weltreise mit dem Ausgangspunkte Berlin ist Brindisi-Alexandrien - Suez - Yokohama-Vancouver - Halifax - Londonderry-Dublin-Dover-Calais. Um sie zurückzulegen, braucht man mit der Lokomotive (10 106 km) 10½ Tage und mit dem Dampfschiffe (28 627 km) 55½ Tage, im ganzen also 66 Tage. Der Weg über Moskau-Tscheljabinsk-Wladiwostok-Vancouver-Dublin wird nunmehr 41 Tage (20½ Tage für 13 305 km Wasser- und 20½ Tage für 18 406 km Landfahrt) beanspruchen. Wenn alle Züge eine Geschwindigkeit von 70 und alle Dampfer eine solche von 40 km in der Stunde hätten, würde man die Erde schon in 25 Tagen umkreisen können.

F a h r p r e i s. Die Fahrpreise sind äusserst niedrig gestellt. Von Tscheljabinsk bis zum Ob (1 421 km) kostet eine Fahrkarte I. Klasse 55,00 ℳ., II. Klasse 33,00 ℳ., III. Klasse 22,00 ℳ. und IV. Klasse 18,80 ℳ. Das Kilometer kommt also I. Klasse auf 3,66 ₰, II. Klasse auf 2,32 ₰, III. Klasse auf 1,55 ₰ und IV. Klasse auf 1,32 ₰, während der Kutscher für sein Dreigespann etwa 10 ₰ für das Kilometer beansprucht hat.

P o s t v e r k e h r. Einen grossen Vortheil wird die Post von der sibirischen Bahn ziehen. Bei der Post handelt es sich vornehmlich darum, die Entfernungen rasch zu überwinden. Und dies ist mit Hilfe der Lokomotive viel leichter möglich, als mit dem Dampfschiffe. Ein Dampfschiff legt höchstens 40 km, ein Schnellzug in der Regel 70 km in der Stunde zurück. Es wird deshalb nicht ausbleiben, dass der europäisch-chinesisch-japanische Postverkehr den Landweg durch Sibirien einschlägt. Am meisten werden Japan und Nordchina gewinnen, da sie ihre europäische Post um 15 Tage früher bekommen als über Suez. Nach Süden zu wird zwar der Vorzug der sibirischen Bahn abnehmen, immerhin sich aber bis über Hongkong erstrecken.

Der Entwickelung des Postverkehrs in Sibirien müsste eine Reform des Schulwesens vorausgehen. Zur Zeit geniessen kaum 2 % aller schulpflichtigen Kinder einen Unterricht und, wenn es hoch kommt, lernt vielleicht 1 % schreiben. Da kann es nicht Wunder nehmen, dass sich der Nachrichtenverkehr auf die Behörden, Kaufleute und Verbannten beschränkt. Der Stamm der Bevölkerung hat kein Bedürfniss, Briefe zu schreiben. Die Folge ist, dass nur in den Hauptorten Einrichtungen bestehen, die den Namen Postanstalten verdienen und dass es von entlegeneren Orten nur alle Jahre ein paar Mal Gelegenheit gibt, mit der Aussenwelt in briefliche Verbindung zu treten.

G ü t e r v e r k e h r. Auch der Güterverkehr wird mit der Zeit recht bedeutend werden. Die Russen hoffen auf einen starken Zufluss von Waaren aus den Hinterländern, insbesondere aus China und Japan.

H a n d e l m i t C h i n a. Der Handel Sibiriens mit China ist trotz der unzulänglichen Verkehrsmittel schon bisher nicht unbedeutend gewesen. In Zukunft wird er einen bedeutenden Umfang annehmen, da grosse Strecken der sibirischen Bahn theils auf chinesischem Boden liegen, theils die Reichsgrenze streifen. Wenn auch für die Folge dem Seewege die billigen Massengüter verbleiben, so werden doch die werthvolleren Güter den, wenn auch kostspieligeren, so doch an Schnelligkeit überlegenen Bahnweg einschlagen. Und da trifft es sich besonders glücklich, dass gerade die hauptsächlichsten Aus- und Einfuhrgüter einen hohen Werth besitzen.

Die Hauptausfuhrartikel des fast 400 000 000 Seelen zählenden himmlischen Reiches sind nämlich Seide und Thee. An Seide führt China jährlich 11 000 t im Werthe von 500 000 000 ℳ., an Thee 110 000 t im Werthe von 170 000 000 ℳ. aus. Thee wird die neue Beförderungsgelegenheit schon deshalb gerne aufsuchen, weil er durch den Salzgehalt des Meeres an Aroma einbüsst.

Die Haupteinfuhrartikel Chinas sind Baumwollwaaren (233 000 000 ℳ.), Metallwaaren (35 000 000 ℳ.) und Wollwaaren (19 000 000 ℳ.). Auch von diesen Waaren hofft Russland bedeutende Mengen theils eigenen, theils deutschen Fabrikates mit der sibirischen Bahn einzuführen. Die Vorbedingungen, um den Konkurrenzkampf mit England erfolgreich aufnehmen zu können, sind in der ausgedehnten Schafzucht Westsibiriens und den Bergwerken Transbaikaliens vorhanden. Nicht zu übersehen ist auch, dass die über die sibirische Bahn ein- und ausgeführten Waaren ein Drittel weniger Import- bezw. Exportsteuer, als die Seegüter zu entrichten haben.

H a n d e l m i t J a p a n. Das etwa 45 000 000 Seelen zählende japanische Inselreich pflegt einen sehr regen Handelsverkehr mit Europa. Seine Hauptausfuhrartikel sind Seide (6 000 t), Thee, Kupfer, Wachs, Schmucksachen usw., während Baumwoll- und Wollwaaren, Metallwaaren usw. eingeführt werden. Alle diese Waaren eignen sich ihres Werthes halber vorzüglich zum Bahntransport. Der rührige Japaner wird sich deshalb die Gelegenheit nicht entgehen lassen, auf dem bis vor seine Thore vorgeschobenen neuen Handelswege Güter abzusetzen und zu empfangen.

F r a c h t k o s t e n. Der Transport einer Tonne Thee von Kalgan über Kiachta nach Moskau (8 342 km) hat bisher 4 640 ℳ. (55 ₰ für 1 tkm) gekostet, während die Eisenbahn für die Beförderung der gleichen Menge als Eilgut nicht mehr als 1 335 ℳ. (16 ₰ für 1 tkm), als Frachtgut nur 667 ℳ. (8 ₰ für 1 tkm) berechnen wird. Für minderwerthige Güter wird der Einheitssatz natürlich weit weniger betragen. So wird z. B. die Fracht für Getreide nicht mehr als 2 ₰ für 1 tkm kosten. Unter 1 ₰ wird die sibirische Bahn ohne empfindliche Einbusse kaum heruntergehen können, so dass sich der Transport für 1 t von Wladiwostok bis Tscheljabinsk (6 629 km) bereits auf 66 ℳ. stellt. Da die Freiwillige Flotte von Odessa nach Wladiwostok nur 60 ℳ. und der Lloyd von Ostasien nach Bremen nur 30 ℳ. verlangen, kann die sibirische Bahn, wie bereits erwähnt, nur auf den Zufluss werthvollerer Waaren rechnen und muss die minderwerthigen Massengüter der billigeren Seeroute überlassen.

E r s c h l i e s s u n g S i b i r i e n s. Will man Sibirien gerecht werden, so muss man vor allem mit dem Köhlerglauben brechen, als ob es eine Schnee- und Eiswüste wäre, in der Verbannte kümmerlich ihr Dasein fristen. Wer allerdings einmal einen Winter im Norden Sibiriens erlebt hat, wird sogar versichern, dass die Vorstellung noch weit hinter der traurigen Wirklichkeit zurückbleibe. Er wird uns berichten, wie sich die Bewohner der zuweilen 500—1 000 km auseinander liegenden Dörfer vor der oft bis auf 68 ° C. steigenden Kälte in ihre Blockhäuser verkriechen müssen, wie alle Ströme erstarren, wie ge-

waltige Schneestürme über das Land hinfegen und um die Wette mit Rudeln halbverhungerter Wölfe heulen. Wer dagegen einen Sommer im Süden Sibiriens genossen hat, wird uns erzählen von der Blüthenfülle der Obstbäume, von dem Summen der Bienenvölker, von dem Gezwitscher der Singvögel, von blumigen Auen und wogenden Getreidefeldern, von tropischer Hitze und von dem Zuge hässlicher Kameele über versengte Steppen. Man muss eben berücksichtigen, dass Sibirien mit seinem Flächeninhalt von 12 518 489 qkm 23 Mal grösser als Deutschland ist, dass es 35 Breitengrade einnimmt und dass sein südlichster Punkt mit Florenz den Breitengrad gemeinsam hat. Wenn man es also auch aufgeben muss, den unwirthlichen Norden aus seinem Todesschlafe zu erwecken, so bedarf der Süden nur des Zauberstabes in Gestalt eines modernen Verkehrsmittels, um den schlummernden Lebenskeim aufspriessen zu lassen.

Die Bahn wird ein ungeheures Gebiet aufschliessen und dem Verkehre zugänglich machen. Wenn längs der Bahn nur ein 200 km breiter Landstreifen in den Verkehr einbezogen werden kann, so ergibt sich bereits ein Verkehrsgebiet von 1 325 800 qkm. Hierzu kommen aber noch die Ufergebiete des Baikalsees mit einem Umfange von 1 974 km und der von der Bahn durchschnittenen, auf weite Strecken hin schiffbaren Ströme und Flüsse. Man kann deshalb, ohne zu übertreiben, behaupten, dass durch die Bahn ein Kulturgebiet von mehr als 2 000 000 qkm erschlossen wird. Es ist dies ein Gebiet, das Deutschlands Flächenraum um das Vierfache überragt.

Hebung der Landwirthschaft. Den meisten Nutzen aus der Eröffnung der Bahn wird voraussichtlich der Landwirth ziehen. Der Boden Sibiriens eignet sich vorzüglich für den Getreidebau. Insbesondere ist der südwestliche Landstrich sehr fruchtbar. Aber auch im irkutskischen Gebiete und an den Ufern des Ussuri findet der Ackerbauer sein Brot. Obwohl noch weite Gefilde des Anbaues harren und obwohl sich der sibirische Bauer noch zu keinem rationellen Betrieb aufgeschwungen hat und immer noch Raubbau treibt, beträgt die jährliche Getreideproduktion jetzt schon 2 500 000 t. Davon sind etwa 1 500 000 t verkäuflich. Die Hauptgetreidearten sind Weizen, Hafer und Roggen. Neben Getreide können auch Flachs, Hanf, Tabak, Honig in grossen Mengen ausgeführt werden. Die viel angebaute Kartoffel dient dem Sibirier ausser als Nahrungsmittel noch zur Fabrikation seines geliebten Schnapses.

Sibirien weist, namentlich im Westen, einen reichen Viehstand auf. Seine fruchtbaren Steppen geben einen trefflichen Nährboden ab. Sibirien besitzt schon jetzt über 2 000 000 Pferde, ebenso viel Rinder, 3 000 000 Schafe, ungezählte Schweine und Ziegen und kann ohne nennenswerthe Kosten den Besitzstand bedeutend erhöhen, so dass alle Vorbedingungen zu einer einträglichen Viehausfuhr gegeben sind. Neben der Ausfuhr lebender Thiere wird der von Fleisch, Talg, Wolle, Borsten und Fellen eine bedeutende Einnahmequelle bilden. Selbst Butter soll und zwar in bedeutenden Mengen — nach einer Schätzung 5 000 000 kg — in Eiskühlwagen bis nach Warschau hin verfrachtet werden. Mit dem Bau der Bahn ist die Zeit, wo das überschüssige Getreide auf den Feldern verfaulte, weil sich kein Käufer fand, vorüber. Der europäische Händler wird die Vorrathmengen willig abnehmen und immer noch profitiren, auch wenn er höhere Preise anlegt, als die bisher üblichen. Bis jetzt hat der sibirische Bauer für 100 kg Weizen höchstens 4 ℳ erhalten, für Roggen und Hafer vielleicht die Hälfte. Ein Pferd hat höchstens 100 ℳ, ein Ochse 20 ℳ, ein Pfund Schweinefleisch 10 ₰ gekostet. Was an landwirthschaftlichen Erzeugnissen nicht ausser Land geht, findet auch in Transbaikalien und an den Ufern des Amur, wo die Rauhheit des Klimas der Landwirthschaft hinderlich ist, willige Käufer.

Fischfang. Sibirien hat ein weitverzweigtes Flussgebiet und bedeutende Seen. Fast alle Gewässer sind ungemein fischreich. Lachsforellen, Störe usw. machen den Fischfang sehr lohnend. Doch hat die jährliche Ausbeute der Fischgründe kaum 5 000 000 ℳ betragen, da das Absatzgebiet beschränkt war. Dies wird nunmehr anders werden. Da die sibirische Bahn mit der Mehrzahl der Gewässer in Verbindung steht, wird der sibirische Fischer in den Stand gesetzt, nicht nur eingepöckelte, sondern auch — mittelst Eispackung — grüne Waare auf den europäischen Markt zu werfen.

Jagd. Die Natur hat der Fauna Sibiriens zum Schutze gegen die Kälte ein warmes Kleid angelegt, damit aber gleichzeitig die Jagdlust des Menschen geweckt. Die meisten Thiere werden lediglich des Pelzwerkes halber erlegt. Robben, Biber und Fischottern, Wölfe, Füchse, Hermeline, Nörze, Marder, Luchse, Katzen, Eichhörnchen, Zobel, Tiger, Bären und Leoparden sind dem Jäger eine willkommene Jagdbeute. Denn die kostbaren Pelze finden reissenden Absatz auf den grossen Messen von Irbit, Nischny=Nowgorod und Leipzig und tragen alljährlich mindestens 5 000 000 ℳ ein.

Bergbau. Sibirien ist eine wahre Schatzkammer an Mineralien, die nur der planmässigen Erschliessung harrt, um unermesslichen Reichthum über das Land zu ergiessen. Schon heute beträgt der Werth der jährlichen Goldausbeute 80 000 000 ℳ. Alljährlich werden 15 t Silber, 700 t Blei, 300 t Kupfer, 12 000 t Eisen, 40 000 t Steinkohlen, 60 000 t Salz, 3 000 t Schwefelkies zu Tage gefördert. Ausserdem werden noch Platin, Zinn, Quecksilber, Graphit usw. gewonnen. Die Fundgruben sind durch ganz Sibirien zerstreut; besonders reich ist der Süden, also die von der Bahn durchzogene Gegend, bedacht. Da gerade das sonst von der Natur karg gehaltene Transbaikal- und Amurgebiet mit Mineralien gesegnet ist, müssen die für Europa bestimmten Mengen grosse Strecken auf der sibirischen Bahn zurücklegen, und bilden daher für diese eine ergiebige Einnahmequelle.

Industrie. Bisher weist nur die Provinz Tobolsk kümmerliche Ansätze einer Industrie auf. Es kann jedoch nicht ausbleiben, dass längs der Eisenbahn Brennereien, Zuckerfabriken, Gerbereien, Lederfabriken, Mühlen, Webereien, Eisengiessereien, Maschinenfabriken usw. entstehen und so die Rohprodukte der Landwirthschaft und des Bergbaues veredeln. Kann Sibirien auch in Zukunft auf die Einfuhr einer Menge von Waaren nicht verzichten, so wird es doch mit der Zeit einen grossen Theil seiner Bedürfnisse selbst befriedigen und sich vielleicht auch in den Nachbarländern ein Absatzgebiet erobern.

Volkswirthschaftlicher Nutzen. Für eine Tafel Ziegelthee oder eine Flasche Schnaps hat der Ostsibirier dem Händler zwei bis drei Felle ablassen müssen, die dieser wieder mit 200 % Gewinn losgeschlagen hat. Wenn der Kolonist Geld gebraucht hat, hat er 12 bis 15 % Zinsen zahlen müssen. Die Eisenbahn wird den Tauschhandel bald durch den Werthhandel ersetzen, die Waarenpreise nivelliren, den Kredit des Landes stärken und dem Wucher, unter dem es seufzte, ein Ende bereiten.

Besiedelung. Wenn sich auch die Einwohnerzahl Sibiriens seit 20 Jahren verdoppelt hat, hat es doch erst 7 000 000 Seelen. Es treffen auf 100 qkm nur 55 Einwohner, 176 Mal weniger als in Deutschland. Wenn man auch die unwirthlichen Gegenden ausser Betracht lässt, so bleibt doch noch viel Raum für Ansiedelungen übrig. Der Besiedelung wird jeder erdenkliche Vorschub geleistet. Die Fahr- und Frachttarife werden herabgesetzt, Geldunterstützungen gewährt usw. Auf diese Weise hat man es fertig gebracht, den jährlichen Zuzug von etwa 30 000 auf 80 000 Seelen zu erhöhen. Auch die aus dem Heeresverbande geschiedenen Mannschaften sollen durch besondere Begünstigungen bewogen werden, im Lande zu bleiben und sich anzusiedeln. Schliesslich hat man Maassregeln getroffen, um die in den Kreisen Akmolinsk und Semipalatinsk nomadisirenden Kirgisenhorden sesshaft und zu Ackerbauern zu machen. Eine Ueberfluthung Sibiriens mit Chinesen wird Russland angesichts der schlimmen Erfahrungen, die Nordamerika mit den Zopfträgern gemacht hat, hintanzuhalten suchen.

Militärische Bedeutung. Gerade in unserer Zeit, in welcher soviel Zündstoff am politischen Himmel angesammelt ist und alle Augenblicke ein Kriegswetter losbrechen kann, sind Eisenbahnen ein äusserst werthvoller Besitz. Dieser Umstand hat wesentlich dazu beigetragen, die sibirische Bahn zu erbauen.

Sie erleichtert die Versorgung und die Verbindung der Garnisonen und die Verproviantirung der ostasiatischen Flotte, sie ermöglicht aber auch im Kriegsfalle die Ausführung schneller und überraschender Operationen durch Verpflanzung ganzer Heereskörper nach den gefährdeten Punkten des Weltreiches. Und wenn ein Krieg im fernen Osten entbrennen sollte, so ist Russland ungleich jeder anderen europäischen Macht imstande, seiner Flotte durch eine schnellbereite Landarmee den Rücken zu decken. Auch wenn England, der Hauptrivale Russlands in den ostasiatischen Gewässern, seine Truppen über Kanada befördert, werden sie mindestens eine Woche später als die russischen Truppen auf dem ostasiatischen Kriegsschauplatze eintreffen.

Politische Bedeutung. Durch die sibirische Bahn wird es der russischen Regierung möglich, die vor 40 Jahren unterworfenen Amurgebiete in engere Verbindung mit dem Mutterlande zu bringen. Aber selbst über Sibirien hinaus hat Russland an Macht gewonnen. Wenn auch das russische Banner noch nicht über der Mandschurei weht, so hat sich doch der chinesische Kaiser fast aller Rechte begeben und lässt Russland in der Mandschurei nach Gutdünken wirthschaften. Russland darf Bahnen bauen, Banknoten emittiren, Münzen prägen, Steuern eintreiben, Kasernen errichten, Bergwerke bearbeiten usw., kurz es ist im unbestrittenen Besitz dieser ausgedehnten (950 000 qkm), bevölkerten (12 000 000 Seelen) und fruchtbaren Provinz. Ein gleiches Schicksal droht über kurz oder lang dem Königreiche Korea (218 650 qkm, 8 000 000 Einwohner).

Russland prädominirt offenbar auf allen Linien und an den Kaiserhöfen in Peking und Tokio gilt sein Wort mehr als das Englands.

Die Güterbeförderung in den deutschen Kolonien.

Im deutsch-ostafrikanischen Schutzgebiete, in welchem die Verkehrsverhältnisse noch auf der niedrigsten Stufe der Entwickelung stehen, findet die Beförderung der Lasten von der Küste nach den Seen und umgekehrt zur Zeit noch allgemein mittelst Träger statt; mit dem weiteren Ausbau der Karawanenstrassen, von denen z. B. die wichtige Strecke Dar-es-Salâm-Kilossa auf etwa 270 km fertiggestellt sein dürfte, ist jedoch die Einrichtung eines Wagenverkehres in Aussicht genommen. Die Träger, deren Lasten 30 kg nicht überschreiten dürfen, legen unter den denkbar günstigsten Umständen täglich höchstens 20 km zurück und brauchen somit für die Zurücklegung der 1 323 km grossen Entfernung von der Küste bis zum Viktoria-Nyansa mindestens 66 Tage. Da die Beförderungskosten einer Trägerlast von 30 kg für 1 Tag etwa 65 ₰ betragen, so würden sich hiernach diese Kosten für 1 tkm auf etwa 1,08 ℳ. stellen.

Nach der dem Haushaltsetat für die Schutzgebiete beigegebenen Denkschrift über die Usambara-Eisenbahn kostet die Beförderung mittelst Träger zur Zeit für die in Betracht kommende Strecke $^5/_6$ bis $1^2/_3$ Rupien, also im Durchschnitt $^5/_4$ Rupien für 50 kg auf rund 100 km Entfernung, oder 33,43 ₰ für 1 tkm, welcher Tarifsatz auch für die Beförderung von Kaffee auf der Usambarabahn zu Grunde gelegt werden soll.

Was das deutsch-südwestafrikanische Schutzgebiet betrifft, so findet dort, wie in ganz Südafrika, soweit nicht Eisenbahnen vorhanden sind, die Güterbeförderung mit Ochsenwagen statt, welche eine durchschnittliche Belastung von 50 Centnern haben und von etwa 16 bis 20 Ochsen gezogen werden. Nach den amtlichen Mittheilungen der Kolonialabtheilung sind für die Beförderung der Regierungsfrachten in den Jahren 1894 bis 1896 für 100 Pfund englisch bezahlt worden: auf der 360 km langen Strecke Swakopmund-Windhoek zwischen 15,80 und 20,45 ℳ, oder als Mindestsatz rund 0,88 ℳ. für 1 tkm, und auf der 184 km langen Strecke Swakopmund-Otyimbingwe zwischen 11,15 und 13,17 ℳ, oder als Mindestsatz rund 1,20 ℳ. für 1 tkm. Gegenüber diesen Tarifsätzen der Ochsenwagenbeförderung sind jedoch die Gütertarife der jetzt von Swakopmund bis Kilometer 70 jenseits des Khanflusses eröffneten Schmalspurbahn (0,60 m Spurweite) ausserordentlich ermässigt worden. Nach der dem Reichstage zugegangenen Denkschrift über die Entwickelung der deutschen Schutzgebiete ist nämlich vorläufig der Tarif für die Güter von Swakopmund ins Innere zu 2,5 ₰ und in umgekehrter Richtung zu 1 ₰ für je 100 Pfund englisch und 1 km festgesetzt. Es entspricht dies einem Satz von 50 bezw. 20 ₰ für 1 tkm. Die Verschiedenheit der Tarifsätze findet darin ihre Begründung, dass zur Zeit die Güterbeförderung fast ausschliesslich von Swakopmund ins Innere stattfindet, und zwar, da Windhoek 1 620 m über dem Meere liegt, auf einer durchschnittlichen Steigung 1:235, während bei der Thalfahrt vom Innern nach der Küste die Wagen fast leer laufen, da ausser Guano, welcher jedoch vom Kap Cross unmittelbar in Schiffe verladen wird, zur Zeit die Ausfuhr von Gütern einen kaum nennenswerthen Umfang hat und daher durch die Einführung des ermässigten Satzes für die Thalfahrt die Ausfuhr sehr begünstigt wird.

Ueber die Personengeldtarife auf den Bahnen der beiden Schutzgebiete besitzen wir leider keine Mittheilungen.

Schliesslich dürfte es von Interesse sein, einen flüchtigen Vergleich mit den Verkehrsverhältnissen zu ziehen, wie sie in Preussen vor dem Beginn der Eisenbahnzeit lagen. Henz, einer der Begründer unseres Eisenbahnwesens und Erbauer der niederschlesisch-märkischen und westfälischen Eisenbahn, schreibt in einer 1836 veröffentlichten Denkschrift über das Eisenbahnprojekt Elberfeld-Witten in betreff der Verkehrsverhältnisse dieser Gegend folgendes: Auf den alten bestehenden Verbindungswegen, einspurig, mit tiefen Gleisen, schroffen Abhängen, steinigt oder sumpfig, wie sie sind, gilt die zweirädrige Karre als das geeignetste Fuhrwerk. Noch mehr: Da einzelne Etablissements im höheren Gebirge so gelegen sind, dass nur mit Packpferden von der öffentlichen Strasse zu denselben zu gelangen ist, so wird auch der ganze Transport auf diese Weise bewirkt. So unglaublich es auch scheinen mag, so sieht man doch täglich lange Züge von Pferden, welche auf guten Chausseen 4 bis 5 Meilen weit jedes 3 Scheffel Kohlen auf dem Rücken tragen.

Was die Frachtsätze zur damaligen Zeit betrifft, so betrug der gewöhnliche Frachtsatz auf der Chaussee zwischen Düsseldorf und Elberfeld für den Centner und die Meile 1 Sgr. 6 Pf. = 0,40 ℳ. für 1 tkm. Nach Eröffnung der ersten Eisenbahnen bis zum Jahre 1848 war dieser Satz bereits ermässigt auf 5 Pf. für eine Centnermeile oder 11,1 ₰ für 1 tkm.

Stellen wir diese Tarifsätze denen in unseren Kolonien gegenüber, so ergibt sich folgender Vergleich:

Tarifsätze für ein Tonnenkilometer:

in Ostafrika	in Südwestafrika	in Westfalen
	bei Beförderung mittelst	
Träger	Ochsenwagen	(1836) Pferdekarren auf Chausseen
33,43 ₰ bis 1,08 ℳ.	0,88—1,20 ℳ.	40 ₰
	auf der Eisenbahn	
33,43 ₰ (1 m Spurweite)	50 bezw. 20 ₰ (0,60 m Spurweite)	vor 1848: 11,1 ₰ (1,435 m Spurweite)

Wenn auch aus vorstehendem Vergleich mit Rücksicht auf die ausserordentliche Verschiedenheit der Verhältnisse keine maassgebenden Schlüsse zu ziehen sind, so werden diese Mittheilungen doch allen willkommen sein, welche mit der überaus schwierigen Aufgabe zu thun haben, die Tarifsätze für unsere Kolonialeisenbahnen zu normiren.

Zur Aufklärung des grossen Unterschiedes zwischen den in Ost- bezw. Südwestafrika und den auf den preussischen Eisenbahnen zuerst eingeführten Tarifsätzen ist zu bemerken, dass in Preussen von Anfang an eine lebhafte Personenbeförderung, sowie ein Verkehr von Massengütern, insbesondere Kohlen, stattfand, während bei unseren Kolonialbahnen zur Zeit der Personenverkehr fast noch gar nicht in Betracht kommt, und der Güterverkehr, hauptsächlich aus Stückgut bezw. Kaufmannsgütern bestehend, nach deutschen Verhältnissen überaus gering ist, im übrigen auch, wie leicht erklärlich, die Betriebskosten unvergleichlich höher als in Deutschland sind.

Bekanntlich wird auf der jetzt im Betriebe befindlichen Strecke Tanga-Muhesa der Usambarabahn regelmässig nur ein Zug in jeder Richtung wöchentlich befördert (die Gütermenge ist nicht zu ermitteln), während in der Ertragsberechnung für die ganze Usambarabahn Tanga-Muhesa-Korogwe als sicheres Frachtquantum in der Hauptverkehrsrichtung nur die Beförderung von jährlich 70 000 Ctr. Kaffee, oder wöchentlich rund 1 400 Ctr. anzunehmen ist. In Südwestafrika beläuft sich der gesammte Güterverkehr, der dort nur von der Küste ins Innere stattfindet, auf 3 000 Ctr. wöchentlich.

In beiden Fällen handelt es sich zur Zeit also noch um die Beförderung so geringer Gütermengen, wie dies bei unseren deutschen Bahnen nicht vorkommt.

Was ferner den grossen Unterschied in den Frachtsätzen betrifft, welcher zwischen der Beförderung mittelst Träger in Ostafrika und dem Ochsenwagenverkehr in Süwestafrika stattfindet, so würde es zu weit führen, hier darauf näher einzugehen. Es möge daher nur kurz erwähnt werden, dass in Ostafrika im allgemeinen genügendes Angebot von eingeborenen Trägern bei niedrigem Lohn vorhanden, und daher diese Beförderung besonders auf kurze Strecken eine verhältnissmässig billige ist. In Südwestafrika dagegen ist die Lage eine wesentlich andere. Einerseits sind dort, wie in ganz Südwestafrika, die Lebensansprüche sehr viel höhere, wie daraus hervorgeht, dass die beim Bahnbau beschäftigten europäischen Arbeiter bei täglich achtstündiger Arbeitszeit monatlich 80 *M.* und ausserdem freien Unterhalt sowie Bekleidung erhalten; andererseits ist der für den Frachtverkehr vorzugsweise in Betracht kommende Landstrich Swakopmund-Otyimbingwe-Windhoek, bis etwa 100 km von der Küste ganz unbewohnt und auf den übrigen 280 km nur in weit von einander entfernten Orten bewohnt, dem Anschein nach auch in dem Frachtverkehr kein grosser Wettbewerb vorhanden.

Schwabe.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat Dezember 1898 ergibt für 69 Bahnen, die schon im November 1897 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 41 871,05 km.

Einnahme	im ganzen *M.*	gegen das Vorjahr *M.*	auf 1 km *M.*	gegen das Vorjahr *M.*	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im Dezember 1898					
aus dem Personenverkehre	32 898 703	+ 2 618 909	80 3	+ 52	+ 6,92
aus dem Güterverkehre	88 561 214	+ 3 744 469	2 123	+ 54	+ 2,61
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Dezember 1898					
aus dem Personenverkehre	307 762 480	+ 18 166 613	8 896	+ 391	+ 4,60
aus dem Güterverkehre	698 079 851	+ 43 066 424	19 794	+ 897	+ 5,75
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Dezember 1898					
aus dem Personenverkehre	70 529 362	+ 4 486 221	11 745	+ 608	+ 5,46
aus dem Güterverkehre	138 724 248	+ 7 953 589	22 759	+ 1033	+ 4,75

Eröffnet wurden: am 1. Dezember Bieber-Dietzenbach 9,61 km (Eisenbahndirektionsbezirk Mainz), am 10. Dezember Verbindungsbahn Groschowitz-Oppeln Rangirbahnhof 4,13 km (Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz) und Strecke Beucha bei Brandis-Seelingstädt 13,50 km (sächsische Staatseisenbahnen), am 15. Dezember Rheda i. Westpr.-Putzig 16,20 km (Eisenbahndirektionsbezirk Danzig) und Joachimsthal-Templin 27,44 km (Eisenbahndirektionsbezirk Stettin).

— Am 16. Februar d. J. findet zu Berlin die 67. Sitzung der **ständigen Tarifkommission** und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Auf der gemeinsamen Tagesordnung stehen folgende Gegenstände:

Aenderung der Zusatzbestimmung IV (1) zu § 58 der Verkehrsordnung (Verpacken von Fleischwaaren); Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 59 (5) der Verkehrsordnung (Zollbehandlung auf Unterwegsstationen); Aenderung der Zusatzbestimmung III (2) zu § 68 der Verkehrsordnung (Feststellen der Stückzahl bei Wagenladungsgütern); Tarifirung hohler Pappwaaren; Aufnahme von Glaserkitt in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter und in den Spezialtarif II; Tarifirung von Kupferklebekalkmehl; Tarifirung von Manometern; Tarifirung fournirter oder mit ausgelegter oder Schnitzarbeit versehenen Holzwaaren; Tarifirung von Papier und Pappe; Tarifirung von Schwarten nicht mitteleuropäischer Hölzer; Tarifirung von Feld- und Gartenfrüchten; Frachtberechnung für Façonstücke; Aufnahme von entöltem Thymiansamen in den Spezialtarif II; Tarifirung von Weiden, Reifholz und Fassreifen; Versetzung von Baumwoll- und Leinenfabrikkehricht in den Spezialtarif III; Aufnahme von Baumwollstaub unter die Düngemittel des Spezialtarifs III; Ergänzung der Position „Cement- und Betonwaaren" des Spezialtarifs III durch Aufnahme von Asch- und Müllkasten; Tarifirung von Gipsbausteinen und Gipsbauplatten; Tarifirung von Glasstreifen; Tarifirung von Holzwolleseilen; Aufnahme von „Magnesia, rohe, kohlensaure" in den Spezialtarif III; Tarifirung von Schlempen aller Art; Tarifirung von Mineralölen; Aufnahme von Solaröl in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter und in den Spezialtarif I; Tarifirung von sogenannten Kohlenwasserstoffen; Abänderung der Bestimmungen über die Berechnung von Reugeld; Erhebung von Mehrfracht und Frachtzuschlag bei Ueberlastung von Wagen im Viehverkehr; Frachtberechnung für lebende Thiere.

Ohne Mitwirkung des Verkehrsausschusses wird über die Deckenmiethe für die nach dem Personentarif, Theil I abzufertigenden Fahrzeuge verhandelt.

— Der den Bestimmungen des Gesetzes vom 27. März 1882 unterliegende **Bruttoüberschuss der preussischen Staatseisenbahnverwaltung** aus dem Rechnungsjahre 1897/98 ist bei einer

Einnahme von	1 190 527 924 *M.*
und einer Ausgabe von	675 063 942 „
auf	515 463 982 *M.*

festgestellt worden. Darauf kommen in Gegenrechnung die zur Verzinsung der Eisenbahnkapitalschuld für 1897/98 erforderlichen Beträge von zusammen . . . . 185 546 982 „

Von dem verbleibenden Nettoüberschusse der Eisenbahnverwaltung von . . . . 329 917 000 *M.*

von welchem 52 757 273 *M.* rechnungsmässig dem Betrage von 0,75 % der für Ende März 1898 auf 7 034 303 126 *M.* ermittelten Grundsumme der Staatseisenbahnkapitalschuld entsprechen, sind bestimmungsmässig bereits von der Eisenbahnkapitalschuld abgeschrieben worden:

1. die von der Hauptverwaltung der Staatsschulden im Rechnungsjahre 1897/98 zur

Vortrag 329 917 000 *M.*

	Uebertrag	329 917 000 ℳ.
planmässigen Tilgung von Eisenbahnschulden aufgewendeten . . . . aus welcher Summe Schulddokumente im Nennbetrage von 2 765 623 ℳ. getilgt sind und		2 765 664 ℳ.
2. die zur Deckung von Staatsausgaben des Rechnungsjahres 1897/98 in Anspruch genommenen Beträge, für welche die Mittel anderenfalls durch Aufnahme neuer Anleihen hätten beschafft werden müssen, nämlich:		
als etatsmässige Staatsausgaben		
a) die im Etat der Staatsschuldenverwaltung für 1. April 1897/98 zur ausserordentlichen Tilgung von Staatsschulden bezw. zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen in Ansatz gebrachten, nach dem Finalabschluss der Staatsschuldentilgungskasse für das gedachte Jahr in voller Summe verausgabten Ersparnisse an Tilgungsausgaben für Prioritätsanleihen verstaatlichter Eisenbahnen im Betrage von	23 614 846 ℳ.	
b) ausserdem	160 835 280 „	184 450 126 „
ferner als ausseretatsmässige Staatsausgaben		
1. die Mittel zur Ergänzung des ausseretatsmässigen Dispositionsfonds zur Vermehrung der Betriebsmittel sowie zur Erweiterung der Bahnlinien, zu Grunderwerbungen usw. auf den Betrag von 50 000 000 ℳ. mit . . .		49 967 995 „
2. die auf offenstehende Anleihekredite verrechneten		49 297 964 „
	im ganzen also	286 481 749 ℳ.
Es wird beabsichtigt, die weiteren . . .		43 435 250 ℳ.

gleichfalls und zwar vom 1. April 1898 ab von der Eisenbahnkapitalsschuld abschreiben zu lassen.

— **Preussisch-hessische Betriebs- und Finanzgemeinschaft.** Die Einnahme vom Dezember v. J. belief sich auf 102 056 000 ℳ. und ist um 5 474 000 ℳ. grösser als die entsprechende Ziffer des Vorjahres. Der Personenverkehr erbrachte eine Mehreinnahme von 2 058 000 ℳ. und der Güterverkehr eine solche von 3 097 000 ℳ. Die Gesammteinnahme seit Beginn des Etatsjahres (1. April 1898) beträgt 962 341 000 ℳ. und ergibt eine Mehreinnahme von 57 954 000 ℳ.; letztere stammt mit 16 467 000 ℳ. aus dem Personenverkehre und mit 39 003 000 ℳ. aus dem Güterverkehre; das Mehr aus sonstigen Quellen beträgt 2 484 000 ℳ. Die kilometrische Einnahme betrug bis Ende Dezember 32 639 ℳ., d. i. 1 488 ℳ. mehr als im Vorjahre.

— **Die Einnahmen der die preussisch-hessische Gemeinschaft bildenden Eisenbahnen sind im Etat für 1899** auf 1 279 900 000 ℳ. (gegen das Vorjahr + 77 100 000 ℳ.) veranschlagt; dieselben wären höher zu veranschlagen gewesen, wenn die Reichspostverwaltung die Leistungen der Eisenbahnverwaltung voll vergütete. Die Einnahmen für 1897/98 der preussischen Strecken würden sich letzteren Falls um rund 24 149 685 ℳ. höher gestellt haben. Bei Zugrundelegung der 1897/98 von Postwagen und von Eisenbahnwagen für Postzwecke gefahrenen Wagenachskilometer betragen die Betriebsausgaben für die Postbeförderung 30 964 738 ℳ. Die sämmtlichen von der Post an die Eisenbahn gezahlten Vergütungen (einschliesslich der Vergütung für Gestellung der Eisenbahnwagen zur Postbeförderung) beliefen sich dagegen auf nur 6 815 053 ℳ. Behufs Berechnung der Einnahmen sind in Abzug zu bringen: aus Anlass des mit dem 1. Oktober 1898 zur Einführung gelangten ermässigten Stückguttarifes ein Betrag von 5 000 000 ℳ. und aus sonstigen Tarifänderungen ein Einnahmeausfall von 1 600 000 ℳ. Infolge der fortdauernden Steigerung des Personen- und Güterverkehres, die gegenüber dem Etatsjahre 1897/98 auf 8 % veranschlagt ist, wird auch 1899 eine Vermehrung der Güterwagen, Personenwagen und Lokomotiven erforderlich, und zwar ganz besonders der Lokomotiven, weil die namentlich zu Zeiten des stärkeren Güterverkehres dringend nothwendige Beschleunigung des Wagenumlaufes und der Güterbeförderung eine Vermehrung der Güterzüge bedingt. Den Bedürfnissen des Personen- und Güterverkehres entsprechend ist ausser denjenigen Beschaffungen, die nach dem Staatsvertrage gleichzeitig hiermit von Hessen zu übernehmen sind, zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Betriebsmittelparkes die Beschaffung von etwa 200 Lokomotiven, 335 Personenwagen und 1 880 Güterwagen für Rechnung des Etatsextraordinariums in Aussicht genommen. Die Kosten dieser Beschaffungen sind veranschlagt zu 20 000 000 ℳ. und daher mit diesem Betrage voll eingestellt. Als Dispositionsfonds zum Erwerbe von Grund und Boden für Eisenbahnzwecke sind wieder 5 000 000 ℳ. aufgenommen.

— Ein Berliner Blatt hatte kürzlich berichtet, dass Anstalten zur Einführung des **elektrischen Betriebes der Wannseebahn** getroffen würden, und hatte weiter bemerkt, das Ministerium habe Berechnungen zur Einführung des elektrischen Betriebes bei der **Berlin-Hamburger Bahn** angestellt, die nicht nur eine 5 % Verzinsung, sondern auch die Möglichkeit ergeben hätten, die 38 Meilen lange Strecke von Berlin nach Hamburg in $1^3/_4$ Stunden zurückzulegen. Hierzu schreiben die „Politischen Nachrichten“: „Die Bemerkungen entstammen lediglich der Phantasie des Berichterstatters. Was die Wannseebahn angeht, so handelt es sich nicht um die Einführung des elektrischen Betriebes, sondern nur um einen Versuch, die Wagen durch elektrische statt durch Dampflokomotiven zu befördern. Der Versuch hat auch den Zweck, über einige Vorfragen Aufklärung zu gewinnen, die für die Beurtheilung der elektrischen Zugbeförderung auf den Hauptbahnen von Wichtigkeit sind.“

— **Lokomotivlieferungen für die preussischen Staatsbahnen.** Die Meldung verschiedener Blätter, derzufolge ausser den im Eisenbahnetat vorgesehenen 800 Lokomotiven demnächst seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung noch 256 Stück zur Vergebung gelangen werden, deren Lieferung in den Monaten Februar bis Juni 1900 zu geschehen habe, bestätigt sich nach einer Meldung des „Berl. Act.“ nicht, da eine Entscheidung darüber, ob, wann und wie viele Lokomotiven demnächst noch zur Vergebung gelangen werden, bisher nicht getroffen wurde.

— **Entwickelung der Kleinbahnen in Preussen.** Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 hat am 30. September 1898 sechs Jahre in Kraft gestanden. In der Entwickelung, die das Kleinbahnwesen bis zu dem vorgenannten Tage genommen hat, sind die schon bisher beobachteten Erscheinungen noch stärker hervorgetreten, nämlich das Bestreben, nicht blos den Betrieb von Kleinbahnen mit Pferden immer mehr durch elektrischen Betrieb zu ersetzen, sondern auch, besonders im Westen, neue dem Personenverkehre dienende Kleinbahnen von vornherein mit elektrischen Betriebsmitteln auszustatten, sodann der Wunsch vornehmlich der Kreise, die Landwirthschaft treiben und mehr oder weniger der Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes vom 3. November 1838, ebenso wie der Kleinbahnen entbehren, mit Hilfe des staatlichen Kleinbahnunterstützungsfonds von jetzt im ganzen 29 000 000 ℳ. sich dieses Verkehrsmittels zu versichern. Ferner hat sich im vergangenen Jahre mehrfach das Bestreben geltend gemacht, in grösseren Städten bestehende Strassenbahnen verschiedener Unternehmer zu einem Gesammtunternehmen zu vereinigen. Von dem durch den staatlichen Kleinbahnunterstützungsfonds gebotenen Mittel der Förderung des Kleinbahnwesens hat man nunmehr auch in den Provinzen Ost- und Westpreussen, sowie Posen stärkeren Gebrauch gemacht, so dass dort in nächster Zeit die Ausführung mehrerer grösserer Kleinbahnunternehmungen bevorsteht.

— Die neu erbaute **Nebenbahn Kremmen-Neuruppin-Wittstock** wird am 1. Februar für den Personenverkehr eröffnet werden. Dem Güterverkehre wurde die Strecke bereits am 16. Dezember v. J. übergeben.

— **Braunschweigische Landesbahn.** Dem braunschweigischen Landtage ist eine Vorlage zugegangen, betreffend die Gewährung eines Zuschusses von 272 000 ℳ. an die Bahn zum Bau der 17 km langen Linie Braunschweig-Lehre-Flechtorf bis zur Landesgrenze, deren Baukosten auf 1 255 000 ℳ. veranschlagt werden.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monate Dezember v. J. beförderten die bayerischen Staatseisenbahnen bei einer Betriebslänge von 5 556 km (Dezember 1897: 5 339) km 1 826 200 Personen und 1 341 032 t Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 2 416 384 ℳ.; aus dem Güterverkehr 7 733 216 ℳ., aus dem Gepäcktransport 153 416 ℳ.; aus dem Thiertransport 188 761 ℳ., zusammen 10 491 477 ℳ. (gegen den gleichen Monat des Vorjahres + 424 335 ℳ.). Die Einnahmen vom 1. Januar bis 31. Dezember 1898 bezifferten sich auf 139 539 798 ℳ. (mehr gegen das Vorjahr um 7 559 402 ℳ.).

— Einen interessanten Nachweis über die allmähliche **Erweiterung des bayerischen Staatsbahnnetzes**, die sich auf die Jahre 1844—1897 erstreckt, gibt die Münchener „Allgem. Ztg.“. Darnach betrug die Länge im Jahre 1844 102 km; im Laufe des gleichen Jahres wurden durch Verstaatlichung der bis dahin im Privatbetrieb befindlichen Bahn München-Augsburg 62 km Bahnlänge hinzugefügt. Im Jahre 1857 betrug die Bahnlänge erst etwa 1 000 km. Im gleichen Jahre begann die Aktiengesellschaft für die bayerischen Ostbahnen mit deren Bau und Ende 1858 waren 400 km der Ostbahnen (Freising-Landshut-Geiselhöring) im Betrieb. 1870, bei Beginn des deutsch-französischen Feld-

zuges, erreichten die bayerischen Staatsbahnen das zweite Tausend Kilometer Bahnlänge. Sechs Jahre später, als 914 km der Ostbahn übernommen und hinzugekommen waren, wies die Ausdehnung der bayerischen Staatsbahnen bereits 3 543 km auf. 1879 wurden 4 000 km erreicht, das fünfte Tausend begann mit dem Jahre 1894 und jetzt nähern sich die bayerischen Staatsbahnen bereits dem sechsten Tausend.

— Der „Würzburger Generalanzeiger" meldet, dass die **Einführung des Vorortsverkehres im Bezirk Würzburg** insofern auf Schwierigkeiten stösst, als ein grosser Theil der Geschäftsleute der betheiligten Nachbarstädte, wie Ochsenfurt, Marktbreit, Kitzingen usw. in einer Eingabe sich gegen den Vorortsverkehr ausgesprochen haben. (!) Wir sollten glauben, dass gerade derartige, auf dem gewöhnlichsten Geschäftsegoismus beruhende Agitationen als bester Beweis für die Nützlichkeit und Nothwendigkeit der beabsichtigten Verkehrsverbesserung aufgefasst werden müssen.

— Einer Uebersicht des **Verkehres im Stadtlagerhaus München Südbahnhof** während des abgelaufenen Jahres 1898, ausgeschieden nach Eingangs- und Ausgangsrichtung, entnehmen wir über die **Beförderung von Getreide, Mehl usw.** als Eingang: 20 720 t aus Bayern und anderen deutschen Staaten, 29 250 t aus Oesterreich-Ungarn und Galizien, 2 250 t aus Russland, 1 630 t aus Serbien und Rumänien, 400 t aus Italien und Frankreich, zusammen 54 250 t = 5 425 Wagen; als Ausgang: reexpedirt nach Bayern 27 210 t, nach anderen deutschen Staaten 3 610 t, nach der Schweiz und Frankreich 930 t, nach anderen Richtungen 1 610 t und nach München selbst 28 440 t, zusammen 61 800 t = 6 180 Wagen.

— Nach den endgültigen Festsetzungen stellen sich die **Einnahmen auf den sächsischen Staatseisenbahnen** auch im Monat September 1898 als recht günstig dar. Es wurden insgesammt 10 140 298 ℳ vereinnahmt. Gegen den gleichen Zeitraum des Jahres 1897 sind dies 448 970 ℳ mehr. Hiervon erbrachte der Personenverkehr 3 351 715 ℳ, mehr 101 136 ℳ, und der Güterverkehr 6 788 583 ℳ, mehr 347 834 ℳ. Befördert wurden 5 285 031 Personen, mehr 583 573 Personen, und 2 095 125 t, mehr 108 512 t Güter. Die Gesammteinnahme vom 1. Januar bis 30. September 1898 beträgt hiernach 83 647 086 ℳ, d. s. 3 843 741 ℳ mehr als im gleichen Zeitraume des Jahres 1897.

— Die Einnahmen der **badischen Staatsbahnen** betrugen im Dezember 1898 nach provisorischer Feststellung 4 999 830 ℳ (gegen 4 667 894 ℳ im Jahre 1897), vom Januar bis Dezember 1898 66 382 690 ℳ (gegen 62 010 066 ℳ im Jahre 1897).

— **Bahnhofsbeleuchtung in Bayern mittelst Spiritus.** Gelegentlich der in München kürzlich stattgefundenen Generalversammlung des Vereins bayerischer Spiritusproduzenten wurde auch in einem längeren Vortrage über den Stand der dermaligen Spiritusbeleuchtung berichtet. Mit Interesse wurden die hieran sich anschliessenden Ausführungen des Referenten für Beleuchtungswesen bei der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen entgegengenommen, dahin gehend, dass diese Verwaltung schon seit längerer Zeit auch auf Bahnhöfen mit der Spiritusbeleuchtung Versuche angestellt habe, die zur allgemeinen Zufriedenheit ausgefallen seien.

— In dem in Nr. 96 S. 1498 Jahrg. 1898 d. Ztg. abgedruckten Aufsatze **„Rücksichtslosigkeiten auf der Reise"** — schreibt uns Herr Dr. Riesenfeld, Sekretär der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, in Wien — wird unter anderem erzählt, dass Reisende, um ihr Wagenabtheil mit möglichst wenigen Personen theilen zu müssen, ihre Angehörigen bis kurz vor Abgang des Zuges Sitzplätze einnehmen lassen. Dem gegenüber sei angeführt, dass der gemeinsame Personentarif, Theil I, der österreichischen Eisenbahnen die folgende Zusatzbestimmung zu § 17 des Betriebsreglements enthält: „Den Begleitern von Reisenden ist das Einsteigen in die Wagen nicht gestattet, widrigenfalls die Begleiter wie Reisende ohne Fahrkarten behandelt werden (siehe § 21, Absatz 2).

Zu dieser Maassnahme gaben allerdings hauptsächlich die Passagestörungen Anlass, welche in den Wagen, besonders solchen mit Seitengang, durch das Einsteigen der Begleiter hervorgerufen wurden. Da diese Bestimmung jedoch geeignet wäre, auch dem eingangs erwähnten Uebelstande abzuhelfen, so dürfte es sich empfehlen, ihre Uebernahme in die deutschen Tarife bezw. in das Vereinsbetriebsreglement in Erwägung zu ziehen. Von dem Verbote wären allerdings Begleiter gebrechlicher Personen auszunehmen.

— **Droschkenverkehr an den Berliner Bahnhöfen.** An sämmtlichen Bahnhöfen Berlins wurden von ankommenden Reisenden im Laufe des Jahres 1898 insgesammt 626 489 Droschken benutzt. Davon wurden benutzt: vom Anhalter Bahnhof 135 596, Stadtbahnhof Friedrichstrasse 109 820, vom Stettiner und Lehrter Bahnhof je über 105 000. Am wenigsten wurden vom Stadtbahnhof Alexanderplatz Droschken benutzt, nämlich 21 534 im Jahre. Am stärksten war die Inanspruchnahme von Droschken in den Reisemonaten: im Juni wurden 24 054, im Juli 25 994, im August 32 377, im September 26 988 benutzt. Am schwächsten wurden Droschken verlangt im Februar 13 686, im Januar 15 207, im Dezember 19 278.

— **Personalnachrichten.** Der Maschineninspektor F r i e s s n e r in Chemnitz, die Bauinspektoren A u f s c h l ä g e r in Zittau, F a l i a n in Schwarzenberg, K r ü g e r, R o h r w e r d e r, T h i e m e - G a r m a n n und W o l f in Dresden, sämmtlich bei der Verwaltung der sächsischen Staatseisenbahnen, erhielten Titel und Rang als Baurath. Ernannt sind ferner bei der genannten Verwaltung: der Baurath S c h m i d t, Vorstand der Bezirksbauinspektion Dresden-N., zum ersten Betriebsinspektor bei der Betriebsdirektion Dresden-N., der Baurath B u s c h m a n n bei der Maschinenhauptverwaltung zum Vorstand des Betriebsmaschinenbureaus, der Baurath P a l i t z s c h bei der Maschinenhauptverwaltung zum Vorstand des Werkstättenbüreaus, der Baurath R e i c h e - E i s e n s t u c k beim Ingenieurhauptbureau zum Vorstand des allgemeinen technischen Büreaus, der Baurath R a c h e l beim Ingenieurhauptbüreau zum Vorstand des Oberbaubüreaus.

Gleichzeitig wurden von den Vorgenannten versetzt: die Bauinspektoren präd. Baurathe T h i e m e - G a r m a n n bei der Bauhauptverwaltung und W o l f beim Sektionsbüreau Dresden II zur Generaldirektion, der Bauinspektor präd. Baurath R o h r w e r d e r beim Ingenieurhauptbureau zum allgemeinen technischen Büreau.

Bei der Verwaltung der oldenburgischen Staatseisenbahnen sind ernannt: der Baurath S c h a c h t in Oldenburg zum Oberbaurath, die Oberbauinspektoren O e l t e r m a n n in Vechta und F r e e s e in Oldenburg zu Bauräthen.

Oesterreich-Ungarn.

— Im A u s g l e i c h s a u s s c h u s s des österreichischen Abgeordnetenhauses gelangte in den letzten Tagen der zu den österreichisch - ungarischen Ausgleichsvorlagen gehörige **Entwurf des Gesetzes über die zu schaffende Statistik des Waarenverkehres zwischen Oesterreich und Ungarn** zur Behandlung. Durch dieses Gesetz sollen auch den Transportunternehmungen gewisse Obliegenheiten im Interesse der Durchführung der Statistik auferlegt werden. Von einer Seite wurde geltend gemacht, dass diese Verbindlichkeiten mit den konzessionsmässigen Rechten der Privatbahnen nicht im Einklang stehen. Gegenüber diesen Bedenken bezüglich der Heranziehung der Eisenbahnen zur Mitwirkung bei der Zwischenverkehrsstatistik verwies der Eisenbahnminister auf die in dieser Hinsicht vorliegenden zahlreichen Präzedenzfälle bezüglich der Branntwein- und Zuckerbesteuerung, der Biersteuer und des Imports von Mineralölen, namentlich aber auf die Statistik des auswärtigen Handels, laut des Gesetzes vom 26. Juni 1890, welches den Bahnen noch viel weitergehende Verpflichtungen auferlegt und nie einem Anstande begegnet sei. Die Bahnen seien übrigens nach dem Eisenbahnkonzessionsgesetze vom Jahre 1854 und dem Wortlaute der Konzessionen in Bezug auf die Betriebsführung den jeweiligen Gesetzen unterworfen.

— **Internationales Eisenbahnfrachtrecht.** Demnächst soll dem österreichischen und ungarischen Parlamente das Zusatzübereinkommen zu dem Uebereinkommen, betreffend das internationale Eisenbahntransportrecht, unterbreitet werden. Dieses Zusatzübereinkommen ist bekanntlich das Ergebniss von Verhandlungen einer Revisionskonferenz der Vertragsstaaten, welche in Paris im Frühjahre 1896 getagt hat.

— **Die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.** Die Trassirungsarbeiten, welche sich bekanntlich unter anderem auf die Verbindungslinie von Görz nach Adelsberg mit einer Zweiglinie nach Triest beziehen und welche im September vorigen Jahres behufs Vervollständigung des auf die Frage der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest bezüglichen Materiales in Angriff genommen wurden, dürften dem Vernehmen nach im Laufe einiger Wochen beendigt sein, sodass die betreffenden Generalprojekte im Frühjahre voraussichtlich fertiggestellt vorliegen werden.

— **Herabsetzung der Kohlentarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Es wurde bereits mitgetheilt, dass das Eisenbahnministerium mit einem an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn gerichteten Erlasse vom 22. November 1898 die genannte Gesellschaft verständigte, dass sich die Regierung veranlasst sieht, mit Rücksicht auf den im Jahre 1897 erzielten Reingewinn des Hauptnetzes der Nordbahn das in den Konzessionsbestimmungen begründete Tarifherabsetzungsrecht neuerlich auszuüben. Wie nunmehr verlautet, werden die zwischen der Regierung und der

Gesellschaft diesbezüglich schwebenden Verhandlungen voraussichtlich zu einem Resultate führen, welches in der Oeffentlichkeit mit Genugthuung begrüsst werden kann.

— In einem Berichte des Petitionsausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses wird die Regierung aufgefordert, für den Bau einer **Eisenbahnverbindung** von Oberösterreich nach Steiermark über den Pyhrnpass **(Klaus-Windischgarsten-Liezen)** die erforderlichen Mittel sicherzustellen und den Bau dieser Eisenbahnlinie bald in Angriff zu nehmen. Die Petition der Einwohner jener Gegend wird damit begründet, dass der Gerichtsbezirk Windischgarsten mit seinen reichen Bodenschätzen an Holz, Kohle, Cement, werthvollem Marmor, grossen Sandsteinlagern, Gips, seinen schönen Wasserkräften und seiner nahe 400 Jahre alten Sensenindustrie weder von einer Eisenbahn durchzogen, noch an seinen Grenzen von einer solchen berührt werde. Die Sensenindustrie, deren Sein oder Nichtsein das Wohl und Wehe dieses Thales bilde, kämpfe seit Jahren einen verzweifelten Kampf mit der Konkurrenz des Auslandes, welch' letztere durch billigeren Stahl, billige Frachten und billigeren Brennstoff und nicht in letzter Linie durch ungescheutes Fälschen österreichischer Sensenschutzmarken der einheimischen Sensenindustrie überlegen sei. Diese altehrwürdige Sensenindustrie, welche Hunderten von Arbeitern Erwerb schafft, bedürfe ohne allen weiteren Aufschub der Eisenbahnverbindung mit dem Weltverkehre, wenn diese Industrie nicht in Kürze zu Grunde gehen solle. Die erbetene Eisenbahnverbindung habe daher eine sehr grosse lokale Bedeutung. Der Bericht erwähnt, dass das Eisenbahnministerium auch in Erkenntniss der Wichtigkeit dieser Bahnlinie die maassgebenden örtlichen Verhältnisse derselben einem fachmännischen Studium unterzogen habe. Allein die Geldmittel für diesen Bahnbau können nur vom Staate beschafft werden, denn die projektirte Bahn durchzieht eine gebirgige Gegend mit einer spärlichen, armen Bevölkerung, welche keinen nennenswerthen Beitrag hierfür zu leisten imstande sei.

— Die provisorischen **Betriebseinnahmen der österreichischen Nordwestbahn** im abgelaufenen Jahre ergeben hinsichtlich beider Netze ein erhebliches Plus. Dasselbe beträgt bei der garantirten Linie rund 422 000 fl., bei der Elbethalbahn 414 000 fl., wobei die buchhalterische Richtigstellung in den vorstehenden Ziffern bis Ende August v. J. durchgeführt erscheint. Die Abrechnung für die letzten vier Monate des Jahres wird jedenfalls das Resultat bei den beiden Netzen erhöhen und wird das Plus der Roheinnahmen beider Netze wohl nicht weit hinter 1 000 000 fl. zurückbleiben. Die Ausgaben im abgelaufenen Jahre durften nur eine bescheidene Steigerung aufweisen. Bei dieser Sachlage wird die garantirte Linie, welche für 1897 die Staatsgarantie mit dem Betrage von 475 000 fl. in Anspruch genommen hatte, entweder keinen Garantievorschuss oder doch nur einen solchen in einem geringen Betrage beanspruchen. Was die Elbethalbahn betrifft, so wird trotz der statutenmässigen Betheiligung der A-Aktien an dem die 5 % Verzinsung der B-Aktien übersteigenden Ueberschusse, für letztere voraussichtlich ein namhaft höherer Ueberschuss als im Vorjahre zur Verfügung stehen.

— **Lokalbahn Tannwald-Reichsgrenze.** Das Eisenbahnministerium hat auf Grund des zufriedenstellenden Ergebnisses der Trassenrevision usw. den Baukonsens für die ganze in Betracht kommende Fortsetzungsstrecke mit Anschluss der Endtheilstrecke Kilometer 6,9 bis Kilometer 7,7 mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst vom Zeitpunkte der Konzessionsertheilung in Kraft tritt.

— Bezüglich der **Konzessionirung des projektirten Netzes elektrischer Strassenbahnen in Wien** hat in den letzten Tagen im Eisenbahnministerium eine vorläufige Besprechung mit den Vertretern der Stadtgemeinde stattgefunden. Hierbei wurden die einzelnen diesbezüglich in Betracht kommenden Fragen eingehend erörtert. Die Verhandlungen werden demnächst ihre Fortsetzung und voraussichtlich ihren baldigen befriedigenden Abschluss finden. Dem Vernehmen nach soll die Konzession nicht für das gesammte Netz auf einmal, sondern immer nur für jene Strecken ertheilt werden, welche in einer Bauperiode zum Ausbaue bezw. zur Umwandlung gelangen.

— **Die Neubauten für die Wiener elektrischen Bahnen.** Der Wiener Stadtrath hat auf Antrag des Bürgermeisters beschlossen, zur Ueberprüfung der demnächst von der Firma Siemens & Halske zur Vorlage zu bringenden Projekte der für die elektrischen Bahnen auszuführenden Neubauten in der ersten Bauperiode, welche schon demnächst der Trassenrevision unterzogen werden sollen, eine Kommission einzusetzen.

— **Die Aktien der in Wien kotirten Transportunternehmungen.** Von 52 Aktien von Transportunternehmungen lauten 7 auf mehr als je 200 fl., 32 auf je 200 fl. und 13 auf weniger als je 200 fl. Nennwerth; unter den letzteren befinden sich 7, welche auf je 100 fl., 2, welche auf weniger als je 100 fl. lauten, während bei 4 der Nennwerth zwischen 100 bis 200 fl. beträgt. 7 Aktien, deren Nennwerth zwischen 200 und 1 050 fl. betrug, wiesen 1896 ein Durchschnittserträgniss von 8,06 %, 1897 von 8,2 % auf. Die 200 fl.-Aktien erzielten eine Durchschnittsdividende von 4,65 % im Jahre 1896 und 4,75 % im Jahre 1897, und zwar warfen 7 dieser Aktien in beiden Jahren gar kein Erträgniss ab, während 1 Aktie (Leoben-Vordernberger Eisenbahn) 1896 20 %, 1897 21,5 % zur Vertheilung brachte. Verhältnissmässig sehr günstig gestaltet sich das Durchschnittserträgniss der 13 auf weniger als 200 fl. lautenden Aktien. Dasselbe betrug 1896 6,61 %, 1897 6,09 %. Nur zwei brachten keine Dividende zur Vertheilung, dagegen betrug die höchste Dividende („Adria" Seeschifffahrtgesellschaft) 1896 10 %, 1897 12 %.

— **Eisenbahnschiedsgerichte.** In der Wiener Handels- und Gewerbekammer wurde folgender Antrag eingebracht: „Auf allen Gebieten des wirthschaftlichen, ja in letzterer Zeit sogar auch im politischen Leben macht sich das Bestreben geltend, Streitigkeiten im Wege von Schiedsgerichten zur Austragung zu bringen. Diesem allgemeinen Bedürfnisse entsprang auch die Idee eines Eisenbahnschiedsgerichtes, wie es seit einer Reihe von Jahren unter der Aegide der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer in Wien fungirt. Wenn nun auch bezüglich der meritorischen Behandlung von Streitigkeiten bei diesem Schiedsgerichte sowohl das verfrachtende Publikum, als auch die Eisenbahnen befriedigt sind, so ist doch die Kompetenz dieses Forums eine so eng begrenzte, dass es den bestehenden Bedürfnissen absolut nicht genügen kann. Die meisten Bahnen unterwerfen sich nämlich dem bestehenden Eisenbahnschiedsgerichte nur unter dem Vorbehalte, dass alle an dem Transporte betheiligten Bahnen ebenfalls diesem Schiedsgerichte unterworfen sind. Bei dem Umstande, als dies jedoch bei allen ungarischen Bahnen nicht der Fall ist, ist das Schiedsgericht nur für die wenigsten Fälle kompetent und die Parteien sind gezwungen, wenn sie ihr Recht suchen, den langwierigen und kostspieligen Prozessweg zu betreten. Dies liegt jedoch nicht im Interesse der Eisenbahnen, denn auch diesen muss es angenehm sein, strittige Fragen auf kurzem Wege durch ein fachmännisches Schiedsgericht entschieden zu sehen. Es wird daher beantragt:

Die Kammer möge die nöthigen Vorbereitungen treffen, um im Vereine mit den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen ein Eisenbahnschiedsgericht mit dem Sitze in Wien und Budapest zu gründen, wobei sowohl die Eisenbahnen als auch die Parteien für alle Streitigkeiten aus dem Frachtentransporte obligatorisch diesem Schiedsgerichte unterworfen sind. Die Kammer möge eine Eingabe an das Eisenbahnministerium dahingehend machen, dass die Regierung bei der nächsten Zusammenkunft den bei dem Berner Uebereinkommen betheiligten Eisenbahnen und Staaten den Vorschlag mache, die Errichtung eines internationalen Schiedsgerichtes für Streitigkeiten aus dem internationalen Frachtverkehre in Angriff zu nehmen."

— **Die Wiener Genossenschaft der Kommerzialgüterbeförderer gegen die Errichtung von Güteraufnahmestellen.** In der letzten Ausschusssitzung der Genossenschaft der Kommerzialgüterbeförderer referirte der Vorsitzende an der Hand offiziellen Materiales über die Absicht der staatlichen Eisenbahnverwaltung, in grösseren Städten Güteraufnahme- und Abgabestellen, welche mit Zustreifdienst verbunden sein sollen, zu errichten. Der Vorsitzende führte aus, dass die Spediteure schon aus prinzipiellen Gründen gegen jeden Eingriff in die Rechte der Speditionsunternehmer Stellung nehmen müssen. Er ersucht die Versammlung um ihre Zustimmung, eine Eingabe an das Handelsministerium zu richten, in welcher dieses als kompetente Stelle um Schutz der Interessen der Spediteure angerufen werden soll.

— **Der Güterverkehr der Eisenbahnstation Fiume** war im Monate Dezember v. J. äusserst lebhaft; es gelangten Ausfuhrgüter in bisher noch nicht erfahrenen Mengen an, nämlich 78 037 t, um 58 % mehr als im Dezember 1897.

Die grösste Steigerung zeigte sich bei Zucker 15 840 (+ 5 916) t, dann folgten Mehl 9 534 (+ 3 593) t, Nutzholz 19 991 (+ 2 763) t und Fassdauben 11 224 (+ 2 673) t. Aufgegeben wurden in Fiume 36 471 t, um 7 % mehr als im Dezember 1897. Die grösste Steigerung zeigte sich bei Jute 4 217 (+ 1 186) t, Phosphat 3 320 (+ 2 973) t; der grösste Einfuhrartikel war, wie seit Jahren, italienischer Wein, von welchem 13 031 (— 467) t aufgegeben wurden und zwar 80 % nach ungarischen Stationen. Eine Abnahme erfuhr auch die Reiseinfuhr von 4 359 t auf 3 004 t und die Petroleumeinfuhr von 3 942 t auf 3 298 t.

Im ganzen verflossenen Jahre langten mit der Eisenbahn in der Fiumaner Eisenbahnstation an: 611 767 t (1897: 553 387 t); zur Aufgabe gelangten 330 068 t (1897: 295 365 t), ein Verkehr, der in Fiume bisher noch niemals erzielt wurde. Zu bemerken

ist, dass ein Dritttheil des gesammten Verkehres jetzt auf die Einfuhr entfällt, was eine Folge der bedeutenden italienischen Weineinfuhr ist. 30 % der in Fiume aufgegebenen Frachten entfallen auf italienischen Wein, von welchem im Jahre 1898 330 068 t eingeführt wurden gegen 95 432 t im Jahre 1897.

— **Die Gesammtablieferungen von Fahrbetriebsmitteln an die ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1898** haben sich folgendermaassen gestaltet: Es brachte die Staatsmaschinenfabrik insgesammt 125 Lokomotiven zur Ablieferung, von denen 31 für Eilzüge, die restlichen theils für den Personen- und und Güterzugdienst, theils für den Dienst auf den Lokalbahnen bestimmt waren. Die Danubius - Schönichen - Hartmann'sche Maschinenfabrikaktiengesellschaft lieferte 200 offene Güterwagen mit je 15 t Tragfähigkeit. Die ungarische Wagen- und Maschinenfabrikaktiengesellschaft in Raab brachte insgesammt 706 Güterwagen mit 15 t Tragfähigkeit zur Ablieferung. Die Weitzer'sche Wagenfabrik in Arad lieferte 11 Lokalbahnlokomotiven auf Bestellung der ungarischen südöstlichen Lokaleisenbahn, ferner 736 Güterwagen, von denen 500 auf Bestellung der ungarischen Eisenbahnverkehrsaktiengesellschaft als „ablösbare" Leihwagen den ungarischen Staatsbahnen überlassen wurden. Die Schlick'sche Wagenfabrik brachte 372 Wagen verschiedener Kategorien zur Ablieferung, darunter 10 Gasreservoirwagen, 100 Hornviehwagen und 120 Güterwagen, welche auf Bestellung der allgemeinen und internationalen Wagenleihgesellschaften als „ablösbare" Leihwagen den ungarischen Staatsbahnen zur Disposition gestellt wurden. Die Wagenfabrik Ganz & Co. lieferte insgesammt 1 474 Wagen, darunter 16 Interkommunikationspersonenwagen II. Klasse, 13 Kesselwagen, 50 Güterzugdienstwagen, ferner 790 Güterwagen auf Bestellung der allgemeinen und internationalen Wagenleihgesellschaften als „ablösbare" Leihwagen, schliesslich 605 Güterwagen mit 15 t Tragfähigkeit.

— **Personalnachrichten.** Der Sektionsrath Graf Wickenburg, bisher Referent in der Kreditabtheilung des ungarischen Finanzministeriums, wurde an die Stelle des finanziellen Direktors der ungarischen Staatsbahnen, Ministerialraths Seidl, welcher zum Direktor des Centralkreditinstitutes ernannt wurde, berufen.

Niederlande.

— Am 1. d. Mts. ist **die niederländische Südbahn** (Bahnlinie Sittard - Herzogenrath) durch Kauf in das Eigenthum der bisher schon den Betrieb leitenden Gesellschaft für den Betrieb niederländischer Staatseisenbahnen übergegangen. Statutgemäss ist die niederländische Südbahngesellschaft in Liquidation getreten. Die Liquidation erfolgt durch den früheren Direktor Sarolea zu Heerlen.

Vereins-Ausland.

— Auch die **belgischen Staatsbahnen** machen augenblicklich, wie berichtet wird, auf der Strecke Mecheln-Muysen umfassende Versuche mit **elektrisch betriebenen Lokomotiven.**

— Der Präsident des italienischen Simplonkomitees, Graf Borromeo, theilte in einer Komiteesitzung mit, dass nach einer Mittheilung der Unternehmer Brandt, Brandau & Co der **Simplontunnel** bis November 1903 fertig sein werde. Er zeigte ferner an, dass die Bahngesellschaft Paris-Lyon-Mediterranée und die Jura-Simplonbahn ein Projekt Vallorbes-Fresne studiren, durch welches die Linie Paris-Simplon um 17 km gekürzt und die gegenwärtigen Steigungen der Linie vermieden würden. Die Versammlung erklärte den Bau eines Theilstückes Arona-Gravellona, welches die Verbindung Mailand-Simplon um 14 km abkürzt und für welches die Studien, die die italienische Mittelmeerbahn vorgenommen hat, bis zum Frühjahr fertig sein werden, für dringend. Inzwischen erklärte sich das Komitee von jeder Verpflichtung gegenüber den von einer englischen Gesellschaft eingereichten Konzessionsbegehren frei. Der Präsident der italienischen Mittelmeerbahn erklärte, diese würde gern den Bau und den Betrieb der Linie übernehmen, welche sie gemäss Uebereinkunft wieder abtreten würde, doch halte man es für angezeigt, dass die italienische Regierung den Bau und Betrieb der Linie übernehme oder die Subvention für das Kilometer erhöhe.

— Nach dem Muster der Betriebsverhältnisse auf der Linie Baltimore-Ohio soll im **Giovitunnel** zur Beförderung der Züge **elektrische Kraft** derart angewendet werden, dass dieser Tunnel täglich von 2 500 statt wie bisher nur von 1 200 Güterwagen befahren werden kann. Das würde ungefähr dem äusserst lebhaften Verkehr von Genua nach Oberitalien genügen. Der elektrische Strom wird durch Dampfmaschinen erzeugt, die sich an den beiden Ausgangspunkten des Tunnels befinden. Während jetzt ein neuer Zug den Tunnel nicht früher passiren darf, bis sich der von dem voraufgegangenen entwickelte Dampf grösstentheils verzogen hat, worüber immer geraume Zeit vergeht, können sich nunmehr die Züge fast ohne Unterbrechung folgen.

— Aus Belgrad wird der „Pol. Korresp." der Text des von der Skupschtina votirten und vom Könige bereits sanktionirten Gesetzes, betreffend den **Bau und Betrieb neuer serbischer Bahnen**, mitgetheilt, dessen Bedeutung für die ökonomische Entwickelung des Landes, die das Kabinet Gjorgevic mit allen Mitteln anstrebt, allgemein gewürdigt wird. Die wichtigsten Bestimmungen des Gesetzes sind die folgenden: Nachstehend genannte Eisenbahnlinien sollen ausgebaut werden: 1. Belgrad-Obrenovatz-Lajkovatz-Waljewo-Kossjerice-Pozega. 2. Stolatz-Kruschevatz - Trestenik - Kraljewo - Tschatschak - Pozega - Uzitza. 3. Uzitza-Kremna-Mokra - Gora - bosnische Grenze. 4. Waljewo-Osjecina-Zawlaka - Lusnitza - bosnische Grenze. 5. Mlagenovatz-Arandjlovatz-Lasarevatz-Lajkovatz. 6. Kragujevatz - Guberevzi-Kraljewo. 7. Nisch-Kujazevatz-Ljitsetar-Negotin-Brza-Palanka-Kladowo - rumänische Grenze. 8. Nisch-Prokuplje-Kurschumlje-türkische Grenze. 9. Paracin-Zajtschar. 10. Dubrovitza-Petrovatz-Zagubitza-Zajtschar. 11. Petrovatz-Welika-Petana. 12. Schabatz-Losnitza. Die Linien Nisch-Kujazevatz-Zajtschar-Negotin-Brza-Palanka - Kladowo - rumänische Grenze und Nisch - Prokuplje-Kurschumlje-türkische Grenze sollen mit normaler Spurweite (1,435 m), alle anderen Bahnen können schmalspurig (0,76 m) gebaut werden.

Die betreffenden Projekte wird der Bautenminister feststellen. Den Bau dieser Bahnen wird der Staat, gleichzeitig oder successive, entweder aus den Mitteln des allgemeinen Budgets oder mit Zuhilfenahme einer Anleihe durchführen. Indessen ist die Regierung auch ermächtigt, den Bau an Privatgesellschaften vermittelst Konzessionen zu vergeben. Die zu diesem Zwecke aufzunehmenden Anlehen und solche Verträge mit Privatgesellschaften, welche eine staatliche Garantie oder sonstige staatlich - finanzielle Hilfe involviren, werden der Skupschtina behufs Genehmigung unterbreitet werden. Die erforderlichen Expropriationen werden auf Grund der Gesetze und auf Kosten des Kreises, auf dessen Gebiet die Bahn laufen wird, vorgenommen werden. Sie ist ferner ermächtigt, Anschlusskonventionen mit den Nachbarstaaten abzuschliessen. Die Konzessionäre können den Betrieb der von ihnen gebauten Bahnen selbst besorgen, oder der Betrieb kann vom Staate geführt werden. Die Direktion der Staatsbahnen hat das Recht, das nöthige Holzmaterial den Staatsforsten unentgeltlich zu entnehmen. Die Konzessionäre sind für die Zeit des Baues und Betriebes von der Zahlung der Zölle, Obrtsteuer und anderen Abgaben für die einzuführenden Materialien befreit. Ebenso sind sie von allen Steuerzuschlägen, Verzehrungssteuern und sonstigen Administrativ- und Gerichtstaxen befreit, seien diese staatlicher oder kommunaler Natur. Dasselbe Recht geniesst die Direktion der Staatsbahnen. Die Konzessionäre dürfen ohne Einwilligung der Regierung ihre Konzession an Dritte nicht übertragen, wohl aber Aktiengesellschaften bilden, unter den Bedingungen, die die Regierung feststellen wird. Die Konzessionen können nur in Fällen, wo die Konzessionäre die übernommenen Verpflichtungen nicht erfüllen, rückgängig gemacht werden. Alle Streitigkeiten zwischen diesen und dem Staate unterliegen der Jurisdiktion der rheinischen Gerichte, wenn es in den Konzessionsurkunden nicht anders bestimmt ist. Die Dauer der Konzession wird in der Urkunde stipulirt werden, kann aber in keinem Falle 90 Jahre überschreiten. Nach Ablauf dieser Dauer gehen die konzessionirten Bahnen mit allem Zubehör in das Eigenthum des Staates über, der blos für das rollende Material, das Inventar und die Einrichtung der Bahnstationen eine Entschädigung nach den in der Konzession festgestellten Bedingungen zu leisten hat. Der Staat behält sich indessen das Recht vor, früher, aber erst 30 Jahre nach erfolgter Verkehrseröffnung die Bahnen einzulösen. Die Bedingungen dafür werden in der Konzession festgestellt werden. Die auf den Staatsbahnen geltenden Reglements werden auf jene der Konzessionäre Geltung haben. Ebenso wird die Klassifikation der Waaren dort wie hier die gleiche sein. Die Tarife wird der Bautenminister zu bestätigen haben.

— Der **serbischen Skupschtina** wurde am 19. d. Mts. ein Gesetz über die **Hypothekenbelastung der Staatseisenbahnen** vorgelegt, worauf das geplante Eisenbahnanlehen gewährt werden soll.

— **Bahneröffnungen in Schweden.** Nach dem Bericht der schwedischen Wege- und Wasserbauverwaltung sind im vergangenen Jahre neun Privatbahnen von 174,6 km Länge dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Im Bau waren am Schlusse des Jahres 18 Privatbahnen von 1 095 km Länge und

mit einem Kostenvoranschlag von 37 858 000 Kr. Im Laufe des Jahres wurden Konzessionen für 16 Privatbahnen von 358,3 km Länge und mit einem Kostenvoranschlag von 12 379 851 Kr. ertheilt; der Bau mehrerer dieser sowie früher konzessionirter Bahnen, zusammen von 773,3 km Länge und mit einem Kostenvoranschlag von 25 608 000 Kr., war am Schlusse des vorigen Jahres noch nicht begonnen. Ueber die Konzessionsgesuche für 39 Bahnlinien von 1 234,4 km Länge und mit einem Kostenvoranschlag von 46 635 600 Kr. hatte die Wege- und Wasserbauverwaltung ihr Gutachten erstattet, die Baugenehmigung war am Schlusse des Jahres aber noch nicht ertheilt. Schliesslich waren noch die Konzessionsgesuche für 21 Bahnlinien von 838,1 km Länge und mit einem Kostenvoranschlage von 37 602 350 Kr. zur nochmaligen Prüfung verwiesen und die Konzessionen für zehn Bahnen von 308,6 km Länge für verfallen erklärt. Der Bedarf Schwedens an Eisenbahnschienen, der im vergangenen Jahre gegen 50 000 t betragen hat, dürfte also in den nächsten Jahren noch sehr bedeutend sein. („Voss. Ztg.“)

— **Bedingungen für Benutzung ganzer Wagenabtheile bezw. privater Personenwagen auf den russischen Bahnen.** Neuerdings ist man in Russland eifrig dabei, dem Personenverkehr grössere Bequemlichkeiten, als das bisher der Fall gewesen ist, zu verschaffen. Wir haben auch schon darüber Mittheilung gemacht, können jedoch an der Hand der amtlichen Ausführungen der „Handels- und Industriezeitung“ noch weiter referiren, dass man seit 1./13. Januar d. J. die Möglichkeit hat, ein ganzes Abtheil gegen eine verhältnissmässig nicht hohe Zuschlagszahlung angewiesen zu erhalten.

So wird für die Benutzung eines Abtheils folgende Zahlung zu entrichten sein:

	für ein Abtheil von 2 Plätzen	für ein Abtheil von 4 Plätzen
von 1 Reisenden	6 R.	wird nicht abgegeben
„ 2 „	3 „	12 R.
„ 3 „	— „	9 „
„ 4 „	— „	6 „

Es besteht ferner die Absicht, alle die Personenwagen, welche gegen eine Zuzahlung den Reisenden überlassen werden, mit Bettwäsche auszurüsten, wofür dann für jeden Reisenden 1 R. extra erhoben werden wird, übrigens ist die Benutzung der Bettwäsche nicht obligatorisch.

Wird hiermit für die Reisenden auf grosse Entfernungen, wie sie in Russland ja doch sehr häufig nicht zu vermeiden sind, schon eine nennenswerthe Bequemlichkeit geboten, die ausserdem ohne gar zu grosse Geldopfer erreichbar ist, so ist für diejenigen, die ihrer Bequemlichkeit bedeutend grössere Opfer bringen können, durch einen Beschluss der versammelten Betriebschefs der russischen Bahnen, noch weiter gesorgt, indem gestattet wird, eigene Wagen einzustellen und auf dem ganzen russischen Eisenbahnnetz unter Beobachtung folgender Bedingungen verkehren zu lassen: 1. der Wagen muss zum Park irgend einer Eisenbahn zugezählt sein und die Nummer dieser Eisenbahn tragen; 2. beim Wagen muss sich eine Person befinden, die für die Unversehrtheit und Sauberkeit der inneren Einrichtung des Wagens sowie auch für die Beheizung und Beleuchtung zu sorgen hat; 3. der Wagen muss selbständige Beheizung und ein Dampfrohr haben; 4 für eine unterwegs ausgeführte Reparatur des Wagens zahlt der Eigenthümer die effektiven Kosten; 5. unterwegs wird die den Wagen begleitende Person von den Eisenbahnen unentgeltlich mit dem zur Beheizung und zum Schmieren nothwendigen Material und mit Wasser versorgt; 6. der Wagen kann auf den Eisenbahnen unter den für diese Wagen festgesetzten allgemeinen Bedingungen verkehren, gegen eine bestimmte Zahlung (12 Plätze I. Klasse); sobald der Wagen die Strecke ohne Reisende durchläuft, wird die mit Personenzügen zurückgelegte Strecke mit 3 Kop. und mit Güterzügen — mit 1,5 Kop. pro Achse und Werst berechnet.

Damit ist dem mit Glücksgütern reich Gesegneten die Möglichkeit geboten, den Luxus der Fürsten auf ihren Reisen gleichfalls zu geniessen.

— Im Frühling des Jahres 1896 ist der Bau der strategisch ausserordentlich wichtigen **Eisenbahn Tiflis-Kars** (russisch Armenien) begonnen und trotz der grossen Terrainschwierigkeiten mit erstaunlicher Schnelligkeit bereits so gut wie durchgeführt worden. Die Länge der ganzen Bahn beträgt 278 Werst; dieselbe ist eingleisig und nur die 13 Tunnel weisen zwei Gleise auf. Im ganzen erfordert die Bahn 618 Kunstbauten, darunter 17 grosse Brücken. Von dem Flusse Araxes an führt die Linie über das Plateau von Kars, 5 700 Fuss über dem Niveau des schwarzen Meeres. Die Leistungsfähigkeit der Bahn ist auf 15 Paar Züge berechnet, die geringste Schnelligkeit auf derselben wird auf dem schwierigsten Terrain 24 Werst in 63 Minuten betragen. Die ganze Bahn soll offiziell dem Verkehr am 30. August (11. September) d. J. übergeben werden, dem Namenstage des verstorbenen Zaren Alexander III., da unter ihm die Entscheidung zur Vornahme der Trassirungsarbeiten für die Bahn erfolgt ist. Zur Zeit ist der ganze Eisenbahndamm fertig und auch die Schienen sind von Tiflis aus bereits 182 Werst weit gelegt, so dass demnächst auf einer Strecke von 140 Werst der zeitweise Verkehr eröffnet werden soll. Die Kunstbauten sind sämmtlich fertig bis auf vier grosse Brücken, an welchen noch gearbeitet wird. Die Baukosten der Eisenbahnen sind, ausschliesslich des rollenden Materials, auf 20 000 000 R. berechnet. Ausser der strategischen, hat die Bahn auch noch eine grosse ökonomische Bedeutung, da sie durch den reichsten und fruchtbarsten Theil des transkaukasischen Gebietes führt und auch eine energische Kolonisation des schwach besiedelten Gebietes von Kars ermöglicht.

Die grössere Bedeutung der Bahn wird wohl die strategische sein. Kars ist mit schweren Opfern in der Nacht vom 17. auf den 18. November 1877 von den Russen erobert worden und liegt an der äussersten Grenze des Reiches als vorgeschobener Posten, der bisher ohne gute Verbindung mit dem übrigen Russland dalag. Durch die demnächstige Eisenbahnverbindung wird die Festung natürlich noch viel wichtiger werden, da sie dann via Rostow a. D.-Petrowsk-Derbent-Baku und Tiflis jederzeit erreichbar wird, was bisher keineswegs der Fall war.

— **Peking-Hankaubahn.** Nach aus Hankau in Brüssel eingetroffenen Berichten schreitet der Bau dieser belgischen Eisenbahnlinie von Hankau aus rüstig vorwärts. Zwei Brigaden von Eisenbahnarbeitern, die von belgischen Ingenieuren geleitet werden, sind unterwegs, um die Linie festzustellen. Auf einer 25 km langen Strecke sind schon die Erdarbeiten vollendet, und man hat mit der Erbauung von 90 und 250 m langen Brücken begonnen. („Voss. Ztg.“)

— Ein Afrikaner erörtert im „Deutschen Wochenblatt“ die **Eisenbahnfrage in den deutsch-ostafrikanischen Gebieten** und weist dabei auf den Kongostaat hin, der infolge seiner Eisenbahnen und Verkehrsmittel im vorigen Jahre über 8 000 000 Frcs. vereinnahmte, während die deutschen Kolonien noch in der Unterbilanz steckten. Mit einer mässigen Zinsbürgschaft von 5—6 000 000 *M.* für einige Jahre könnte man in Deutschostafrika eine Eisenbahn bauen bis zu den Seen. Vielleicht würden sogar ergiebige Landkonzessionen auch ohne Zinsbürgschaft das Privatkapital zum Eisenbahnbau veranlassen. Jedenfalls sei gegenwärtig die Frage des Eisenbahnbaues für die Schutzgebiete anerkannt die weitaus wichtigste, und es wäre zu wünschen, dass im Reichstage die Freunde einer weit ausschauenden Eisenbahnpolitik zunächst für Deutschostafrika einflussreich genug sind, um nach dieser Richtung hin ein thatkräftiges Vorgehen zu veranlassen.

— Noch immer dauert die **sinkende Tendenz der Güterfrachtsätze auf den nordamerikanischen Eisenbahnen** an trotz des wirthschaftlichen Aufschwunges, in dem sich die Republik befindet, ja vielfach sind Unterbietungen in solchem Maasse vorgekommen, dass der Präsident Thomson von der Pennsylvaniabahn und einige andere Eisenbahnsachverständige in Verhandlungen mit der Interstate-Commercekommission eingetreten sind, um Maassregeln zu erzwingen, welche zur Bestrafung von heimlichen Unterbietungen der veröffentlichten Tarifsätze führen. Vereinbart wurde eine Abänderung der Differentialsätze, die bisher zu Gunsten von Philadelphia und Baltimore von den in Newyork endigenden Bahnen bewilligt wurden. Diese Sätze betrugen bisher 2 Cts. pro 100 Pfund nach Philadelphia und 3 Cts. nach Baltimore, Norfolk und Newport News, während fortan ein einheitlicher Differentialsatz von 1.5 Cts. nach allen südlichen Häfen durch die in Newyork mündenden Bahnen zugestanden wird. Das soll der neuerdings durch die Konkurrenz der nördlichen und südlichen Häfen eingerissenen Demoralisation der Frachtsätze vorbeugen, ist doch aber im Grunde — wie die „Voss. Ztg.“ schreibt — nichts weiter als eine offizielle neue Herabsetzung der Tarifsätze. Uebrigens ist nach dem Newyorker „Financial Chronicle“ noch ganz kürzlich Getreide von Chicago nach Newyork für 10 Cts. per 100 Pfund oder sage für einen Zehntel Cent per Tonnenmeile befördert worden.

— **Ueber elektrische Eisenbahnen in Klondyke** schreibt der „Hamb. Corresp.“: So sehr bei den unglaublichen Wegeverhältnissen des neuen Goldlandes eine Bahnbeförderung wünschenswerth und bei der starken Einwanderung geboten erscheinen mag, so dürfte es unsere Leser doch in Erstaunen setzen, von elektrischen Bahnen in jenem unwirthlichen Gebiete zu hören. Es gibt jetzt sogar schon mehrere Beförderungsgesellschaften, die Verkehrslinien gebaut haben und ausbeuten, obgleich eine elektrische Bahn über den Chilcootpass anderen Leuten als den amerikanischen Technikern vielleicht als ein Ding der Unmöglichkeit erschienen wäre. Das Gebirge ist dort von einer 9—10 m hohen Schicht von beweglichem Schnee bedeckt, die Kälte ist gross, und Lavinenstürze sind häufig, im vorigen Winter wurden 60 Goldsucher mit einem Male unter

einer Lavine begraben. Schon die Arbeiterfrage würde Leute von geringerer Unternehmungslust zurückschrecken können, denn in Alaska zur Winterszeit an einem Bahnbau zu arbeiten, muss wahrhaftig kein Vergnügen sein. Daher bekommen die Arbeiter täglich einen Lohn von 20 ℳ. ausser freier Wohnung und freiem Essen; trotzdem ist ein starker Abgang zu verzeichnen, indem schon zahlreiche Werkleute, darunter sogar mehrere der besonders abgehärteten Indianer ihren Tod durch Erfrieren fanden. Am 15. Juni 1897 begann die Dyea-Klondyke-Transportgesellschaft den Bau ihrer elektrischen Lufteisenbahn. Das Elektrizitätswerk wurde in Dyea errichtet, wo der Anschluss an den Dampfer stattfindet, von hier aus geht eine Kabellinie auf Pfosten 18 englische Meilen bis zum Chilcootpass. Der Betrieb des Elektrizitätswerkes war nicht leicht, da Kohlen gar nicht zu beschaffen sind. Das einzige erreichbare Holz, von dem das Klafter 22 ℳ. kostet, hat keinen grossen Heizwerth. Natürlich ist der Verlauf der Drahtseilbahn so gerade als möglich. Die Pfeiler ruhen mittelst fester Fundamente auf dem Felsen selbst. Der elektrische Strom wird durch vier Kupferkabel zugeleitet, das Trageseil ist aus Stahl, hat einen Durchmesser von 5/8 Zoll und trägt ein Gewicht von 12—15 Centnern. Das rollende Material der elektrischen Bahn bietet wenig Luxus und Bequemlichkeit, es besteht aus zwei tonnenartigen Behältern, die mit einander verbunden sind und unterhalb des Kabels sich bewegen, an das sie mittelst Stahlrollen angehängt sind. Diese Luftbahn ist nur für Waarenbeförderung bestimmt, jedoch hat einmal eine Dame vom Ambulanzdienste des Rothen Kreuzes, Miss Edgerton, im Mai vorigen Jahres die Luftfahrt in einer der Tonnen mitgemacht, dürfte wohl aber die erste und letzte Person gewesen sein, die sich zu diesem Wagniss hergab. Die Linie kann täglich 1 000 Centner Waaren befördern, und der Transport kommt auf 40 ₰ pro Pfund, während man früher 1,60 ℳ. bezahlte. Trotz der noch immer hoch erscheinenden Preise war der Verkehr im verflossenen Winter so lebhaft, dass man mit dem Bau von drei neuen Linien begann, die gegenwärtig bereits im Betrieb sind. Uebrigens haben die Pfosten dieser Luftbahnen noch einen Zweck zu erfüllen, an den ihre Erbauer schwerlich gedacht haben werden. Da die Goldsucher mit Bezug auf ihren Charakter nicht gerade zur Crême der Gesellschaft gehören, kommen oft Fälle von Lynchjustiz vor, und da dienen die Bahnpfeiler als bequeme Galgen. Der Beharrlichkeit der amerikanischen Verkehrstechnik wird jedenfalls durch diese Bahn ein genügendes Zeugniss ausgestellt. Wenn die Amerikaner ihre elektrischen Bahnen vor lauter Schnee und Eis nicht mehr auf der Erde errichten können, so bauen sie sie eben durch die Luft.

Allgemeines.

— **Flugmaschinen in Amerika.** Es wird aus Newyork berichtet, dass in dem Festungsdienste der Vereinigten Staaten ausgedehnte Versuche mit Flugmaschinen unternommen werden sollen, für die vorläufig 100 000 ℳ. ausgesetzt sind. Es wird auch erwartet, dass die mit einem Ballon vereinigte Flugmaschine des Dr. Danilewski aus Charkow, die in Russland bedeutendes Aufsehen gemacht hat, nach Amerika wandern wird, um dort weiteren Versuchen unterworfen zu werden.

— Ein **Mareorama** soll einen Hauptreiz der Pariser Weltausstellung im Jahre 1900 bilden. Der Name ist neu und die Sache auch, obgleich sie für den Jubelmarkt 1889 schon geplant war und damals nur an technischen Schwierigkeiten scheiterte. Es gilt dem Ausstellungspublikum den Genuss einer Seefahrt auf dem Lande zu bereiten. Hafenstädte, See- und Küstenlandschaften sind vom Affichenmaler Hugo d'Alési gemalt. An dem Panorama hin dampft ein in allen Theilen getreu nachgebildeter, mit Matrosen bemannter Steamer der Mittelmeergesellschaft. Man besteigt das Schiff in Marseille — herrlicher Blick auf den Mastenwald des Hafens und die alte Phocäerstadt. Die Fahrt geht nach Neapel, Sfax, Venedig und Konstantinopel. Die Schiffsschrauben arbeiten, die Schlote rauchen, das Meer schlägt Wellen und wird sogar stürmisch. Der Wind saust durch das Takelwerk, das Schiff schwankt und stampft, so dass die Passagiere, sofern sie nicht seefest sind, selbst seekrank werden können. Die Sonne sinkt ins Thyrrhenische Meer, der Sternenhimmel wölbt sich über den Fluthen, im Morgengrauen erscheint Neapel. Fischer und Fischerinnen kommen an Bord und tanzen eine Tarantella. In der tunesischen Hafenstadt Sfax wird ein türkischer Harem eingeschifft. Die Fahrt dauert ungefähr eine Stunde. Die Malerei des Panoramas bedeckt 1 km Leinwand 15 m hoch. Ein unsichtbares Orchester begleitet die Fahrt mit Musik, die dem Charakter jeder Oertlichkeit entspricht. Getränke und Leckerbissen gibt es auch nach Art einer jeden Gegend. So lassen sich selbst die Pariser, die sonst wenig reisen, eine Orientfahrt gefallen.

Gewinnbetheiligung der Bediensteten bei Staatsbetrieben.

Der bekannte Grossindustrielle Heinrich Freese, dessen Berufung in den Staatsrath s. Zt. ein gewisses Aufsehen gemacht hat, veröffentlicht in der „Deutschen Volksstimme" nachstehenden Aufsatz, der, wenn auch gegen seine Ausführungen Vieles und Erhebliches einzuwenden sein wird und zunächst nicht die geringste Aussicht auf eine praktische Durchführung seiner Vorschläge bestehen dürfte, immerhin wegen der darin entwickelten Gedanken allgemeines Interesse beanspruchen dürfte.

Herr Freese schreibt:

„Die soziale Tendenz des kommenden Jahrhunderts gegenüber der individualistischen des zu Ende gehenden wird durch nichts stärker gekennzeichnet, als durch den Wandel, der sich in den letzten Jahrzehnten vollzogen hat in der Stellung zum staatlichen und kommunalen Gewerbebetrieb. Es ist nur nöthig, heute Wilhelm von Humboldt's berühmte Arbeit über die Grenzen der Wirksamkeit des Staates nach langer Pause wieder in die Hand zu nehmen, um sich der vollen Bedeutung dieses Wechsels der Anschauungen bewusst zu werden.

Die Auffassung vom Wesen des Staates hat sich geändert. Man betrachtet ihn nicht mehr als nationale Vereinigung zu gegenseitigem Rechtsschutz, begehrt von den Schwachen, sorgsam überwacht von den Starken, die unter dem staatlichen Schutze ihre freie Bewegung zu verlieren fürchten. Mit dem langsamen Sinken des Tages hat sich allmählich fortschreitend ein höheres Bedürfniss nach Schutz, eine grössere Neigung eingestellt, die Aufgaben des Staates, die Rechte der Gesellschaft zu erweitern.

Der preussische Staats- und Finanzminister von Miquel, dessen feines Empfinden für das, was kommt, mehr als einmal rühmend hervorgehoben worden ist, hat am 26. Februar 1890 in den leider noch immer nicht veröffentlichten Verhandlungen des Staatsrathes über die Arbeiterschutzgesetze seiner Meinung dahin Ausdruck gegeben, dass er nach einer langen Periode der Befreiung und Entwickelung der Individualität den Eintritt einer neuen Periode als wahrscheinlich ankündigte, in der eine steigende Erweiterung der Aufgaben der staatlichen Gemeinschaft zu erwarten sei.

Das Auftreten der Sozialdemokratie und der anfangs ebenso verlachten Kathedersozialisten, die in ihrer Tragweite nicht überschätzbaren sozialpolitischen Gesetze des Fürsten Bismarck, die Verstaatlichung der grossen Eisenbahnen und die Einführung eines gesetzlichen Maximalarbeitstages für erwachsene weibliche Arbeiter, die Einschränkung des Börsenhandels, das Auftreten einer staatssozialistischen Genossenschaftsbewegung sind allen erkennbare Etappen auf diesem Wege. Die in vielen grossen Gemeinden mit beinahe alleiniger Ausnahme der individualistisch gebliebenen deutschen Reichshauptstadt zu Tage tretende Neigung der Bevölkerung, grosse zur Gemeinnutzung bestimmte Verkehrs- oder andere Betriebe nicht mehr wie früher der Initiative des Privatkapitales zu überlassen, und vorhandene Aktienbetriebe selbst unter Opfern und zuweilen sogar unter Anwendung sanfter Gewalt in Gemeindebesitz zu überführen, müssen als nicht weniger bedeutsam angesehen werden.

Ich glaube, dass wir erst im Anfange dieser Entwickelung stehen, und dass uns das neue Jahrhundert noch grosse Ueberraschungen in dieser Hinsicht bringen wird. Dabei sind die Gefahren des staatlichen Betriebes, seine Schwerfälligkeit, der übergrosse Einfluss einer geschäftsunkundigen Büreaukratie für jedermann heute ebenso erkennbar wie ehedem. Der Unterschied gegen früher ist nur, dass man die Gefahr der Bildung grosser monopolistischer privater Assoziationen und ihre verderbliche Wirkung auf die Entwickelung von Staat und Gemeinde, oder offen gesagt auf die Freiheit des nichtbetheiligten steuerzahlenden Volkes für noch grösser hält, als die offenbaren Nachtheile büreaukratischer staatlicher Verwaltung. Es sind durchaus nicht allein Gefühle des Neides gegen die besitzenden nichtarbeitenden Aktieninhaber, die oft ernten, wo sie nicht gesäet haben. Auch nicht allein das Gefühl, dass für den Staat und die Gemeinden neue, grosse Einnahmen bringende Geldquellen nöthig sind, um ihren neuerwachsenen Aufgaben gerecht werden zu können, ohne die Steuerzahler aufs neue zu belasten. Es ist zugleich last not least die instinktive Furcht vor dem Verlust der wirthschaftlichen und politischen Freiheit, die der Verstaat-

lichung und Kommunalisirung zahlreicher Betriebe in Parlament und Volk den Weg geebnet hat. Man hält die Freiheit besser gehütet bei der staatlichen Gemeinschaft als bei übermächtigen Privaten.

Ob diese Sorge begründet ist, will ich hier nicht erörtern, aber dass sie vorhanden ist und für manches Geschehene die Erklärung abgibt, erscheint mir zweifellos!

Ist diese Entwickelung der Dinge ganz unbedenklich und ist nicht zu befürchten, dass das beständige Anwachsen der Heerscharen staatlicher Post-, Eisenbahn- und anderer Beamter an Stelle der vermiedenen neue Schäden zeitigt? Wird der gänzliche Fortfall des Privatinteresses, der grundsätzliche Ausschluss des geistesfrischen und selbständigen Unternehmersinnes, der auf anderen industriellen und Verkehrsgebieten — man denke nur an die Entwickelung der Rhederei — so Gewaltiges geschaffen hat, nicht das Wachsen und Gedeihen der verstaatlichten Betriebe hemmen, sie zum Stillstand bringen? Werden nicht, wenn dies eintritt, zuletzt auch die Ueberschüsse und damit die Möglichkeit schwinden können, die auf jene jetzt noch reichlich fliessenden Einnahmen gegründeten Staatsausgaben weiter zu leisten und gleichzeitig das Heer der staatlichen Angestellten und Arbeiter in befriedigender Weise, d. h. besser als heute zu besolden?

Ich glaube nicht, dass denkende Volkswirthe und besonders die Leser dieses Blattes diesen bedenklichen Fragen ausweichen und sie leichten Herzens zu beantworten vermögen. Besonders nicht, wenn sie selbst in der Industrie stehen und wissen, was es bedeutet, wenn in grossen Unternehmungen der Geist der Initiative erlahmt, der nun einmal in diesen Dingen unentbehrlich ist. Deshalb kann es nicht unzeitgemäss sein, diese Frage zu untersuchen und zu überlegen, ob es nicht möglich ist, die Vortheile der Verstaatlichung zu bewahren, ohne den Hebel des Privatinteresses, des wichtigsten allen gewerblichen Fortschrittes, ganz zu verlieren. Mich beschäftigt diese Frage seit langem und ich kann sie nur dahin beantworten, dass den Beamten der Staats- und Kommunalbetriebe eine Verbesserung ihrer Lage und eine grosse Verstärkung ihres Interesses und Hebung ihrer Lebensfreudigkeit gewährt werden kann, wenn man in allen staatlichen und kommunalen Verkehrs- und sonstigen Betrieben, deren Beschaffenheit dies gestattet, die Gewinnbetheiligung der Beamten und Arbeiter einführt.

Ich schlage damit nichts neues vor. In der schweizerischen Postverwaltung hat die Gewinnbetheiligung in den Jahren 1869 bis 1872 bestanden. Sie bewährte sich glänzend und wurde nur aufgehoben, weil man die Verrechnung zu verwickelt angelegt hatte und die Beamten in anderen Zweigen des Staatsdienstes eifersüchtig wurden. Die Paris-Orléans-Eisenbahngesellschaft hat sie schon vor 44 Jahren eingeführt, und hält nach grossen damit erzielten Erfolgen noch heute daran fest. Die portugiesischen Staatstabakfabriken haben sie seit 1888, und die portugiesischen Delegirten bemerkten dazu in der Berliner Arbeiterschutzkonferenz 1890, dass gerade staatliche Industriebetriebe durch ihr Beispiel die Privatbetriebe zu allmählicher Hebung der Lage der Arbeiter veranlassen müssten.*)

Was sich hier und in Hunderten von ausländischen grossen Privatbetrieben bewährt hat und ihre Blüthe befördert hat, kann auch in Deutschland nicht als unmöglich angesehen werden. Fast überall hat sich die Gewinnbetheiligung, wo verständig eingerichtet und gehandhabt, als ein vortreffliches Mittel zur Hebung des Interesses der Beamten und Arbeiter erwiesen, den Geist der Zusammengehörigkeit erhöht und ihre Lage verbessert, ohne die Einkünfte des Unternehmers im geringsten zu schmälern. Gerade beim Staatsbetriebe fallen Bedenken, wie das Offenlegen der Gewinnverhältnisse fort, die viele Private abhalten, ihre Angestellten am Gewinn theilnehmen zu lassen.

Deshalb kann der Staat wie in der Errichtung von Arbeiterausschüssen den Privaten auch hier mit einem guten Beispiel vorangehen. Gerade beim Staatsbetriebe wird die prozentuale Betheiligung aller Beamten und Arbeiter an den Ueberschüssen grosse Erfolge aufweisen, weil sie in das umständliche Wesen büreaukratischer Verwaltung ein Etwas werfen würde, das nicht anders als ein Sauerteig wirken kann.

Eine Einbusse würde der Staat durch diese Institution nicht erleiden; denn es unterliegt nach allen bisherigen Erfahrungen keinem Zweifel, dass die den Staatsangestellten gewährte Ueberschussrate mehr als reichlich durch erzielte Ersparnisse und höhere Ueberschüsse gedeckt würde. Die Beamten und Arbeiter werden also Gehalt- und Lohnaufbesserungen, das Publikum eine Förderung der Dienstleistungen und der Staat höhere Einnahmen erlangen, ohne dass dafür ein anderes Opfer zu bringen wäre, als das Wagniss eines ernstlichen Versuches. Diesen zu unternehmen möchten wir unser Staatsministerium bitten. Gelingt er, so sind wir auch in dieser Frage allen Nationen ein wichtiges Stück voraus und die Zukunft der Staatsbetriebe ist gegen viele Gefahren gesichert, die ihn jetzt bedrohen. Dass sich ein Staatsmann finden möge, der nach reiflicher Erwägung diesen epochemachenden Versuch unternimmt, ist der Wunsch, den ich in der Neujahrsnacht unserem Vaterlande aussprechen will."

*) Gilmann-Katscher: Die Theilung des Geschäftsgewinnes. Leipzig 1891.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung am 10. d. Mts., die unter dem Vorsitze des Oberbau- und Ministerialdirektors Schröder stattfand, wurde mitgetheilt, dass der Geheime Regierungsrath Vogt, Ehrenmitglied des Vereins, am 26. Dezember v. J. zu Baden-Baden verstorben ist. Der Verein ehrte das Andenken seines verdienstvollen Mitgliedes durch Erheben von den Sitzen. Der Oberstleutnant Buchholtz, als Kassenführer, legte den Rechnungsabschluss für 1898 und den Voranschlag für 1899 vor. Sodann machte der Geheime Oberbaurath Dr. Zimmermann die angekündigten Bemerkungen zu dem Vortrage über Stossfugenüberbrückung, den Dr. Vietor in der Versammlung vom 11. Oktober v. J. gehalten hatte. Die Stossfuge zwischen den einzelnen Schienen ist in der Fahrbahn die empfindlichste Stelle gegen Abnutzung. Dr. Vietor hatte in seinem Vortrage zunächst die Nachtheile der zur Zeit gebräuchlichen Schienenstossverbindungen geschildert und dann auf die Vorzüge hingewiesen, die einige neuere Anordnungen gewähren würden. Dr. Zimmermann wies nach, dass in dem Vortrage bei Schilderung der Nachtheile der gebräuchlichen Schienenstossverbindungen vielfach starke Uebertreibungen untergelaufen sind. Er legte eingehend dar, dass insbesondere die hinsichtlich des nachtheiligen Einflusses der Unvollkommenheiten der gebräuchlichen Stossverbindungen gemachten Zahlenangaben auf falschen Voraussetzungen und Rechnungen beruhen. Die wahren Werthe seien um mehrere Tausendmal kleiner, als die berechneten. Damit entfalle natürlich die Möglichkeit, durch irgend welche Verbesserungen Ersparnisse in solcher Höhe zu machen, wie sie Dr. Vietor in seinem Vortrage in Aussicht gestellt hatte. Die eine der empfohlenen Anordnungen, die den Namen „Stossfangschiene" trägt, sei in ähnlicher Ausführung bereits früher in Amerika angewendet worden. Da sie dort in Vergessenheit gerathen sei, müsse angenommen werden, dass sie keinen Erfolg gehabt habe. Die in Deutschland patentirte Anordnung habe sich bei den umfassenden Versuchen, die bei den preussischen Staatsbahnen angestellt sind, in einigen Fällen, wo die Umstände dafür besonders günstig waren, bis jetzt befriedigend gehalten. In anderen Fällen dagegen seien die Versuche weniger günstig ausgefallen. Auch der neuerdings in Amerika angestellte Versuch, auf den Dr. Vietor besonderes Gewicht gelegt hatte, habe schon nach sechs Monaten zu Schäden an den Stossfangschienen geführt, welche bewiesen, dass diese Schienen heftigen Angriffen der Eisenbahnwagenräder ausgesetzt seien, die nicht ohne nachtheiligen Einfluss auf die Haltbarkeit der Stossverbindung und die Ruhe der Fahrt sein können. Im übrigen sei die Dauer der Erprobung dieser Anordnung noch viel zu kurz, als dass man schon jetzt ein abschliessendes Urtheil über ihren technischen und wirthschaftlichen Werth fällen könne. Die andere von Dr. Vietor empfohlene Anordnung, die sogen. „Wechselstegschiene", unterscheide sich nicht wesentlich von den Blattstossschienen, die bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung schon seit längerer Zeit in Anwendung sind.

In der darauf folgenden Besprechung, an der u. a. auch Dr. Vietor sich betheiligte, blieb die Darstellung des Vortragenden unbeanstandet. Im weiteren Verlaufe der Besprechung theilte Dr. Vietor mit, dass der Versuch in Amerika mit Stossfangschienen aus härterem Material fortgesetzt werden solle, auch sah sich der als Gast anwesende Ingenieur, Baurath Köstler aus Wien, zu der Mittheilung veranlasst, dass auf der seit vorigem Jahre mit einer Theilstrecke dem Betriebe übergebenen Wiener Stadtbahn die Stossfangschiene zur Anwendung gekommen sei und sich bis jetzt gut bewährt habe. Köstler stimmte aber dem Vortragenden insofern zu, als er anerkannte, dass aus einer so kurzen Probezeit noch kein Schluss auf die Bewährung für die Dauer gezogen werden könne.

Des weiteren gab Oberingenieur Froitzheim noch eine kurze Mittheilung über eine von ihm vorgeschlagene Anordnung der Herzstücke für Weichen auf Kleinbahnen.

In üblicher Abstimmung wurden als einheimische Mitglieder in den Verein aufgenommen: Regierungs- und Baurath Settgast und Eisenbahnbauinspektor Stromeyer.

Bücherschau.

— **Engelmann's Kalender für Beamte der königlich württembergischen Staatseisenbahnen 1899.** Redaktion Finanzrath Schall, Mitglied der Generaldirektion der königlich württembergischen Staatseisenbahnen. Der Inhalt des 7. Jahrganges hat wieder eine erhebliche Erweiterung erfahren. Der I. Theil behandelt in acht Abschnitten das Verhältniss der württembergischen Eisenbahnverwaltung zum Reich, zu anderen Eisenbahnverwaltungen, zur Post- und Telegraphenverwaltung, zur Zoll- und Steuerverwaltung, zur Militärverwaltung, ferner die allgemeine Verwaltung, die Organisation, die Wohlfahrtseinrichtungen, die Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Bediensteten, die Einkommensverhältnisse des Personals, die Bestimmungen für Unterbediensteten-Stellenanwärter, die Vorschriften, betr. Betriebsstörungen und Unfälle, eine Reihe wichtiger Vorschriften im Personalwesen. Der II. Theil enthält die Dienstaltersliste der Beamten und Bediensteten der Eisenbahn- und Bodenseedampfschifffahrtsverwaltung und eine grössere Zahl von Gesetzen, Vorschriften, Tabellen, Statistik u. dergl. Der Kalender hat mit seinen früheren Jahrgängen eine überraschend günstige Aufnahme gefunden, der neue Jahrgang wird zweifellos in dieser Beziehung nicht zurückstehen.

— **Kalender für Eisenbahntechniker.** Begründet von Edm. Heusinger von Waldegg. Neubearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen von A. W. Meyer, königlicher Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor in Hannover. 26. Jahrgang. 1899. Zwei Theile. Mit einer Eisenbahnkarte in Farbendruck und zahlreichen Abbildungen im Text. Wiesbaden 1899, J. F. Bergmann. Preis 4 *M*.

Der neueste Jahrgang dieses beliebten Taschenkalenders weist wesentliche Veränderungen auf. Die Kapitel „Vermessungswesen“ (von Professor Dr. Hammer), „Eisenbahnbetrieb“ (von Professor J. Meyer) und „Strassenbahnen“ (von Jürges) sind ganz neu bearbeitet worden; neu aufgenommen wurden die Abschnitte „Oberbauanordnung der preussischen Staatseisenbahnen“ (von Schubert) und „Die Schmiermittel und das Schmieren“ (von Josef Grossmann); andere Abschnitte sind durch zahlreiche Zusätze vermehrt; die Preisangaben sind dem jetzigen Stande gemäss berichtigt; die neuerlassenen Bestimmungen über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen Deutschlands haben die erforderliche Berücksichtigung erfahren; die Angaben der „Technischen Statistik“ erscheinen unter Berücksichtigung der neuesten amtlichen Mittheilungen richtig gestellt. Es soll jedoch nicht unerwähnt bleiben, dass Einzelheiten, was bei derartigen Behelfen unvermeidlich, inzwischen überholt worden sind. So sind beispielsweise die Angaben über den Post- und Telegraphenverkehr infolge der neuen, am 1. Januar d. J. in Geltung getretenen Abmachungen nicht mehr in vollem Umfange zutreffend.

— **Kalender für Strassen- und Wasserbau- und Kulturingenieure.** Begründet von A. Rheinhard. Neu bearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen von R. Scheck. 26. Jahrgang. 1899. Mit einer Eisenbahnkarte in Farbendruck und zahlreichen Abbildungen im Text. Wiesbaden 1899. J. F. Bergmann. Preis 4 *M*.

Der vorliegende Jahrgang dieses beliebten, aus einem gebundenen und zwei gehefteten Theilen bestehenden Kalenders weist wieder verschiedene Ergänzungen und Abänderungen auf. Es war dies trotz der im allgemeinen beibehaltenen sehr praktischen Anordnung erforderlich, um den raschen Fortschritten der Technik zu folgen, um wissenschaftlich und praktisch auf der Höhe der Zeit zu bleiben. So ist eine theilweise Umarbeitung des Kapitels „Wasserbau“, namentlich in Bezug auf den Schifffahrtsbetrieb, erfolgt, hat der Abschnitt über „Thalsperren“ mancherlei Ergänzungen erfahren und sind die Kapitel über das „Vermessungswesen“ und die „Anlage von Strassenbahnen“ völlig neu bearbeitet worden. Eine Durchsicht des Kalenders lässt deutlich das Bestreben der Verfasser erkennen, denselben dem praktischen Bedürfniss der Leser entsprechend stets zu ergänzen.

— **Grundriss der Verfassung und Verwaltung in Preussen und dem Deutschen Reiche.** Von Graf Hue de Grais, königlichem Regierungspräsidenten. 5. Auflage. Berlin 1898. Verlag von Julius Springer. Preis 1 *M*.

Die vorliegende, bis in die neueste Zeit ergänzte Auflage des Werkes hat wiederum eine nicht unerhebliche Erweiterung erfahren, insbesondere hat auch der mit dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuches und seiner Nebengesetze vom Jahre 1900 ab sich ergebende Rechtszustand die erforderliche Berücksichtigung gefunden. Nicht verschwiegen soll werden, dass auf S. 107 die Befugnisse des Reichseisenbahnamtes (§ 84 Abs. 2) unzutreffend dargestellt sind, da dieselben nach Angabe des Verfassers in der Verwaltung des Eisenbahnwesens zur Wahrnehmung der dem Reiche vorbehaltenen Einwirkung auf Betrieb und Tarifwesen bestehen sollen, während das Reichseisenbahnamt thatsächlich nur Aufsichtsrechte ausübt. In der Eintheilung und Anordnung des Stoffes schliesst sich das Werk wiederum dem bekannten grösseren Handbuch des Verfassers an und ist besonders auf eine einfache und leicht fassliche Darstellungsweise Bedacht genommen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 1,308 km lange Verbindungsstrecke Czalositz A.T.E.-Czernosek Oe. N. W. B. der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 29. Dezember v. J. dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Mit Beginn der gegenwärtigen Winterfahrordnung wurde auf der Lokalbahn Mering-Weilheim der zwischen den Haltestellen Geltendorf und Greifenberg gelegene Halteplatz St. Ottilien für den Personenverkehr eröffnet. Die Entfernungen betragen von Geltendorf 1,89 km und von Greifenberg 3,11 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Der zwischen den Stationen Tingleff und Bülderup-Bau an der Strecke Tingleff-Tondern belegene Personenhaltepunkt Terkelsbüll wird am 15. Februar d. J. für den beschränkten Stückgutverkehr eröffnet werden. Frachtstücke von mehr wie 250 kg Einzelgewicht sind von der Abfertigung von und nach Terkelsbüll ausgeschlossen.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 248 vom 17. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Uebertragung des Verkaufes zusammenstellbarer Vereinsfahrscheinhefte an einen Reiseunternehmer (abgesandt am 19. Januar d. J.).

Nr. 266 vom 18. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Festsetzung neuer Bestimmungen in den technischen Vereinbarungen rücksichtlich des Radstandes und der Achsbelastungen bei Lokomotiven (abgesandt am 21. Januar d. J.).

Nr. 269 vom 16. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn sowie die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, Begleitschreiben zum Protokoll der am 12./13. Januar d. J. in Nürnberg abgehaltenen Sitzung des Unterausschusses zur Neubearbeitung der auf den Vereinsreiseverkehr bezüglichen Drucksachen (abgesandt am 21. Januar d. J.).

Nr. 295 vom 18. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend den Entwurf neuer Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 21. Januar d. J.).

Nr. 302 vom 19. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Ausführungsbestimmungen zu dem Uebereinkommen über die Abrechnungsstelle des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 21. Januar d. J.).

Nr. 302 vom 19. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend die Ausführungsbestimmungen zu dem Uebereinkommen über die Abrechnungsstelle des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 21. Januar d. J.).

Nr. 309 vom 19. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen (mit Ausnahme der im Ausschusse für Angelegenheiten des Personenverkehres vertretenen Verwaltungen), betreffend das Protokoll der am 12./13. Januar d. J. in Nürnberg abgehaltenen Sitzung des Unterausschusses zur Neubearbeitung der auf den Vereinsreiseverkehr bezüglichen Drucksachen (abgesandt am 21. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahngesellschaft.

Am 1. Februar wird der Personen- und Gepäckverkehr auf der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn eröffnet.

Die Stationsbezeichnung „Pabstthum" ist mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden in „Radensleben" abgeändert.

Neuruppin, den 16. Januar 1899. (233)

Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

2. Verkehrsstörungen.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen.

Die Bahnstrecke Sigmaringen-Gutenstein ist wegen Hochwassers seit 15. d. Mts. auf die Dauer von etwa 14 Tagen unfahrbar.

Stuttgart, den 19. Januar 1899. (234)

3. Güterverkehr.

Frachtvergünstigung für die Weltausstellung in Paris im Jahre 1900.

Für Gegenstände, die zu der vom 15. April bis 5. November 1900 in Paris stattfindenden Weltausstellung aufgegeben werden, wird auf den Linien der sächsischen Staatsbahnen nur die halbe tarifmässige Fracht berechnet, wenn von dem Versender eine Bescheinigung des für die Ausstellung ernannten Reichskommissars darüber beigebracht wird, dass die betreffenden Gegenstände für die Ausstellung bestimmt sind. Die Güter sind mit einer Bezeichnung zu versehen, woraus ihre Bestimmung für die Ausstellung ersichtlich ist. Auch müssen die Frachtbriefe den Vermerk enthalten, dass die Sendung durchweg aus Ausstellungsgut besteht.

Die Rückbeförderung der Güter auf den Strecken der sächsischen Staatsbahnen wird gleichfalls für die Hälfte der tarifmässigen Fracht ausgeführt, wenn den Frachtbriefen für den Rückweg ein vom Reichskommissar ausgestellter Rücksendungsnachweis beigefügt ist. Auch die Frachtbriefe für die Rückbeförderung haben den Vermerk zu enthalten, dass die damit aufgelieferten Sendungen allenthalben aus Ausstellungsgut bestehen.

Dresden, am 19. Januar 1899. (235)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.
von Kirchbach.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft 5.

Mit Gültigkeit vom 24. d. Mts. treten für die Beförderung von Holz der Abtheilung a folgende Sätze in Kraft:

Von Schladming nach	Pfennig für 100 kg
Bautzen	134
Erdmannsdorf	156
Frankenberg	159
Grünhainichen	154
Hetzdorf b. Oederan	156
Leubsdorf	155
Marienberg	146
Neukirchen i. Erzgeb.	162
Olbernhau	153
Reichenbach i. V. (ob. Bhf.)	139
„ „ „ (u. Bhf.)	144
Reifland	152
Schwarzenberg	149
Waldkirchen b. Zschopau	159
Wilischthal	159

Dresden, den 21. Januar 1899. (236)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Unter Aufhebung des in beiden Abtheilungen der Tarifhefte 1, 3 und 5 enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 10 wird am 15. Februar 1899 ein Tarifheft Nr. 10 für die Beförderung von Sprit und Spiritus in Fässern eingeführt. Die Frachtsätze dieses Tarifheftes gelten nur bei Aufgabe von Wagenladungen zu 10 000 kg oder bei Zahlung der diesem Gewichte entsprechenden Fracht für jeden verwendeten Wagen.

Gegenüber den bisherigen direkten Frachtsätzen enthalten die neuen erhebliche Verbilligungen.

Der Verkaufspreis des Tarifheftes 10 beträgt 60 ₰.

Karlsruhe, den 19. Januar 1899. (237)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Am 1. Februar 1899 treten die Nachträge XXII zum Heft A, I. und II. Abtheilung, XXIII zum Heft B und XX zum Heft C vom Theile II des rheinisch-westfälisch - belgischen Gütertarifes vom 1. Juni 1890 in Kraft.

Dieselben enthalten u. a. neue vielfach ermässigte Frachtsätze für Eilgut und Frachtstückgut, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz für die Stationen Bockryck und Genck, Aufnahme der Stationen Helchteren und Zonhoven in diesen Ausnahmetarif und der Stationen Anseremme und Spontin in den Ausnahmetarif 29 für Wegebaumaterialien.

Die Nachträge zu Heft A enthalten ferner die Aufnahme der Stationen Burgwaldniel in die allgemeinen Tarifklassen, Köln Hafen in die allgemeinen Tarifklassen, die Ausnahmetarife 6 (Roheisen), 7 (Eisenerz), 9 (Holz), und Schlaverie in die allgemeinen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 6 (Roheisen), 8 (Thomasschlacken) und 9 (Holz).

Ausserdem werden durch die Nachträge mit Gültigkeit vom 15. März d. J. aufgehoben:

die Frachtsätze der Stationen Vireux (Viroin) und Vireux (Est) sowie die Anwendung der Frachtsätze der Station Beirvelde für die Station Loochristi; für letztere kommen fortan diejenigen der Station Gand (Sud) zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 20. Januar 1899. (238)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zu dem Tarif für den Verkehr von Basel S. C. B. nach Stationen der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz, sowie der Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt a. M. und Köln vom 1. Juni 1891 tritt mit Wirkung vom 1. März d. J. der Nachtrag I in Kraft. Die in diesen aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt.

Mainz, den 18. Januar 1899. (239)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab wird die Haltestelle Hermsdorf bei Görlitz für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen in den direkten

Verkehr mit den Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen einbezogen. Bis zur Ausgabe des nächsten Tarifnachtrages für den oben bezeichneten Verband sind der Frachtberechnung im Verkehre mit:

a) den sächsischen Stationen Bodenbach, Brambach, Eger, Franzensbad, Tetschen und Voitersreuth die Tarifentfernungen der Station Moys bei Görlitz;
b) sämmtlichen übrigen sächsischen Verbandstationen dagegen die Tarifentfernungen der Station Moys bei Görlitz zuzüglich 5 km

zu Grunde zu legen.

Breslau, den 19. Januar 1899. (240)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Abfertigung von Wagenladungen nach „Münster Hafen".

Nachdem der städtische Hafen in Münster nebst Anschlussgleisen nach dem Bahnhofe Münster in Betrieb genommen ist, treten wegen des Wagenladungsverkehrs mit dem Hafen folgende Bestimmungen in Kraft:

Die Frachtbriefe der für den Hafen bestimmten Sendungen haben die Vorschrift „Münster Hafen" zu tragen.

Sendungen ohne diese Vorschrift werden wie Sendungen für Münster Ort behandelt und auf dem Freiladegleise zur Entladung bereit gestellt. Eine nachträgliche Ueberführung zum Hafen erfolgt auf ausdrücklichen, bei der Güterabfertigungsstelle Münster zu stellenden Antrag des Empfängers und nur gegen Erhebung der Rangirgebühr und des Wagenstandgeldes für mindestens einen Tag. Mit der Eisenbahn in ganzen Wagenladungen eingehende Zollgüter werden nur bei der neuen Zollabfertigungsstelle am Hafen zollamtlich behandelt. Sie werden daher nach „Münster Hafen" abgefertigt.

Die Wagenbestellung für vom Hafen zu versendende Wagen erfolgt schriftlich unter Benutzung der von der Eisenbahnverwaltung vorgesehenen Formulare, welche nach Abstempelung durch die Hafenverwaltung der Güterabfertigungsstelle zuzustellen sind.

Für die eisenbahnseitige Ueberführung der Wagenladungen nach und von Münster Hafen werden 90 ₰ für jeden Wagen erhoben.

Münster, den 20. Januar 1899. (241)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Güterverkehr Theil II Heft 2.

Am 25. d. Mts. tritt für die Beförderung von Pflastersteinen, bei Frachtzahlung nach dem Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens aber für 10 000 Kilogramm für jeden Wagen und Frachtbrief nachstehender Frachtsatz in Kraft:

von Mirowitz nach Dresden-Altstadt 73 ₰ für 100 kg.

Dresden, den 20. Januar 1899. (242)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin etc.

Vom 25. Januar d. J. ab werden die Stationen der Neubaustrecke Pyritz-Jädickendorf der Stargard-Cüstriner Bahn in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 20. Januar 1899. (243)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Brandis der königlich sächsischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 20. Januar 1899. (244)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 ab sind im Waarenverzeichniss des Binnenausnahmetarifes 9 (Kalitarifes) der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen die Worte:

„Ferner kalzinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenprodukten der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalt von 20 % reinem Kali, endlich konzentrirter Kalidünger (aus Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali"

durch folgende ersetzt worden:

„Kalidüngesalze zu einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali."

Strassburg, den 18. Januar 1899. (245)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. werden die Stationen Hochfeld B. M. und Hochfeld Rh. in den Ausnahmetarif 5 a für Steine des Spezialtarifs III aufgenommen und sind daher auf Seite 190 des Gütertarifs vom 1. Oktober 1896 unter Schnitttafel B I mit einem Theilfrachtsatz von je 0,70 ℳ für 100 kg nachzutragen.

Köln, den 19. Januar 1899. (246)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr, Tarif vom 1. Juli 1896.

Die Anstossbeträge für die Stationen der Lokalbahnstrecken Breitengüssbach-Maroldsweisach, Straubing-Konzell, Bodenwöhr-Neunburg v. W. und Bayreuth-Warmensteinach sind um je 6 ℳ für 10 000 kg zu kürzen, und die Stationen Krupa und Renc der Buschtêhrader Eisenbahn sowie die Stationen Bad Steben und Velden a. d. Vils in den Tarif aufgenommen.

München, den 19. Januar 1899. (247)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1899 werden in dem Waarenverzeichnisse

a) des Ausnahmetarifes 3 für rohe Kalisalze (Kalitarif) im Binnengütertarife für normalspurige Linien vom 1. Oktober 1898,
b) des Ausnahmetarifes für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 unter I B b (normalspurige Linien) und unter I B c (schmalspurige Linien) die Worte

„kalzinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenprodukten der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalt von 20 % reinem Kali; konzentrirter Kalidünger (aus Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali."

gestrichen und an deren Stelle gesetzt:

„Kalidüngesalze zu einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali."

Dresden, am 17. Januar 1899. (248)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Ausnahmetarif für Holz und Rinden Theil IV, Heft 1, vom 1. Oktober 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 15. Februar 1899 wird die Station Reichraming der k. k. österr. Staatsbahnen für den Verkehr mit nachbezeichneten deutschen Stationen in den Abschnitt I für Holz aus Oesterreich aufgenommen.

Nach	von Reichraming		
	Abtheilung		
	I	II	III
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
1. Station der k. württemb. Staatsbahnen:			
Heilbronn a. Neckar	1,39	1,63	1,80
2. Station der grossh. badischen Staatsbahnen:			
Mannheim B. B. . .	1,58	1,85	2,02
3. Station der pfälzischen Eisenbahnen:			
Ludwigshafen a. Rh.	1,61	1,89	2,06
4. Stationen der k. preuss. u. grossh. hess. Eisenb.-Dir. Mainz:			
Gustavsburg . . .	1,56	1,91	2,03
Mainz C. B.	1,59	1,94	2,06
Mainz Hafen . . .	1,57	1,92	2,04
Mannheim (D.-B. Mainz)	1,58	1,85	2,02
Mannheim-Neckarvorstadt	1,58	1,85	2,02
5. Stationen der k. Eisenb.-Dir. Frankfurt a. M.:			
Frankfurt a. M. Hafen (rechtsm.) . . . . }	1,50	1,84	1,95
Frankfurt a. M. Hauptbahnhof . . . . }			
Frankfurt a. M. Ostbahnhof . . . . }			
Frankfurt a. M.-Sachsenhausen . . . }			
Kastel	1,58	1,93	2,06

München, den 14. Januar 1899. (249)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1899 tritt zum Tariftheil II, Heft 3 vom 1. Februar 1898 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält einen neuen Ausnahmetarif Nr. 2 (für Holz und Borke), einen

neu berechneten Ausnahmetarif Nr. 3 (für Erze), einen neuen Ausnahmetarif Nr. 7 (für Eier), Frachtsätze des Ausnahmetarifes 12 für einzelne Artikel und Stationsverbindungen im Verkehre nach Deutschland, geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 13 (für Graphit), einen neuen Ausnahmetarif Nr. 26 (für Schafwollgarne) und einen neuen Ausnahmetarif Nr. 31 (für Magnesit), ferner Ergänzungen und Berichtigungen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 ₰ oder 20 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 17. Januar 1899. (250)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsatz für die Beförderung von Pferden von Wien I. K. E. B. (Westbahnhof) nach Paris.

Bis zur Einführung eines direkten Tarifes, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899, wird für die Beförderung von kleinen Pferden (Ponnies) und von solchen abstammenden Fohlen galizischer und russischer Provenienz von Wien I. K. E. B. (Westbahnhof) nach Paris, Station der französischen Ostbahnen, der Frachtsatz von 673,30 Frcs. pro Wagen mit 25 qm Ladefläche im Rückvergütungswege gewährleistet.

Die Frachtberechnung erfolgt ohne Rücksicht auf die Stückzahl der in einem Wagen verladenen Pferde. Die Beistellung von Wagen mit bestimmter Ladefläche kann nicht beansprucht werden.

Die Begünstigung findet nur auf die unter dem Namen „koniki" bekannten kleinen Landpferde und Fohlen dieser Rasse, nicht aber auf Pferde eines grösseren Schlages oder auf von letzteren abstammende Fohlen Anwendung.

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbriefe von Wien I. K. E. B. (Westbahnhof) bis Paris und der auf dieselbe Firma als Empfängerin lautenden Aufnahmebescheinigungen für den Transport von der galizischen Aufgabestation bis Wien K. F. N. B.

Diese Dokumente sind vom Absender bis längstens Ende März 1900 der k. k. Staatsbahndirektion Wien vorzulegen.

Wien, am 17. Januar 1899. (251)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungar.-russischer Grenzverkehr.

Einführung ermässigter Frachtsätze für Rosshaartransporte von Granica trs. bezw. Szczakowa trs. nach Ala trs. (für Mailand).

Mit Gültigkeit vom 22. Januar 1899 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1899, gelangen für Rosshaartransporte russ. Herkunft, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für:

a) Stückgut,
b) mindestens 5 000 } kg für den Fracht-
c) „ 10 000 } brief u. Wagen

von Granica trs. bezw. Szczakowa trs. nach Ala trs. (für Mailand) nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

a) 865 }
b) 686 } Heller für 100 kg.
c) 584 }

Für die Abfertigung der Transporte sind die einschlägigen Bestimmungen des obengenannten Tarifes, Theil II, Heft 1 vom 1. August 1895, maassgebend.

Wien, am 17. Januar 1899. (252)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Holz des Aus.-Tar. Nr. 3 b treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1899 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	
von Bednarów	184	₰
„ Bogdanówka-Kamionka	184	„
„ Bolechów	165	„
„ Brody	184	„
„ Buczacz	184	„
„ Czernowitz	184	„
„ Czortków	184	„
„ Dolina	165	„
„ Hadikfalva, Hatna, Hliboka	184	„
„ Kalusz	182	„
„ Krasne	184	„
„ Krechowice	174	„
„ Lawoczne	182	„
„ Lemberg	165	„
„ Lubience	165	„
„ Maxymówka	184	„
„ Nepolokoutz	184	„
„ Ozydów	184	„
„ Ottynia	184	„
„ Podwoloczyska	184	„
„ Skole	165	„
„ Stanislau	184	„
„ Stryj	165	„
„ Tarnopol	184	„
„ Tlumacz-Palahicze	184	„
„ Worochta, Woronienka	184	„
„ Zablotce	184	„
„ Zadwórze	182	„
„ Zborów	184	„
„ Zloczów	184	„

Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg.

Für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 25 ₰ für 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 20. Januar 1899. (253)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

(Einführung eines neuen Tarifes — Theil IV, Heft 1 — für Holztransporte zwischen österreichischen und schweizerischen Stationen.)

Am 1. Februar 1899 tritt ein neuer Ausnahmetarif (Theil IV, Heft 1) für die Beförderung von Holz und Borke zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg) und der k. k. pr. Südbahngesellschaft (österr. Linien) einerseits, dann Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie Stationen schweizerischer Eisenbahnen, ferner den Stationen Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen der grossh. badischen Staatseisenbahnen anderseits in Wirksamkeit, wodurch der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1894 sammt Anhang und den Nachträgen I und II aufgehoben und ersetzt wird.

Insoweit durch den neuen Tarif — welcher bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 1 Krone 50 Heller für das Stück zu beziehen ist — Frachterhöhungen eintreten, oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 28. Februar 1899 in Kraft.

Wien, am 17. Januar 1899. (254)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.

Berichtigungen.

Mit Gültigkeit vom 5. März l. J. sind in dem mit 1. Oktober 1898 zur Einführung gebrachten Nachtrag II zu Theil II, Heft 1 des Tarifes für den oben genannten Verkehr nachstehende Berichtigungen durchzuführen:

1. Auf den Seiten 12 und 13 sind die für die Relation von Lemberg podzamkiem nach Granica trs. bezw. Szczakowa trs. vorgesehenen Frachtsätze wie folgt abzuändern:

Eilgut		Frachtgut																				
			Wagenladungsklassen		Spezialtarife									Ausnahmetarife								
					I			II			III			I			II			III		
gewöhnliches	ermässigtes	Stückgut	A	B	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Frachtsatz für 100 kg in Hellern																						
703	352	271	204	161	266	195	153	249	161	144	241	136	119	186	158	133	152	124	107	135	116	99

2. Auf den Seiten 12, 13, 16 und 17 ist die Station Pilsen-Skodawerke mit sofortiger Gültigkeit sammt Kilometer und Frachtsätzen gänzlich zu streichen; dagegen ist im Haupttarife Theil II, Heft 1, auf den Seiten 16, 17, 30, 31, 42, 43, 58 und 59 neben der Station Pilsen ein †) zu setzen und am Fusse dieser Seiten nachstehende Anmerkung aufzunehmen:

†) Für Sendungen nach Pilsen-Skodawerke finden dieselben Frachtsätze, erhöht um 0,6 Heller für 100 kg, Anwendung.

Wien, am 19. Januar 1899. (255)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galiz.-südwestruss. Grenzverkehr.

Zusammenlegung des märkischen und des Freiburger Güterbahnhofes zu Breslau zu einem gemeinschaftlichen Güterbahnhofe mit der Bezeichnung „Breslau märkisch-Freiburger Bahnhof".

Am 1. Januar 1899 wurden der märkische und der Freiburger Güterbahnhof zu Breslau zu einem gemeinschaftlichen Güterbahnhofe vereinigt, welcher die Bezeichnung „Breslau märkisch-Freiburger Bahnhof" erhalten hat.

Soweit nach dem 1. Januar 1899 in dem vom 1. September 1896 gültigen Tarif Theil II, Heft 1, und in dem vom 1. August 1898 gültigen Tarif Theil II, Heft 2, für den obenbezeichneten Verkehr nicht besondere Frachtsätze für den vereinigten Bahnhof zur Einführung gelangen, erfolgt die Frachtberechnung im Verkehre mit Breslau märkisch-Freiburger Bahnhof zu den jeweils niedrigsten der für Breslau märkischer Bahnhof und Breslau Freiburger Bahnhof bestehenden Frachtsätzen.

Wien, am 19. Januar 1899. (256)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen

---

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Ergänzung der „Allgemeinen Bestimmungen" des Tariftheiles I (Tarif für Schmalspurbahnen).

In der Abtheilung A des „Tarifes, Theil I für Schmalspurbahnen, enthaltend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern im Bereiche der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen" sind die durch unterstrichene Frakturschrift gekennzeichneten abweichenden Bestimmungen für den Uebergangsverkehr zwischen Schmal- und Vollspurbahnen in nachstehender Weise zu ergänzen:

Nach der Ziffer 4 der bezeichneten abweichenden Bestimmungen der Zusatzbestimmung X zu § 50 des Eisenbahnbetriebsreglements (Seite 774 des Generalgütertarifes 1899) und nach den bezeichneten abweichenden Bestimmungen zu Nr. XXXIV der Anlage B des Eisenbahnbetriebsreglements (Seite 789 des Generalgütertarifes 1899) ist folgende Bemerkung aufzunehmen:

„Im Uebergangsverkehre von der Vollspurbahn auf die Pinzgauer Lokalbahn (Zell am See-Krimml) wird Heu und Stroh in unverpacktem Zustande zur Beförderung zugelassen."

Diese vom 1. Februar 1899 gültige Ergänzung wird mit dem nächsten Tarifnachtrage durchgeführt werden.

Wien, am 19. Januar 1899. (257)

Süddeutsch-rumänischer Eisenbahnverband. Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg.

Frachtfreie Rückbeförderung leerer, gebrauchter Getreidesäcke auf den rumänischen Eisenbahnen.

Gebrauchte Säcke sind nach der Güterklassifikation des Theil I, Abtheilung B für den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn u. Deutschland andererseits von der Abfertigung im Verbandsverkehre ausgeschlossen.

Im Binnenverkehr der rumänischen Eisenbahnen geniessen die Versender von Getreide, Oelsaaten und Hülsenfrüchten in Säcken die Begünstigung des frachtfreien Rücktransportes dieser Säcke auf Grund von Legitimationsscheinen, welche auf Verlangen den Versendern bei Aufgabe der Sendung ausgehändigt werden. Diese Scheine werden den den Volltransport begleitenden Frachtbriefen beigegeben und sind von den Empfängern den für den Rücktransport auszustellenden Frachtbriefen beizufügen.

Wien, am 16. Januar 1899. (258)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Die Lieferung der für das Etatsjahr 1899 erforderlichen 640 Stück Grenz- und Unterlagssteine zum Einsteinen der Nebenbahnstrecke Hundsfeld-Trebnitz soll vergeben werden.

Die Unterlagen liegen im diesseitigen Dienstzimmer zur Einsicht aus und können für 75 ₰ — Briefmarken ausgeschlossen — von hier bezogen werden. Termin zur Eröffnung der eingegangenen Angebote ist auf Montag, den 6. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, angesetzt und findet in Gegenwart der erschienenen Bieter statt.

Breslau, den 18. Januar 1899. (258a)

Kgl. Eisenbahnbetriebsinspektion 4.

Die Lieferung von 7 000 cbm Kies und 4 000 cbm Steinschlag (Kleinschlag) als Eisenbahnbettungsmaterial für das Rechnungsjahr 1899 soll im ganzen oder getheilt — jedoch nicht in Mengen unter 500 cbm — vergeben werden. Die Bedingungen können in dem Büreau der unterzeichneten Inspektion — Zimmer Nr. 145 des Hauptverwaltungsgebäudes — eingesehen, auch von dort gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 20 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Bettungsmaterial" versehen, portofrei an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt Mittwoch, den 8. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr, im Beisein der etwa erschienenen Bewerber.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, den 12. Januar 1899. (259)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Die Ausführung der Erd- und Maurerarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers des Looses I der Neubaustrecke Neidenburg-Ortelsburg, und zwar von Station 9 + 50 bis Station 111 + 25 soll einschliesslich theilweiser Lieferung der Materialien öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, hintere Vorstadt Nr. 55 a, Zimmer 131, und in dem Abtheilungsbüreau zu Neidenburg zur Einsicht aus. Verdingungshefte ohne Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 2,20 ℳ für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Herstellung des Bahnkörpers des Looses I der Strecke Neidenburg-Ortelsburg, Station 9 + 50 bis 111 + 25" bis spätestens zum Termin, den 17. Februar, Vorm. 9 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Königsberg i/Pr, den 20. Jan. 1899. (260)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 360 000 kg Portlandcement soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen bei der unterzeichneten Bauabtheilung während der Dienststunden (8—1 Uhr bezw. 4—½7 Uhr) zur Einsicht aus. Angebotformulare nebst Bedingungen können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Versiegelte Angebote mit der Aufschrift „Lieferung von Portlandcement" sind bis zum Verdingungstermin, Montag, den 6. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Magdeburg, Hauptbahnhof, Wilhelmstrasse 8 t, den 21. Januar 1899. (261)

Königliche Eisenbahnbauabtheilung (Magdeburg-Neustadt).

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Bahnhofsbauten zu Dresden.

Die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Unterführung der Strasse 1 unter der Gleisverbindungskurve nach Klotzsche in Dresden-Neustadt, mit kontinuirlichen Blechträgern von 44 m Gesammtstützweite und annähernd 170 t Fluss- und Gusseisen und 10 t Stahl umfassend, soll an den Mindestfordernden vergeben werden. Die Montirung hat in der zweiten Hälfte des Jahres 1900 zu erfolgen und ist innerhalb dreier Monate zu bewirken. Es bleibt jedoch die Auswahl unter den Bietern, sowie das Recht der Zurückweisung sämmtlicher Angebote vorbehalten.

Lieferungsbedingungen, Zeichnungen, Gewichtsberechnungen, statische Begründung und Preisliste für diese Arbeiten sind, soweit der Vorrath reicht, gegen Erlegung von 10 ℳ beim Brückenbaubüreau in Dresden, Strehlenerstrasse 1, II, zu erlangen, welches auch alle Auskünfte in konstruktiver Beziehung ertheilt. Ueber die spezielle Bauführung ist näheres auf Anfrage bei dem Baubüreau Dresden-N. I, Nieritzstrasse 11, I, zu erfahren.

Die Lieferungsangebote sind mit der Aufschrift:

„Lieferungsangebot auf den Eisenüberbau der Unterführung der Strasse 1 in Dresden-Neust."

bis mit 25. Februar d. J. postfrei an die unterzeichnete königliche Generaldirektion einzureichen. Angebote, welche verspätet eingehen oder nicht vorschriftsmässig und nicht vollständig ausgefüllt sind, werden nicht berücksichtigt.

Die Bewerber bleiben bis Ende März d. J. an ihre Gebote gebunden, wer bis dahin zusagende Bescheidung nicht erhält, hat sein Angebot als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 19. Januar 1899. (262)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 6. April Vorm. gemeldet.

Nr. 7. Berlin, am 12. April 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	Korb	Bückinge —	13	1	Duisburg	K. E.-D. Essen	
2	A A	—	1	—	leeres Fass —	96	2	Colmar	Reichsbahn	
3	A B	9	1	Schachtel	Brangen —	9,5	3	München Cent.	Bayerische Stsb.	
4	A C	3336	1	—	leere Kiste —	31	4	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
5	A K	361	1	—	l. Eisenfass —	79	5	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
6	A Sch	I	1	Fass	ansch. Schmieröl —	181	6	Königswusterhausen	K. E.-D. Halle a/S.	
7	A S & S	1	1	Ballen	gefüllt —	23	7	Mannheim	Direktion Mainz	
8	B	—	1	—	Roststab —	7	8	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
9	B	1320	1	Kiste	unbekannt —	24	9	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
10	B	685	1	Sack	gefüllt —	—	10	Mannheim	Direktion Mainz	
11	B B	—	9	Fässer	leer, alt —	432	11	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
12	B B G	49	2	Kolli	Papier —	13,5	12	Wingen	Reichsbahn	
13	B C	10142	1	Gestell	Margarine —	21	13	Dahlhausen Rhr.	K. E.-D. Essen	
14	B D	2	1	Sack	Samen —	26	14	Gemünden	Bayerische Stsb.	
15	B H H	—	1	Verschlag	alter Blechuntersatz mit altem Fliegenschrank	132	15	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
16	C	11168	1	Ballen	Manufakturwaaren —	45	16	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
17	C oder E K	3399	1	—	leere Kiste —	46	17	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
18	C D	1/5	5	Bund	geschälte Weiden —	54	18	Muskau	K. E.-D. Halle a/S.	
19	C G	4403	1	Kiste	Seifenpulver —	61	19	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
20	C H	1739	1	Holzeimer	Wagenfett —	3,5	20	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
21	C J M	307	1	Kiste	gefüllt —	—	21	Mannheim	Direktion Mainz	
22	C L	2048	1	—	Tisch —	19	22	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
23	C L	3	1	—	Kette —	10	23	Ziegenhals	K. E.-D. Breslau	
24	C Q	201/203	3	—	eichene Bohlen —	169	24	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
25	C S	10	1	Kiste	unbekannt —	64	25	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
26	C S	—	1	Sack	Lumpen —	18	26	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
27	D	9568	1	Verschlag	leere, neue Cigarrenkisten	34	27	Sonneberg	K. E.-D. Erfurt	
28	D K	141	1	Kiste	Eisenwaaren —	306	28	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
29	D S 1	3971	1	„	Kernseife —	17	29	Düsseld.-Derend.	„	
30	E	—	5	Kisten	Bücklinge —	23	30	Halle	K. E.-D. Halle a/S.	
31	E A N	9484 9487	4	Stück	Stühle —	36	31	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
32	E B	—	1	—	Privatkette —	11	32	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	5 m lg.
33	E D S	5146	2	—	Rohstahlblöcke —	318	33	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
34	E G	472	1	Bund	10 Kerbhacken —	10	34	Essen H. B.	„	
35	E H	595	1	Korb	Eisenwaaren —	35	35	Geestemünde Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
36	E H	10395	1	Ballen	? —	51	36	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
37	E L	8689	1	Fass	ansch. Oel —	193	37	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
38	E P	0,5049 a Castrop	1	Säckchen	Leim —	13	38	Castrop	K. E.-D. Essen	
39	E R	161	1	Rolle	Drahtgeflecht —	17	39	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
40	F	5	1	Sack	Gerstenabfall —	75	40	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	
41	F	1/3	3	—	leere Fässer —	27	41	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
42	F	4	1	—	leerer Korb —	4	42			
43	F	80	1	Pack	40 Stck. Papptafeln	25	43	Wohlau	K. E.-D. Breslau	
44	F C	5364 5335 5341 5316	4	—	leere Kisten —	120	44	Colmar	Reichsbahn	
45	F C B	15933	1	Fass	Farbe —	40	45	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
46	F D	4853	1	Pack	Papier —	38	46	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
47	F H	1	1	Koffer	unbekannt —	10	47	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
48	F K	5247	1	Stange	Stahl, 2,5 m lg. —	7,5	48	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
49	F S	2667	1	Kiste	Eisenwaaren —	258	49	Langenberg	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	F S K	1145	1	Kiste	Blechwaaren —	4,5	50	Mittersendling	Bayerische Stsb.	
51	F Z & Co.	424	1	Pack	Eisenwaaren —	10	51	Regensburg	„	
52	G	33	1	Fass	ansch. Petroleum —	165	52	Hamm	K. E.-D. Essen	
53	G	4668	1	—	leeres Fass —	33	53	Bingerbrück	Direktion Mainz	
54	G A R	4212	1	Sack	Korkstopfen —	63	54	Mannheim	„	
55	G B	14505	1	„	Façonnudeln —	6,25	55	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
56	G S	2081	1	—	leere Kiste —	15	56	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
57	H	2090	4	Stäbe	Stahl —	145	57	Herne	K. E.-D. Essen	
58	H	70	2	—	eiserne Ketten —	10	58	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
59	H	588	1	Kiste	Zucker —	27,5	59	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
60	H B	6	1	Pack	Pflugschaare —	10	60	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
61	H B	1828	1	Ballen	5 Rollen Wachstuch —	—	61	Gera	K. E.-D. Erfurt	
62	H F S	3243	1	Sack	Kleesaamen —	11	62	Alzey	Direktion Mainz	
63	H G	2098	1	„	Leim —	5	63	Gera	K. E.-D. Erfurt	
64	H H	447	1	Ballen	Schlaf- oder Pferdedecken, Tichdecken u. Teppich	26,5	64	Mohrungen	K. E.-D. Königsberg	
65	H J G	7252	1	Kiste	gefüllt —	75	65	Mannheim	Direktion Mainz	
66	H K	292	1	Kollo	Tisch —	30	66	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
67	H K	7371/2	2	Pack	Eisenwaaren (ansch. Thorverzierungen)	17	67	Ludwigshafen	Pfalzbahn	Luzern beschr.
68	H L	2	1	—	1. Bilderkiste —	58	68	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
69	H L	—	2	—	Spannschrauben —	35	69	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
70	H V	372	1	Ballen	schwarz. Wollgarn —	120	70	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
71	H W u. C	1445	1	Kiste	Drucksachen —	145	71	Düsseld.-Grafenberg	K. E.-D. Elberfeld	
72	J	—	10	Stück	Käse —	93,5	72	Mgdbrg.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
73	J A L	1530	1	Kiste	rother Siegellack, Weinsteinpulver, Bittersalz	42	73	Bensberg	K. E.-D. Elberfeld	
74	J B	108	1	—	Holzkasten —	—	74	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	beschr.: Mainz v. 25/2.
75	J E	27	1	Kiste	Schuhe —	63	75	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
76	J G S M	2584 9117	2	—	leere Kisten —	11	76	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
77	J M	15	1	Pack	verz. Blech —	10	77	Altenessen	K. E.-D. Essen	ansch. zu Dachrinnen.
78	K	I	1	Hopfensack	Betten, Wäsche etc. —	142	78	Hof	Bayerische Stsb.	
79	K	4031	1	Fass	Wagenschmiere —	223	79	Sorau	K. E.-D. Breslau	
80	K B G u. eine Krone	20	1	—	Leine	—	80	B.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	*)
81	K R	15	1	Pack	7 Holzleisten —	4	81	Düsseld.-Derend.	„	ca. 1 m lang.
82	K S	7024	1	Kiste	Schuhe —	28	82	Schlettstadt	Reichsbahn	
83	L	5552 5565	2	—	leere Kisten —	15	83	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
84	L	3	1	Kiste	ansch. ger. Fische —	5	84	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
85	L R	5072	1	Fass	gefüllt —	114	85	Mannheim	Direktion Mainz	
86	L S	1	1	Verschlag	Fahrrad —	24	86	Gera	K. E.-D. Erfurt	
87	L S L	4746	1	Ballen	rohes Baumwollgarn	95	87	Gotha	„	
88	M	2014	1	Kiste	gefüllt —	25,5	88	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
89	M E	592	1	Ballen	Leinen —	10	89	Hattingen	K. E.-D. Essen	
90	M H	3 a	1	—	Messingring —	2	90	Wilkau	Sächsische Stsb.	
91	M J R	36501/24	24	—	leere Kisten —	1728	91	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
92	M M	100	2	Säcke	Dörrobst —	100	92	Pforzheim	Badische Stsb.	
93	M N	2000	39	—	kl. Kinderkörbchen —	3,5	93	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
94	M S	983	1	Kiste	eiserne Bänder —	113	94	Asch	Bayerische Stsb.	
95	M Z	—	1	Stück	eis. Riemenscheibe —	31,5	95	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
96	N I	3, 6	2	Säcke	leere Säcke —	40	96	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
97	O S	—	1	—	Pumpentheil —	—	97	Osthofen	Direktion Mainz	
98	P	1	1	Ballen	Federn —	7	98	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
99	P	730	1	—	leere Kiste —	8	99	Mannheim	Direktion Mainz	
100	P A	—	1	Kiste	3 beschädigte Gummiwalzen zu Wringmaschinen	11	100	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
101	P D	4563	1	Sack	Leim —	52	101	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
102	P D	19724	1	Kiste	Kaffeeessenz —	12	102	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
103	P H	2354	1	„	Porzellan —	42	103	Mainz	Direktion Mainz	
104	P M	227	1	—	leeres Petroleumfass	34,5	104	Wefensleben	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
105	R B S	11018/20	3	Kisten	Packstroh —	117	105	Hamburg	Lübeck-Büchener	beschr.: Lübeck.
106	R C C	10511	1	Kiste	Kernseife —	17	106	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
107	R C	12415/18	4	Verschläge	Bettstellen —	115	107	Duisburg	K. E.-D. Essen	
108	R H	—	1	Verschlag	9 abgenutzte Kreissägen	59	108	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
109	R T R	2051	1	Ballen	Baumwollwaaren —	19	109	Düsseld.-Derend.	„	
110	S	1/2	2	—	leere Kisten —	44	110	Fürth	Bayerische Stsb.	
111	S B	2524	1	Bund	Stahl —	?	111	Regensburg		
112	S M	46	1	Ballen	Säcke —	—	112	Duisburg	K. E.-D. Essen	

*) Die Blechhülsen der Leine tragen die genannten Buchstaben etc.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
113	S S	331	1	Kiste	114 Stck. Lampenbrenner	3	113	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
114	St K	1187	1	—	leere Kiste	19	114	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
115	S W M	884	1	—	Wagendecke	—	115	Wülfrath	K. E.-D. Elberfeld	gez. Joh. Schäfer, Saturdag bei Wülfrath.
116	T R	799	1	Kiste	Cigarren	—	116	Mannheim	Direktion Mainz	
117	V	3169	1	Fass	gefüllt	—	117	„	„	
118	V S	I	1	Koffer*)	gefüllt	17	118	Ludwigshafen	Pfalzbahn	verschlossen.
119	V S	1	1	Schliesskorb	gefüllt	—	119	Mannheim	Direktion Mainz	
120	W B	1445	1	Kiste	Schuhmacherart.	30	120	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
121	W B	101	1	Ballen	Zwirn	80	121	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
122	W L	1324	1	Kiste	Eisenwaaren	46	122	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
123	Aktien-brauerei Hannover	17659	1	—	l. Bierfass	20	123	Hannover	K. E.-D. Hannover	
124	F. Behrens	—	4	Pack	leere Säcke	100	124	Schöppenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
125	Betriebs-werkstatt Leipzig	—	1	Stück	Feuerhaken	—	125	Leipzig M. E. G. A.	K. E.-D. Halle a/S.	2 m lang.
126	K. Brodisch Gr.-Ma-rauen	—	1	Pack	leere Säcke	6	126	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
127	H. Dreesen	21	1	Fass	leer	16	127	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
128	Els. Loth.	13118	1	Wagen	Roheisen	—	128	Bruch	K. E.-D. Essen	
129	Enameline	—	1	Kistchen	Enameline	2	129	Essen H. B.	„	
130	Essen	59684	1	Wagen	Stückkohlen	—	130	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
131	Gruschwitz	—	2	Päckchen	Zwirn	1	131	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
132	Hamburg 2	386	1	—	Schirm in Papier	0,5	132	Neuulm	Bayerische Stsb.	
133	B. Hannover	4	1	Bund	Ausklopfer	1,5	133	Hannover	K. E.-D. Hannover	
134	Höppner & Sohn	38 u. 36	2	—	leere Fässer	13,5	134	„	„	
135	J. K'loëp	567	1	—	leeres Fass	30	135	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
136	J J L G Langen Söhne Köln	5	1	Kiste	Zucker	27,5	136	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
137	Lyon Söhne	5506	1	Ballen	Manufakturwaare	42	137	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
138	E. Naumburg	—	5	Kisten	Bücklinge	23	138	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
139	Sinner	—	1	Pack	Säcke	—	139	Mannheim	Direktion Mainz	
140	Winkler	—	1	Stück	Korb	31	140	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
141	weiss	1	1	Stück	Gusseisen	5	141	Hannover	K. E.-D. Hannover	
142	—	3	6	Blöcke	Metall	45	142	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
143	—	7. 8. 20	4	—	leere Fässer	22	143			
144	No. 1 Fml. Fuss-zmat 1002	—	1	—	leere Kiste	10,5	144	Magdeburg-Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	„Hessen" und alte Bekle-bung Wernigerode/Mat-tierzoll.
145	—	17.63.34 1. 60	1	—	eiserner Träger	32	145	Brumath	Reichsbahn	
146	(Fabrik-zeichen)	37	1	—	Decke	—	146	Gernsheim	Direktion Mainz	
147	—	54	1	Fass	gefüllt	170	147	Karlsruhe R.	Badische Stsb.	
148	—	120/122	3	—	leere Kisten	7	148	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
149	—	274 125	1	Kiste	gefüllt	—	149	Mannheim	Direktion Mainz	
150	—	1193/4539	1	Bund	Holzreifen	—	150	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
151	—	1769	1	—	leeres Fass	28	151	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
152	—	8925	1	Ballot	?	15	152	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
153	—	35479 8648198	2	—	Vorhängeschlösser	—	153	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
154	B	8983	1	Blech-büchse	gefüllt	111	154	Silberhausen	K. E.-D. Erfurt	

*) Einem Ordonnanzkoffer ähnlich.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
155	W	750	1	Fass	—	31	155	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
156	X weisse Oelfarbe	—	5	Stück	eis. Platten	33	156	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
157	weiss ///	—	5	Stangen	Rundeisen	—	157	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
158	/ blau	—	1	Pack	Nägel	2,5	158	Znin	K. E.-D. Bromberg	
159	gelb	—	1	Rolle	Stachelzaundraht	27	159	Güldenhof	„	
160	rother Strich	—	1	Stange	Flacheisen	5,5	160	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
161	—	—	4	Stück	Achsbuchslager	55	161	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
162	—	—	2	—	eis. Anker	8	162	Thale a. Harz	K. E.-D. Magdeburg	
163	—	—	1	Ballen	Bastmatten	47,5	163	Brandenburg	„	
164	—	—	1	Pack	7 hölz. Beilstiele	3	164	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
165	—	—	1	Kollo	hölz. Bettstollen	3	165	„	„	
166	—	—	8	Stück	Blechstreifen	33	166	„	„	
167	—	—	3	Kolli	Blumen	33	167	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
168	—	—	1	Brett	(2,95 m lang)	—	168	Henfenfeld	„	auf der Strecke gefunden.
169	—	—	2	—	behobelte u. gekehlte Bretter	11,5	169	Ahrensburg	Lübeck-Büchener	Streckenfund.
170	—	—	1	—	Büssing'scher Bremsschuh	—	170	Sorau	K. E.-D. Breslau	
171	—	—	1	Kollo	5 leere, alte Butterkübel	16	171	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	
172	—	—	1	Sack	Caffee	25	172	Hamm	K. E.-D. Essen	
173	—	—	1	„	Caffee u. Düten	16	173	Hattingen	„	
174	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	23,5	174	Gr.-Wudicke	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
175	—	—	1	Korb	Drahtstifte	46	175	Altenessen	K. E.-D. Essen	
176	—	—	1	—	Druckbaum zu einer Feuerspritze	—	176	Strehlen	K. E.-D. Breslau	
177	—	—	2	Tafeln	Eisenblech	4	177	Liegnitz	„	
178	—	—	60	—	Eisenblechscheiben	5	178	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
179	—	—	1	Ring	Eisendraht	24,5	179	Immigrath	K. E.-D. Elberfeld	
180	—	—	1	Bund	8 Eisenstangen	5	180	Radolfzell	Badische Stsb.	
181	—	—	6	—	Eisentheile	12	181	Gera (Reuss)	Sächsische Stsb.	Pflugschaare.
182	—	—	1	Korb	Eisenwaaren, Harken etc.	52	182	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
183	—	—	1	Sack	Erbsen	51	183	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
184	—	—	1	—	Fahnenstange	—	184	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: North German Lloyd Bremen.
185	—	—	1	—	Fahrrad	—	185	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
186	—	—	1	—	leeres Fass	184	186	Mannheim	Direktion Mainz	
187	—	—	2	Stück	eis. Flankirbäume	—	187	Johannesthal-N.-Schöneweide	K. E.-D. Berlin	
188	—	—	1	—	eis. Flantsche	7	188	Strassburg Eilg.	Reichsbahn	
189	—	—	1	—	Messinghahn		189			
190	—	—	3	Bunde*)	je 10 leere Flaschen	1,5	190	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	*) Strohverpackung.
191	—	—	1	Bund	leere Flaschen		191			
192	—	—	1	—	Gasrohr	3	192	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
193	—	—	1	Bund	4 verzinkte Gasrohre	30	193	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	ansch. für eine Maschine.
194	—	—	2	—	Gegengewichte (Guss)	100	194	Landau	Pfalzbahn	
195	—	—	1	Glasballon	(vermuthl. Säure)	42	195	Schweinfurt St.	Bayerische Stsb.	
196	—	—	1	Glasballon (im Korb)	leer	11	196	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
197	—	—	1	Rolle	Gurte	1	197	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
198	—	—	1	—	altes Gusseisenrohr	7	198	Camenz	K. E.-D. Breslau	
199	—	—	1	—	Gussrohr	8	199	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
200	—	—	1	Sack	Gyps	50	200	Blumenthal	K. E.-D. Hannover	
201	—	—	1	Pack	Hackenstiele	28	201	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
202	—	—	2	—	Hämmer (Stempel Gussstahl)	3	202	Barmen-Rittersh.	„	
203	—	—	1	—	eis. Handgriff, ca. 2 m lang, gabelförmig mit 2 Seitenstangen	5	203	Thorn	K. E.-D. Bromberg	ansch. zu einer landwirthschaftl. Maschine gehörig.
204	—	—	2	—	Handhaben	—	204	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	zu einer Wurfmaschine.
205	—	—	1	—	Handkoffer mit braunem Segelleinen	6	205	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
206	—	—	1	Korb	Hemden u. Strümpfe	16	206	Neh.-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
207	—	—	1	Paar	Holzschuhe	1	207	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
208	—	—	1	Ballen	Holzpflanzen	48	208	Werdohl	„	
209	—	—	2	Pack	Holzverzierungen	1	209	Metz	Reichsbahn	
210	—	—	1	—	Kalbfell	2,5	210	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
211	—	—	1	—	eis. Kammrad —	2	211	Neuulm	Bayerische Stsb.	
212	—	—	2	—	Ketten —	—	212	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
213	—	—	1	—	Kinderwagen —	—	213	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
214	—	—	1	—	Kinderwagen —	23	214	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
215	—	—	1	—	Kleiderschrankaufsatz	2,5	215	Remscheid	„	
216	—	—	12	—	leere Körbe —	6	216	Eichstätt Bhf.	Bayerische Stsb	
217	—	—	4	—	grosse leere Körbe —	18	217	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
218	—	—	1	Pack	6 neue Körbe —	10	218	Heidelberg	Badische Stsb.	
219	—	—	1	Bund	Kohlensäcke —	20	219	Bretten	„	
220	—	—	1	—	l. Korbflasche —	4	220	Gardelegen	K. E.-D. Hannover	
221	—	—	1	—	l. Korbflasche —	4	221	Arheilgen	Main-Neckarbahn	Streckenfund.
222	—	—	1	—	leerer Kübel —	13	222	Zabern	Reichsbahn	
223	—	—	1	Ballen	Leder —	61,5	223	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
224	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	—	224	Alfeld	„	{o——o
225	—	—	1	—	Maschinentheil —	22	225	Herford	K. E.-D. Hannover	
226	—	—	2	Rollen*)	Matzen —	10	226	Korschen	K. E.-D. Königsberg	*) in Packpapier.
227	—	—	1	—	Messinghahnen —	1	227	Ulm Eilg.	Württemberg. Stsb.	
228	—	—	1	Päckchen	Messingtheil —	0,5	228	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
229	—	—	3	—	l. Oelfässer —	100	229	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
230	—	—	2	—	Ofenrohre —	5	230	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
231	—	—	1	—	Ofentheil —	5	231	Mainz	Direktion Mainz	
232	—	—	1	Kollo	Pappdeckel —	9,5	232	Burbach	St. Johann-Saarb.	
233	—	—	1	—	Privatdecke —	60	233	„	„	
234	—	—	1	—	Privatkette —	26	234	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	9,7 m lg.
235	—	—	1	Korb	eiserne Rädchen —	22	235	„	„	
236	—	—	1	Reisekorb	ansch. Kleider —	—	236	Hattingen	K. E.-D. Essen	
237	—	—	1	—	eisernes Rohr —	180	237	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	7 m lg., 0,35 m weit.
238	—	—	1	—	verzinktes Rohr, 4 m lang	24	238	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
239	—	—	1	—	eis. Rohrstück mit Deckel	82	239	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	62 cm lang, 15 cm Oeffnung.
240	—	—	2	—	Roststäbe —	9	240	Düsseld.-Derend.	„	
241	—	—	1	—	eiserner Roststab —	4	241	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
242	—	—	5	Stangen	Rundeisen (2,7—4,0 m lang, 1 cm Durchm.)	—	242	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
243	—	—	1	—	eis. Rüstzeug —	23	243	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
244	—	—	1	Sack	leere Säcke —	—	244	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
245	—	—	1	Pack	Säcke —	18	245	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
246	—	—	1	—	Schienenzange —	—	246	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
247	—	—	1	—	neuer Schliesskorb —	13	247	Bergheim	K. E.-D. Hannover	
248	—	—	1	Eimer	Schmierseife —	13	248	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
249	—	—	1	Verschlag	6 Stück Siedekessel aus Weissblech	26	249	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
250	—	—	1	Pack	Sorghobesen —	1,5	250	Mergentheim	Württemberg. Stsb.	
251	—	—	4	Stück	neue Spahnkörbe —	2	251	Nörten	K. E.-D. Cassel	
252	—	—	6	„	Spitzhacken —	21	252	Halle E. G. A.	K. E.-D. Halle a/S.	
253	—	—	1	„	Stahl —	70	253	Langenfeld	K. E.-D. Elberfeld	3 m lang.
254	—	—	1	Bund	Stahl —	25	254	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
255	—	—	2	Stangen	Stahl —	—	255	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
256	—	—	1	Stange	Stahl —	82	256	Arnswalde	K. E.-D. Bromberg	
257	—	—	1	Pack	leb. Sträucher —	10	257	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
258	—	—	1	Ballot	Sträucher —	9,5	258	Bamberg	Bayerische Stsb.	
259	—	—	1	Bund	Tannengrün —	18	259	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
260	—	—	1	Koffer	Theatergarderobe —	76	260	Böblingen	Württemberg. Stsb.	**)
261	—	—	1	Kollo	Tischfuss, roh —	—	261	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
262	—	—	2	—	Unterlagshölzer —	—	262	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
263	—	—	1	—	Vorsatzgitter —	—	263	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
264	—	—	1	—	Wagenfeder —	5	264	Duisburg	K. E.-D. Essen	
265	—	—	1	—	Walzeisenplatte —	31	265	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
266	—	—	1	Bund	Weiden —	9	266	Breslau O/S.	„	
267	—	—	1	Pack	2 Winkeleisen —	—	267	Wanne	K. E.-D. Essen	

**) Der Koffer scheint nach in demselben vorgefundenen Briefschaften einem Schauspieler Krois zu gehören.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 8. 28. Januar 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 2 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Eisenbahnbau und Fahrbetriebsmittel in Ungarn.

Das von uns schon wiederholt erwähnte Jubiläumswerk des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins: „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie" bringt als Anhang eine reich illustrirte Abhandlung über das Eisenbahnwesen in Ungarn seit dem Jahre 1867, in welchem Jahre Ungarn seine staatliche Selbständigkeit wieder erlangte. Eine Reihe hervorragender ungarischer Eisenbahnfachleute, deren Namen auch weit über die Grenzen ihrer Heimath bekannt sind, hat an diesem Kapitel mitgewirkt. Controlor Josef Gonda schreibt die Geschichte der Eisenbahnen in Ungarn in anziehender, übersichtlicher Weise; Dr. Karl von Neumann bespricht die Eisenbahngesetzgebung; Ludwig Jellinek das Tarifwesen. Unter der redaktionellen Leitung des Ministerialraths von Robitsek erörtern verschiedene Eisenbahningenieure den gesammten Eisenbahnbau; Ministerialrath von Banovits leitete die Bearbeitung des Kapitels, welches den Lokomotiv- und Wagenbau, das Werkstätten- und Zugförderungswesen behandelt, während Johann von Marx die Entwickelung des Betriebes, Ritter von Dobiecki den Aufschwung des Lokalbahnwesens schildert. Die innigen Berührungen, welche das ungarische Eisenbahnwesen mit dem österreichischen besitzt, und die nahen Beziehungen, welche jenes mit dem deutschen Eisenbahnwesen verbindet, lassen eine allgemeine, gedrängt gehaltene Darstellung des in diesem „Anhange" Mitgetheilten wohl angezeigt erscheinen. Unsere heutigen Betrachtungen seien dem Eisenbahnbau und den Fahrbetriebsmitteln gewidmet.

Ungarn besass im Jahre 1867 ein Bahnnetz von 2294 km; zu Ende des Jahres 1897 hatte die Gesammtlänge der ungarischen Bahnlinien 15598 km erreicht, von denen mehr als 80 % im Staatsbetriebe standen. Dem Bau dieses ausgedehnten Netzes, das in 23 Punkten an ausländische Bahnen anschliesst, war — wie Inspektor Karl Riedl in seinen flott geschriebenen Essays über den Eisenbahnbau im allgemeinen näher erörtert — die Bodengestaltung Ungarns sehr günstig gewesen. In den weitgestreckten, fruchtbaren Ebenen stellten nur die zahlreichen Ströme die Baukunst vor grosse Aufgaben; sie eröffneten hauptsächlich dem Brückenbau ein ausgedehntes Gebiet fruchtbarer und erfolgreicher Thätigkeit. In den mächtigen Bergketten der Karpathen, auf den Felsen des Karstes und in den hohen, ins Land vorgeschobenen Berg- und Hügelketten entstanden einige interessante Gebirgsbahnen, die manche beachtenswerthe und kühne Anlage aufweisen.

Wir nennen die grosse Bahnlinie, welche von Budapest über Hatvan und Altsohl nach Ruttka führt und vier Wasserscheiden, deren höchste bei Jánoshegy sich bis 770 m erhebt, in starken Steigungen, auf mächtigen Erd- und Steindämmen, mittelst Tunnels und scharfen Serpentinen überschreitet; wir nennen weiter den Schienenweg von Hatvan über Miskolcz und Sátoralya-Ujhely nach Mezö-Laborcz, der im letzten Theile seiner 400 km langen Strecke Steigungen bis 25 ‰ besitzt und über zahlreiche Seitenthäler hinweg durch den in der Geschichte des Tunnelbaues wohl bekannten Lupkówer Grenztunnel die galizische Bahn nach Przemysl erreicht. Der höchste Punkt der ungarischen Bahnen, die Station Predeal an der rumänischen Grenze, liegt 1025 m über dem Meere; nur mit scharfen Bögen und kühnen Steigungen, wiederholt das Gebirge durchfahrend, zieht die Trasse der Bahn von Kronstadt aus im romantischen Thale der Tömös empor. Wie diesseits der Leitha gehört auch jenseits dieses Grenzflusses der Schienenweg über das Karstgebirge zu den interessanteren Bahnbauten; die eigentliche Gebirgsstrecke beginnt bei Ogulin; die Bahn steigt zunächst im Thale der Dobra, die sie viermal kreuzt, dann an steilen Berglehnen bis auf eine Höhe von 832 m über dem Meere empor, um sich dann mit 25 ‰ längs der kahlen Kalkfelsen hinab zum Meere zu senken. Auch hier, wie im Küstenlande, verleihen die herrlichen Ausblicke auf die Adria der Fahrt durch die schroffen, vegetationslosen Hänge des Karstes einen eigenen malerischen Reiz. Von den übrigen Gebirgsbahnen Ungarns verdient sowohl in bautechnischer wie in landschaftlicher Hinsicht noch die Kaschau-Oderberger Bahn Erwähnung; vier Tunnels bis über 500 m Länge und neun Brücken von mehr als 50 m Länge kennzeichnen die Schwierigkeiten, welche der Bau dieser Linie, von deren hochgelegenen Theilen

sich ein wunderbarer Ausblick auf die Tátra eröffnet, namentlich bei der Ueberschreitung der Wasserscheide Csorba (802 m über dem Meere), zu überwinden hatte.

Zur Charakteristik der allgemeinen baulichen Verhältnisse der ungarischen Eisenbahnen theilt Riedl mit, dass drei Viertel sämmtlicher Bahnstrecken in der Geraden liegen, ein Drittel aller Linien horizontal verläuft und nur ein Sechstel jene Strecken in sich schliesst, in denen die Steigung bis zu 25 ‰ ansteigt und die Krümmungshalbmesser auf 275 m herabsinken.

Die Gleisekonstruktionen Ungarns, über die Inspektor Felix Speidl berichtet, gehören zum System des Oberbaues mit breitfüssigen Schienen auf Querschwellen. Die Schienen, meistens aus Bessemerstahl, vereinzelt in neuerer Zeit auch aus Martin- und Thomasstahl, kommen gegenwärtig auf den Linien ersten Ranges mit grösstem Massen- und Schnellzugsverkehr mit einem Gewichte von 42,8 kg für 1 m und mit 12 m normaler Länge zur Anwendung; hierbei wird die Verbindung am Stosse durch sehr kräftig gestaltete Winkellaschen mit sechs Schrauben bewerkstelligt. Die bei diesem hochmodernen Systeme verwendeten Schwellen sind 2,70 m lang, 0,25 m breit, 0,15 m hoch und liegen in Entfernungen von 0,90 m; zur Befestigung der Schienen dienen neben den Nägeln auch Schwellenschrauben.

Bei dem grossen Holzreichthum Ungarns ist es selbstverständlich, dass die Frage des eisernen Oberbaues hier nicht so nachdrücklich auftritt, wie z. B. in Deutschland. Trotzdem hat auch Ungarn seinen Antheil an den Versuchen, die wegen Einführung eiserner Schwellen allerwärts gemacht werden; sieht man von älteren und wieder aufgegebenen Versuchen ab, so wäre vornehmlich die bei den Bahnen ersten Ranges in grösserem Maassstabe durchgeführte und im allgemeinen wohlgelungene Erprobung des eisernen Oberbaues System Banovits zu erwähnen. Bemerkenswerth hierbei ist die Anordnung zur Veränderung der Spurweite in Bögen; Banovits verwendet nämlich asymmetrische Spurklötzchen mit Seitenansätzen, von welchen das eine in die Unterlagsplatte, das andere in die eiserne Querschwelle eingreift; durch Veränderung des Einlegens dieser Klötzchen unter dem Schienenfusse können die erforderlichen Spurerweiterungen leicht erreicht werden.

Zu den interessantesten Kapiteln über das ungarische Eisenbahnwesen zählt Julius Perner's H o c h b a u. Perner wird auch in hervorragendem Maasse dem geschichtlichen Charakter des Werkes gerecht. Er weist darauf hin, dass die eigenartigen Typen der Hochbauten, welche die österreichischen Ingenieure und Architekten bis zum Jahre 1867 geschaffen hatten, als ein wichtiges Vermächtniss gelten mussten. Was die erste Epoche des neu auflebenden ungarischen Unternehmungsgeistes den bestehenden Bauten hinzuzufügen hatte, blieb einstweilen noch hinter dem Vorhandenen zurück. Bis zum Beginn der 80er Jahre herrschte auf dem Gebiete der Bahnhofsbauten in Ungarn ein merkbarer Stillstand. Nur eine wichtige Ausnahme ist zu machen: der Neubau des jetzigen „Westbahnhofes“ in Budapest durch die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft. Der Typus dieser Anlage ist durch zwei grosse Längsgebäude gegeben, welche die Halle einschliessen und einerseits für die Ankunft, andererseits für die Abfahrt entsprechende Lokale enthalten. Abweichend von verwandten Typen ist die Ausbildung des grossen Vorplatzes der Abfahrtsseite. Ein Gepäck- und Posthof schliesst sich derart an den Abfahrtstrakt, dass die flankirenden selbständigen Post- und Eilgutgebäude senkrecht zur Hauptgebäudeflucht gestellt sind. Damit übereinstimmend ist ein selbständiges Restaurationsgebäude angeordnet, wodurch eine grosse Platzanlage geschaffen erscheint. Die sechsgleisige Personenhalle mit ihrer Spannweite von 42 m nimmt einen Flächenraum von 6 153 qm ein. Beachtung verdient die konstruktive Durchbildung der massiven Flügel, weil bei ihnen der im Jahre 1877 noch sehr wenig angewendete eiserne Gerippebau prinzipiell durchgeführt wurde. Pfeiler aus eisernem Gitterwerke tragen die Decken- und Dachkonstruktionen und bilden das Skelett des Mauerwerkes; die Ziegel sind nur zur Ausfüllung der eisernen Fächer und zum Rohbau der Ansichtsflächen verwendet.

Eine Weiterentwickelung der hier aufgetretenen Grundsätze zeigt sich beim Bau des Budapester Hauptbahnhofes der ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1881, obwohl der äusseren Ausstattung ein weit geringerer Spielraum gelassen wurde. Von diesem Zeitpunkte an beginnen überhaupt Neugestaltungen und Neubauten auch ausserhalb der Hauptstadt in grösserem Stile; hierbei trat immer mehr das Bestreben zu Tage, in der Ausstattung der Gebäude eine architekturfreundliche Gesinnung zu bekunden, so namentlich in Fiume und Agram, wo die örtlichen Verhältnisse Gelegenheit zu künstlerischer Bethätigung gaben. Speziell in Agram ist der Bahnhof in einem Stadttheile gelegen, der während des letzten Jahrzehntes in raschester Entwickelung stand, er bildete demgemäss ein Ziel für neue Strassenanlagen, einen Anstoss für die Hebung der Bauthätigkeit in seiner Umgebung; es waren daher nicht nur die räumlichen Ausmaasse reichlich zu bemessen, man durfte beim Aufbau auch nicht vor Verwendung plastischen Schmuckes und kräftiger Gliederung zurückschrecken.

Aus den sonstigen Mittheilungen Perner's, namentlich über die Anlage kleinerer Stationen und über den Umbau älterer Anlagen wäre die seit dem Jahre 1892 in ausgedehntem Umfange eingeführte Anordnung von Windmotoren zur Versorgung der Wasserstationen zu erwähnen; in Kis-Ujszállás hebt ein solcher Motor aus einem Brunnen bei 6 m Saughöhe und 12,5 m Druckhöhe im Durchschnitt täglich 70 cbm Wasser. Die Reservepumpen für windstille Tage kommen nur selten in Verwendung. Zur Vermeidung kostspieliger, grosser Wasserleitungen werden neuerdings artesische Brunnen angelegt. Durch Kombinirung mit Windmotoren wächst begreiflicherweise die Ersparung an Anlage- und Betriebskosten so beträchtlich, dass dieses höchst wirthschaftliche Vorgehen zu den nutzbringendsten Neuerungen gerechnet werden muss.

Grundlegend für die Konstruktion der L o k o m o t i v e n, über welche Ernst Szlabey in einem reich illustrirten Essay berichtet, wurden sowohl für die ungarischen Staatsbahnen, als auch für die meisten der seit 1867 erbauten übrigen Bahnen Ungarns die im Jahre 1865 gelieferten ersten Lokomotiven der ungarischen Nordbahn. An Stelle der damaligen $^3/_3$*) gekuppelten Güterzuglokomotiven sind seit 1893 zweicylindrige Verbundlokomotiven mit 13 Atm. Dampfdruck getreten. Zur Beförderung der Güterzüge auf den Bergstrecken mit 16 ‰ und 25 ‰ Steigungen wurden im Jahre 1871 $^4/_4$ gekuppelte Lokomotiven ausgeführt, deren verstärkte Abart im Jahre 1895 in Dienst trat. Für die Beförderung der Personen- und Eilzüge stehen seit 1886 ausschliesslich Lokomotiven einerlei Gattung — Eilzuglokomotiven — in Verwendung. Als erste Eilzuglokomotive wurde im Jahre 1874 von der Maschinenfabrik der Staatseisenbahngesellschaft in Wien den ungarischen Staatsbahnen eine $^2/_4$ gekuppelte Lokomotive mit vorderem Drehgestell, dessen Achsenfedern durch Ausgleichshebel mit einander verbunden sind, geliefert. Die neuesten Typen der Eilzuglokomotive, aus dem Jahre 1890 stammend, zeigen eine $^2/_4$ gekuppelte viercylindrige „Tandem-Compound-Woolflokomotive“ und — für Gebirgsbahnen — eine $^3/_5$ gekuppelte Zwillingslokomotive. Wie sehr seit 1867 Zugkraft und Leistungsfähigkeit der Lokomotiven gestiegen sind, beweist die Thatsache, dass die älteren Güterzuglokomotiven bei einer grössten Zugkraft von 3 660 kg auf Steigungen von 7 ‰ mit 20 km Fahrgeschwindigkeit einen Zug von 294 t, die modernen Lokomotiven bei einer grössten Zugkraft von 6 530 kg unter denselben Verhältnissen einen Zug von 601 t fortzuschaffen vermögen und dass die älteste ungarische Eilzuglokomotive eine Zugkraft von 3 160 kg besass, die Lokomotive aus dem Jahre 1890 aber eine solche von 4 500 kg aufweist.

In anziehender Weise schildert Edmund Kelényi die Entwickelung des Eisenbahnwagenbaues in Ungarn in den letzten 30 Jahren. Diese Entwickelung nahm mit dem im Jahre 1868 erfolgten Ankauf der Budapest-Salgó-Tarjáner Linie durch den

*) Der Nenner gibt die Zahl aller Achsen, der Zähler die Zahl der gekuppelten Achsen an.

Staat einen selbständigeren Verlauf an. Grössere Einheitlichkeit der Bauformen und der Baueinzelheiten werden das Bezeichnende. Die königlich ungarische Baudirektion arbeitete Normalien aus, welche das intensive Bestreben zeigten, sowohl bezüglich der Bequemlichkeit als auch der Dauerhaftigkeit Verbesserungen durchzuführen. Die Kupeewagen erhalten (1872) grössere und besser ausgestattete Räume I. Klasse, sie werden mit Ofenheizung „System Geburth“ und behufs Wärmeisolirung und Schalldämpfung mit doppeltem Fussbodenbelag ausgerüstet. Für die Langträger der Untergestelle tritt (seit 1873) Façoneisen in Verwendung, das Laufwerk wird stärker dimensionirt, die Kautschukringe der Zug- und Stossvorrichtung werden durch Volutfedern ersetzt. Mit Beginn des neunten Jahrzehntes erfährt der Wagenbau neue Anregungen durch die Zunahme und Ausgestaltung des Güterverkehres, dem die verschiedenartigsten Frachten zufallen, und durch die Steigerung und Entwickelung des internationalen Personenverkehres.

In ersterer Hinsicht ist zunächst die weitgehende Spezialisirung der Güterwagen zu erwähnen. Hierzu tritt, besonders auffällig in den letzten zehn Jahren, die grosse Steigerung der Ladefähigkeit der Wagen ohne unverhältnissmässige Vergrösserung des Eigengewichtes und ohne Verringerung der Widerstandsfähigkeit. Auf den ungarischen Bahnen laufen heute Güterwagen mit 15 t Tragfähigkeit bei 6 bis 7 t Eigengewicht; ja in neuester Zeit wurden Versuche mit vierachsigen Drehgestellwagen von 30 t Tragfähigkeit gemacht. Der Rauminhalt der normalen Wagen mit 15 t Tragfähigkeit liegt zwischen 20 und 40 cbm, doch stehen auch vierachsige Lastwagen mit 90 cbm Rauminhalt im Dienste. Beim Bau aller dieser Wagen spielt das Flusseisen eine grosse Rolle; gepresstes Stahlblech wird für die Untergestelle in ausgedehntem Maasse verwendet.

Die erste wichtige Neuerung im Personenwagenbau ist die im Jahre 1882 erfolgte Anschaffung dreiachsiger Durchgangswagen mit Mittelgang, Kloset und Waschvorrichtung. Aus ihnen entwickelten sich die im Jahre 1885 zuerst für die ungarischen Staatsbahnen gebauten zweiachsigen Durchgangswagen mit Seitengang, denen sich im Jahre 1896 die drei- und vierachsigen Wagen mit Drehgestellen zugesellten. Diese letzteren Wagen haben eine Gesammtkostenlänge von 11,4 bezw. 17 m und bei 24 bis 40 Sitzplätzen ein Eigengewicht von 20,7 bezw. 34 t. Der Antheil des Eigengewichtes für einen Sitzplatz liegt zwischen 517 und 944 kg. Bedeutend sind auch die Fortschritte in der Einrichtung der Personenwagen. Im Jahre 1885 wurden die Dampfheizung und die Oelgasbeleuchtung (nach dem System von Riedinger und Pintsch) bei den neu gebauten Wagen eingeführt; die neuesten vierachsigen Wagen sind elektrisch beleuchtet. Die Ventilation erfolgt durch drehbare Klappen oder Schieber, die im Dachaufbau untergebracht sind und deren Anordnung im Laufe der Zeit vielfache Verbesserungen erfahren hat. Von 1890 an fand die selbstthätige Westinghousebremse rasch Eingang auf allen Bahnen und verdrängte allmählich auch die Zugleine und die verschiedenen elektrischen Interkommunikationssignale. Von den baulichen Einzelheiten sei die freie Achslagerführung hervorgehoben, deren Anwendung an Stelle der strengen Führung der Lagergehäuse als ein Ergebniss der hochinteressanten, in den Jahren 1889 und 1890 durchgeführten eingehenden Versuche in dieser Richtung anzusehen ist.

Emerich Novelly berichtet über das Werkstättenwesen, Alfred Forcher über die Zugförderung. Beide Kapitel mussten leider mit Rücksicht auf den zu Gebote stehenden Raum ziemlich kurz gehalten werden; sie gewähren aber doch wenigstens einen Ueberblick über die grosse Ausbildung, welche das Eisenbahnwesen Ungarns auch in dieser Richtung genommen hat. Die ungarischen Staatsbahnen besitzen derzeit 15 selbständige und 35 Filialwerkstätten; die Privatbahngesellschaften haben sechs grössere Werkstätten im Betriebe. Die ersteren hatten im Jahre 1898 zusammen über 2 000 Lokomotiven, nahezu 1 600 Tender und gegen 53 000 Wagen zu erhalten; ihr Erforderniss belief sich auf rund 8 000 000 fl. Von den Werkstätten der Privatbahnen Ungarns sind jene in Ruttka mit 500, in Arad mit 300 und in Stuhlweissenburg mit 290 Arbeitern die bedeutendsten; sie gehören der Kaschau-Oderberger beziehungsweise der Arad-Csanáder Bahn und der Südbahn. Ergänzend hierzu erwähnen wir aus Forcher's Mittheilungen, dass auf den ungarischen Bahnen im Jahre 1867 im ganzen 352 Lokomotiven, 599 Personen-, Gepäck- und Postwagen und 7 596 Lastwagen im Dienste waren, während Ende 1896 der Fahrbetriebsmittelstand 2 366 Lokomotiven, 6 917 Personenwagen und 48 000 Lastwagen betrug. Im Jahre 1867 wurden auf Ungarns Bahnen 8 113 161 — im Jahre 1896 aber 75 006 816 Lokomotivkm geleistet; damals erreichte die durchschnittliche Leistung einer Lokomotive 23 050, heute beträgt sie weit über 30 000 km im Jahre.

Das erste Betriebsjahr der Kongoeisenbahn.

Die Kongoeisenbahn wurde bekanntlich vom 1. Juli 1897 ab auf etwa ²/₃ ihrer Länge betrieben und erst am 1. Juli 1898 in ganzer Ausdehnung feierlich dem Verkehre übergeben. Den Ergebnissen des Betriebes widmet der Rechenschaftsbericht, mit welchem der Verwaltungsrath der Kongogesellschaft für Handel und Industrie vor die am 19. Dezember 1898 abgehaltene Generalversammlung getreten ist, einen breiten Raum. Neben dem Gefühle des berechtigten Stolzes über das unerwartet glückliche Gelingen der eigenen Unternehmung wird der lebhaften Genugthuung Ausdruck verliehen, welche der Erfolg der Schwestergesellschaft (Compagnie du chemin de fer du Congo), die Verkehrsentwickelung auf der Kongoeisenbahn während des Betriebsjahres trotz des Fehlens der Schlussstrecke bei jedem unbefangenen Beurtheiler hervorrufen muss.

Der fragliche Theil des Berichtes verdient ein allgemeines Interesse wegen der Eigenart des Bahnunternehmens. Wir haben aber besondere Veranlassung, unseren Lesern das Wesentliche aus den bezüglichen Mittheilungen des „Moniteur des chemins de fer“ darzubieten, weil unser in Nr. 72 S. 1104 Jahrg. 1898 d. Ztg. dem deutschen Kapitale gegebene Rathschlag, sich den Tropenbahnen zuzuwenden, Gegenstand heftigster Anfeindungen seitens der „Speditions- u. Schifffahrtszeitung“ geworden ist (vergl. Nr. 79 S. 1218 Jahrg. 1898 d. Ztg.).

Unsere damalige Behauptung, dass der Verkehr auf der Kongobahn bedeutend sei, wird durch die uns vorliegenden ziffernmässigen Nachweise nicht nur voll bestätigt, sondern dieselben bieten ein ungeahnt günstiges Bild der Verkehrsgestaltung, wie die nachstehend wiedergegebenen Auslassungen des Berichtes beweisen mögen:

„Der Erfolg, welcher schliesslich die unermüdlichen Anstrengungen der Kongobahngesellschaft gekrönt hat, ist überall freudig aufgenommen worden. Das Werk ist vollendet trotz aller Hindernisse und wohl vollendet. Jetzt bleiben nur noch die Früchte zu pflücken, die eine reiche Ernte darstellen. Wir (die Kongogesellschaft für Handel und Industrie) sind glücklich und stolz, dem Bahnunternehmen auf die Füsse geholfen zu haben. Mit gleichen Gefühlen betrachten wir seinen endlichen Erfolg, setzen wir die besten Hoffnungen in seine Zukunft, die in solchem Maasse sichergestellt erscheint, dass es schwer ist, Grenzen zu finden. Das beweisen die Betriebsergebnisse des Jahres Juli 1897/98 überreichlich, obwohl noch die letzten 100 km der Strecke im Bau sich befanden.

Zwar wird die Kongobahngesellschaft ihren Aktionären erst etwa in Monatsfrist Rechenschaft ablegen, aber wir sind in der Lage, den Abschluss der Gewinn- und Verlustrechnung, wie derselbe vom Verwaltungsrathe gebilligt ist, in grossen Zügen zu geben.

Die Betriebseinnahmen entspringen aus dem öffentlichen Verkehre einerseits, aus den Entschädigungen für Beförderung der Baugüter andererseits, welche zur Vollendung der Reststrecke gebraucht wurden.

Der öffentliche Verkehr hat gebracht aus der Beförderung von:

Personen	438 013,75 Frcs.
Gepäck	142 485,70 „
Gütern	4 626 232,67 „
aus Verschiedenem	97 958,80 „
zusammen	5 304 690,92 Frcs.

Der Bauguttransport fand nach dem Uebereinkommen mit der belgischen Regierung von 1896 zum Selbstkostenpreise statt und hat 3 513 372,26 Frcs. ergeben, so dass die Gesammteinnahmen sich auf 8 818 063,18 Frcs. belaufen.

Die Ausgaben setzen sich wie folgt zusammen:

Werkstätten	410 590,26 Frcs.
Wohlfahrtsanstalten	156 746,40 „
Schiffsdienst	26 181,13 „
Magazindienst	65 779,22 „
Betrieb im engeren Sinne	3 536 008,86 „
sonstige Lasten	809 575,25 „
zusammen	5 004 981,12 Frcs.

Während des Berichtsjahres sind 16 455 989 tkm gefahren, und zwar:

für Bauzwecke	11 551 695,
im öffentlichen Verkehre	3 904 294.

Die Selbstkosten des Betriebes stellen sich also für das Tonnenkilometer auf $\frac{5\,004\,981,12}{16\,455\,989} = 0,30$ Frcs.

Setzt man dem Mehr an Einnahmen im Vergleich zu den Ausgaben (3 813 082,06 Frcs.) den Uebertrag aus dem Vorjahre (86 461,02 Frcs.) zu, so sind am Jahresschluss zur statutenmässigen Vertheilung 3 899 543,08 Frcs. verfügbar.

Aus diesem Betrage soll der gesetzmässige Reservefonds bedacht werden mit		190 654,10 Frcs.
Ausserdem sollen nicht nur die 3,5 % Zinsscheine für das abgelaufene Betriebsjahr, sondern auch die rückständigen, gleichfalls 3,5 % aus den Jahren 1893/94 und 1894/95 eingelöst werden. Das für 1897/98 mit 18,23 Frcs. auf die Aktie (500 Frcs.) zu verzinsende Kapital von 30 000 000 Frcs. erfordert		1 093 800,— „
Für 1893/94 und 1894/95 sind 25 000 000 Francs mit je 20,49 (ein Theil mit 18,26) bezw. 19,80 Frcs., für die Aktie zu verzinsen, das sind	für 1893/94	967 947,20 „
	„ 1894/95	990 000,— „
	zusammen	3 242 401,30 Frcs.

Es bleiben also auf das neue Betriebsjahr zu übertragen 657 141,78 Frcs. Die drei Betriebsjahre bringen somit den Aktionären des ursprünglichen Kapitals von 25 000 000 Frcs. eine Dividende von 58,25 Frcs.

Wir geben vorstehende Zahlen nicht nur, um damit die finanziellen Erfolge der Kongobahngesellschaft nachzuweisen, sondern auch, weil deren sachliche Prüfung zeigt, dass alle unsere Voraussagen bezüglich des Unternehmens sich verwirklicht haben.

Man behauptete, die Leistungsfähigkeit der Bahn sei unbedeutend; sie hat aber während des letzten Betriebsjahres etwa 16 500 000 tkm betragen. Man sagte, die bei Beginn des provisorischen Betriebes mitgetheilten Einnahmen seien dem Umstande zuzuschreiben, dass man in Erwartung der Eröffnung die Frachten aufgehäuft habe; trotzdem sind die Einnahmen stetig gestiegen. Man stellte auch den Betrieb als so schwierig dar, dass die Betriebsausgaben durch die Einnahmen keine Deckung finden würden; auch das hat sich nicht bestätigt.

Dass vom Beginn des neuen Betriebsjahres ab die Einnahmen erheblich wachsen würden, ist durchaus natürlich. Fehlte doch im abgelaufenen Jahre noch die Schlussstrecke für den öffentlichen Verkehr, und damit die Verbindung nach dem wieder schiffbaren oberen Laufe des Kongo, mit anderen Worten die Erschliessung des Hinterlandes, welche den Hauptzweck des Unternehmens bildet.

Die Einnahmen haben 1898 betragen:

im Juli	516 000 Frcs.
„ August	750 000 „
„ September	985 000 „
„ Oktober	850 000 „
zusammen	3 101 000 Frcs.

was einer Jahreseinnahme von rund 9 000 000 Frcs. entspricht. Zu bemerken ist noch, dass die Einnahmen des Juli durch die Eröffnungsfeierlichkeiten ungünstig beeinflusst wurden, welche die ersten zwei Wochen des Monats in Anspruch nahmen.

Es kommt auch in Betracht, dass gegenwärtig die Beförderungsgelegenheit auf dem oberen Kongo noch ungeregelt ist. Der Kongostaat macht indessen die grössten Anstrengungen zur schleunigen Vermehrung seines Schiffsbestandes. Bevor aber die Last- und Schleppfahrzeuge beschafft und flott gemacht sein werden, darf man eine weitere wesentliche Zunahme des Verkehres auf der Kongobahn nicht erwarten, der von der Leistungsfähigkeit der gegenwärtigen Kongoschifffahrt unmittelbar abhängig ist.

Es wird noch einige Zeit vergehen, bis man sich über den Einfluss der Kongobahn auf die Handelsbewegung im Kongostaate ein einigermaassen zutreffendes Bild wird machen können. Jedenfalls darf man voraussetzen, dass die Zunahme der Frachten auf dem Schienenwege von Matadi nach Stanley=Pool eine beträchtliche sein wird."

Der vorstehende Bericht ist so erschöpfend, dass alle Bedenken, welche bei Betrachtung der reinen Zahlen etwa aufsteigen könnten, beseitigt sind. Namentlich wird der naheliegende Einwand, die Transporte für Bauzwecke spielen im Berichtsjahre 1897/98 eine so überwiegende Rolle, dass ein richtiges Urtheil nicht gewonnen werden könne, durch die einfache Mittheilung der Einnahmen im neuen Betriebsjahre, das von dem so störenden Elemente der Bautransporte befreit ist, widerlegt.

Wir können also unseren früheren Rathschlag nur wiederholen und wollen vor allen Dingen wünschen, dass in unseren eigenen Kolonien für den ausgiebigen Bau von Bahnen sich baldigst der nöthige Unternehmungsgeist finden möge, damit der Handel aus dem Inneren Afrikas sich nicht an Wege gewöhnt, die vom deutschen Gebiete abweisen.

Bromberg, im Januar 1899. Struck.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Beschwerden gegen Eisenbahnverwaltungen.** Gegen deutsche Eisenbahnverwaltungen sind beim Reichseisenbahnamt im Jahre 1898 im ganzen 60 Beschwerden aus dem Publikum eingelaufen. Davon beziehen sich 18 auf die Verkehrsordnung, 14 auf die Tarife, 15 auf den Fahrbetrieb und 13 auf andere Gegenstände. Das Reichseisenbahnamt hat von diesen Beschwerden für begründet erachtet 7, als unbegründet abgelehnt 15, auf den Rechtsweg verwiesen 1. In zwei Fällen sind die angeordneten Erhebungen noch nicht abgeschlossen. Die übrigen 35 Beschwerden sind an die zunächst zuständigen Landesaufsichtsbehörden oder an die Eisenbahnverwaltungen zur Erledigung abgegeben worden.

— **Vergebung von Eisenbahngüterwagen.** An die kürzlich durch die Zeitungen gegangene Nachricht, dass von dem Bedarf an Güterwagen für das Jahr 1899 seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung bisher etwa 9 500 Stück in Auftrag gegeben worden seien, ist in einem Blatte noch die Mittheilung geknüpft worden, dass weitere 8 500 Wagen im März d. J. in Bestellung gegeben werden sollen. Auf Grund zuverlässiger Information können wir demgegenüber versichern, dass bisher an maassgebender Stelle noch nicht bestimmt ist, ob, wann und welche Anzahl Güterwagen weiter bestellt werden wird.

— **Die Einnahmen der preussischen Staatsbahnen aus dem Verkaufe der Platzkarten** für die D-Züge haben im Jahre 1897/98 2 407 228 ℳ., im Vorjahre 2 420 131 ℳ. betragen; die Anzahl der zur Verausgabung gelangten Platzkarten ist von 1 745 330 Stück im Vorjahre auf 1 740 775 Stück im Berichtsjahre zurückgegangen. Dieser Rückgang in den Einnahmen und dem Verkaufe der Platzkarten hat seinen Grund darin, einmal, dass im Vorjahre infolge der Berliner Gewerbeausstellung ein ausnahmsweise hoher Verkauf von Platzkarten stattgefunden hat, und sodann, dass die Platzkartengebühr auf den auch ausserpreussische Strecken befahrenden D-Zügen, die früher der preussischen Staatsbahnverwaltung allein zufiel, seit dem Sommer 1897 mit den betheiligten ausserpreussischen Verwaltungen getheilt wird.

— Aus dem **Schlafwagenverkehr** sind 1897/98 auf den preussischen Staatsbahnen 801 565 ℳ. (im Vorjahre 767 404 ℳ.), somit 4,45 % mehr vereinnahmt worden. Die Anzahl der Reisenden betrug 113 698 (109 111). Auf den staatsseitig betriebenen 15 Schlafwagenkursen verkehrten im ganzen 66 Schlafwagen. Ausserdem waren weitere 4 Kurse im Betriebe der internationalen Schlafwagengesellschaft.

— Auf **Bahnhof Beeskow** ereignete sich am 24. d. Mts. ein **bedauerlicher Unfall.** Früh 6 Uhr 25 Min. fuhr ein von Grunow kommender Arbeitszug infolge falscher Weichenstellung in das zum Lokomotivschuppen führende Gleis ein; er lief, ohne zum Halten zu kommen, auf zwei im Lokomotivschuppen stehende Lokomotiven auf und durchbrach die Giebelwand des Schuppens. Alle drei Lokomotiven einschl. der Zuglokomotive entgleisten und wurden beschädigt; ebenso wurden drei Kieswagen zertrümmert. Ein Hilfsheizer hat infolge dieses Unfalles den Tod gefunden.

— **Entwickelung der Kleinbahnen in Preussen.** Wie die im Januarheft der „Zeitschr. f. Kleinbahnen" veröffentlichte Statistik der **Kleinbahnen** nach dem Stande vom Ende September 1898 zeigt, hat sich dieses wichtige Verkehrsmittel auch im sechsten Jahre seit dem Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes kräftig fortentwickelt. Die Zahl der genehmigten Kleinbahnen ist von 180 auf 238, die Zahl der im Betriebe befindlichen von 120 auf 155, der im Bau begriffenen von 60 auf 83 gegen das Vorjahr gestiegen. Nach welcher Richtung sich diese Entwickelung vornehmlich vollzog, erhellt aus der Thatsache, dass die Zahl der dem Personen- und Güterverkehr dienenden Bahnen in dem Berichtsjahre sich um 46 vermehrte, während die Zahl der nur dem Güter- oder nur dem Personenverkehr dienenden Bahnen blos um je 6 stieg.

Was die Spurweite anlangt, so tritt die Normalspur etwas mehr gegen die Schmalspur zurück, sie fiel von 37,8 auf 36,6 % der Gesammtzahl. Unter den schmalen Spuren weist die von 0,75 m einen Zuwachs von 12,8 auf 14,3 % der Gesammtzahl auf, während die von 1 m und 0,60 m sich ziemlich genau auf der gleichen Höhe hält. Als Betriebsmittel überwiegt die Dampfkraft mit 40 Zugängen; ihr folgt die elektrische Kraft mit 22 Zugängen. Die Pferdebahnen, die theils mit Pferden, theils mit elektrischer Kraft, theils mit Dampf und Elektrizität betriebenen Bahnen haben sich dagegen um zusammen vier Stück vermindert. Einschliesslich der vor dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 28. Juli 1892 hergestellten Kleinbahnen beträgt die Zahl der im Betriebe befindlichen oder doch genehmigten Bahnen dieser Art jetzt 274 mit 5 673 km Gesammtlänge und einen ständig beschäftigten Personal von 13 681 Köpfen.

— Die **Thronrede,** mit welcher am 23. d. Mts. der **württembergische Landtag** eröffnet wurde, bezeichnet die Finanzlage als eine günstige. Die beiden letzten Etatsjahre haben Ueberschüsse ergeben, die für Zwecke der Eisenbahnverwaltung und für ausserordentliche Bedürfnisse der sonstigen Staatsverwaltung Verwendung finden sollen. Auch der neue Etatsentwurf zeige ein befriedigendes Bild. Es wird bezüglich der Verkehrsanstalten hervorgehoben, ein Theil der Eisenbahnerträgnisse könne zu einem Reservefonds der Staatseisenbahnen bestimmt werden, worüber den Ständen eine besondere Gesetzesvorlage zugehen werde. Für die Fortsetzung früher beschlossener Eisenbahnneubauten, für den Bau zweiter Gleise und für sonstige Verbesserungen der im Betrieb befindlichen Bahnen werden erhebliche Mittel gefordert werden und bei der fortdauernden Zunahme des Verkehres sei überdies auf eine Vermehrung der Betriebsmittel Bedacht zu nehmen. Auf Grund des mit Baden abgeschlossenen Staatsvertrages sei für den Bau der Bahnstrecke von Friedrichshafen bis zur badischen Landesgrenze Vorsorge zu treffen. Der Bau einer Anzahl von Nebenbahnen innerhalb eines bestimmten Zeitraumes soll gesetzlich festgelegt werden. Die Ausführung von Nebenbahnen durch Privatunternehmer soll durch Staatszuschüsse gefördert werden. Neben der Erstellung weiterer Familienwohnungen für Unterbedienstete der Verkehrsanstalten sei beabsichtigt auch der Erbauung von Arbeiterwohnungen näher zu treten. Eine besondere Vorlage werde Vorschläge enthalten über eine neue Anlage für den Postdienst auf dem Hauptbahnhof Stuttgart und in Verbindung damit über eine Verbesserung der Einrichtungen für den Dienstbetrieb im dortigen Personenbahnhof. Nach dem Vorgang im Reich und in einigen Bundesstaaten werde die Aufhebung der Dienstkautionspflicht der Staatsbeamten der Beschlussfassung der Stände unterbreitet werden.

— Bei den **pfälzischen Eisenbahnen** wurden im Dezember v. J. 2 357 127 ℳ. (gegen das Vorjahr + 222 429 ℳ.) vereinnahmt; die Jahreseinnahme betrug 28 121 783 ℳ. oder mehr 2 121 798 ℳ. bei einer 11 km grösseren Betriebslänge. Die Betriebsrechnung schliesst mit einem Aktivrest von 2 513 150 ℳ., zur Vertheilung gelangen 2 % Superdividende; demnach beträgt der Gesammtbezug für die Ludwigsbahn 11 %, für die Maximiliansbahn 7,5 %, für die Nordbahn 6 %.

— In der am 19. d. Mts. stattgehabten ausserordentlichen Generalversammlung der **Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft, Aktiengesellschaft,** wurde beschlossen, folgende Bahnen anzukaufen: die Nebenbahnen Krozingen-Staufen-Sulzburg und Haltingen-Kandern (11 bezw. 13 km), für den Kaufpreis von zusammen 945 000 ℳ., die Nebenbahnen von Ettenheimmünster über Ettenheim an den Rhein (16 km) nebst der dazu gehörigen Drahtseilbahn von der Station Ettenheimmünster zu dem benachbarten Steinbruche, für den Preis von 350 000 ℳ., sowie endlich die in der Provinz Hannover belegene normalspurige Kleinbahn Voldagsen-Duingen (16 km), für den Preis von 1 260 000 ℳ., wovon 800 000 ℳ. durch Uebernahme des seitens der Provinz Hannover gegebenen hypothekarischen Darlehens belegt werden. Ausserdem beabsichtigt die Gesellschaft von der Firma Vering & Wächter die Betriebsverträge folgender Bahnen zu übernehmen: der anhaltischen Harzbahn (43 km), der Bahn Dessau-Wörlitz (19 km), der Bahn Müllheim-Badenweiler (7,5 km), der Bahnen Ensdorf-Saarlouis-Wallerfangen und Saarlouis-Fraulautern (zusammen 9 km), der Spremberger Stadtbahn (19 km), der Bahn Gross-Peterwitz-Katscher (8 km), der Bahn Wächtersbach-Birstein (13 km). Für den Uebergang dieser Betriebe auf die Aktiengesellschaft wird der Firma Vering & Wächter eine Kapitalabfindung nicht gewährt, dieselbe bleibt indess am Reinerträgnis betheiligt. Die erforderliche Zustimmung der zuständigen Behörden bezw. des Eigenthümers zur Ueberlassung dieser Konzessionen und Betriebsverträge ist bereits nachgesucht und zum grossen Theile erfolgt.

— Mit den Erdarbeiten für das **Dampffährenprojekt Warnemünde-Gjedser** ist bereits — wie der „Hamb. Corresp." meldet — auf dänischer Seite begonnen worden. Es stehen dort einige grosse Staatsbagger in Funktion. Ferner sollen schon andere Maschinen zur Beschaffung der Erdbewegungen sowie eine beträchtliche Menge Baumaterial angebracht worden sein. Auch bei Warnemünde sollen demnächst die Arbeiten auf der Ostseite des Stromes beginnen. Zunächst wird man dort eine Baracke, in der etwa 500 Personen untergebracht werden können,

sowie eine Kantine erbauen. Bei Mehrbedarf von Arbeitskräften sollen die Barackenanlagen, wie es heisst, entsprechend vergrössert werden. Was die Arbeiten selbst betrifft, so wird man voraussichtlich zuerst mit der Herstellung des Kanals zwischen der Ostbucht und der Unterwarnow den Anfang machen. Diese Wasserstrasse ist in einer Breite von 60 m und in einer Tiefe von 5,70 m projektirt. Bei den Molenbauten wird östlich der jetzigen Ostmole, die bis zur Hälfte verkürzt werden soll, eine neue Mole erbaut werden. Die neuen Anlagen werden theils von der mecklenburgischen Regierung, theils von der Stadt Rostock ausgeführt.

— Der Verein für Sozialpolitik hat die geplante **Untersuchung über die Verhältnisse der Arbeiter der Verkehrsgewerbe** zunächst wegen der ablehnenden Haltung der preussischen Eisenbahnbehörden vertagt. Die Untersuchungen dieses Vereins über die deutschen Wasserstrassen werden erst in etwa zwei Jahren geliefert werden können.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung treten mit dem 1. Februar d. J. in den dauernden Ruhestand: 1. der Direktor des Oberbahnamtes Augsburg, Generaldirektionsrath Ludwig Wimmer, nachdem derselbe nahezu 45 Jahre im Dienste der bayerischen Verkehrsanstalten gestanden und darunter 32 Jahre als Leiter des Eisenbahndienstes bei dem vormals vereinigten Oberpost- und Bahnamte sowie als Vorstand des Oberbahnamtes Augsburg gewirkt hat; 2. der Vorstand des Oberbahnamtes Nürnberg, Oberbahnamtsdirektor Wilhelm Louis, unter Verleihung des Titels eines Generaldirektionsraths; nach Absolvirung der polytechnischen Schule war derselbe mehrere Jahre Offizier des Genieregiments, trat im Jahre 1861 in die Dienste der vormaligen bayerischen Ostbahnen, wurde beim Ankaufe derselben in den Staatsdienst übernommen, sodann 1884 zum Vorstande des Oberbahnamtes Nürnberg befördert und stand somit 37 Jahre im Eisenbahndienste; 3. der Oberingenieur bei dem Oberbahnamte Augsburg, Karl Saller, unter Verleihung des Titels eines königlichen Bauraths; derselbe war ursprünglich beim Bahnneubau sowohl als auch im Bahnunterhaltungsdienste beschäftigt, wurde 1886 zum Oberingenieur befördert und stand 41 Jahre im Staatseisenbahndienste; 4. der Oberingenieur bei dem Oberbahnamte Nürnberg, Gustav Mack, gleichfalls unter Verleihung des Titels eines königlichen Bauraths; derselbe stand ursprünglich zehn Jahre hindurch im Dienste der Staatseisenbahnen, trat alsdann in die Verwaltung der vormaligen bayerischen Ostbahnen über und wurde beim Ankaufe derselben in den Staatsdienst übernommen und 1876 zum Oberingenieur beim Oberbahnamte Nürnberg ernannt, derselbe hat somit über 50 Jahre im Eisenbahndienste gewirkt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Entgegennahme der Denkschrift über die wirthschaftliche Lage der Eisenbahnbediensteten seitens des österreichischen Eisenbahnministers.** Wie s. Zt. mitgetheilt wurde, hat sich der österreichische Eisenbahnbeamtenverein mit dem Unterstützungs- und Rechtsschutzverein österreichischer und ungarischer Lokomotivführer, dem Kondukteurunterstützungs- und Rechtsschutzverein der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen und mit dem „Verkehrsbund“ in Verbindung gesetzt, um nicht nur wegen der anlässlich der Gehaltsregulirung für die Staatsbeamten den Eisenbahnbediensteten widerfahrenen Zurücksetzung bei dem Eisenbahnminister vorstellig zu werden, sondern auch gemeinsam eine Denkschrift auszuarbeiten, in welcher die traurigen wirthschaftlichen Verhältnisse des Standes der Eisenbahnbediensteten geschildert und die zu deren Sanirung nothwendigen Verbesserungen eingehende Darlegung finden sollten.

Diese Denkschrift, an deren Ausarbeitung ausser den genannten Vereinigungen auch die Vertrauensmänner der Bahnmeister sämmtlicher in Wien einmündender Bahnen und die Gruppe der Wagenwärter der Staatsbahnen theilnahmen, wurde am 30. Dezember 1898 dem Eisenbahnminister durch eine Deputation, bestehend aus den Vorstandsmitgliedern dieser Vereine, überreicht.

In der Denkschrift wird ausgeführt, dass eine gründliche und dauernde Sanirung der gegenwärtigen, unhaltbar gewordenen Wirthschaftslage des Standes der Eisenbahnbediensteten nur durch zwei scharf von einander zu trennende und dennoch sich wieder gegenseitig ergänzende Maassnahmen erzielt werden könne. Es sind dies: 1. die Erstellung eines dem angestrebten Zwecke entsprechenden Gehaltsschemas; 2. für die bereits längere Zeit in Verwendung stehenden Bediensteten eine Regulirung ihres Diensteinkommens, derart, dass sie nicht nur sobald als möglich in die ihrem Dienstalter entsprechende Gehaltsstufe des neuen Schemas gelangen, sondern dass auch die ihnen zu theil werdende sofortige Aufbesserung der Bezüge eine solche ist, dass sie dadurch zunächst wenigstens aus der ärgsten finanziellen Bedrängniss, die ja grösstentheils durch das bisherige unzulängliche Einkommen verschuldet ist, befreit werden und an die Ordnung ihrer zerrütteten Hausstände schreiten können.

Was die Gehaltsregulirung der Beamten betrifft, so fussen die Vorschläge der Denkschrift im wesentlichen auf den Beschlüssen des am 6. und 7. Mai 1898 in Wien abgehaltenen zweiten Eisenbahnbeamtentages.

Das zum Auslangen erforderliche Minimaleinkommen eines Angehörigen des Mittelstandes wird in Wien und den grossen Städten bei bescheidenen Ansprüchen für einen ledigen Mann mit 1 100—1 200 fl., für einen Familienvater mit ein bis zwei Kindern in den ersten Jahren mit 1 600 fl. bewerthet. Das nöthige Minimaleinkommen steigert sich mit dem Heranwachsen der Familie allmählich bis zur oberen Grenze des sogenannten bürgerlichen Einkommens, d. i. unter den gleichen Voraussetzungen auf 2 800—3 000 fl. Dieses Einkommen soll nach der Denkschrift jeweilig auch dem Eisenbahnbeamten geboten werden, und zwar zeitgerecht, d. h. das obenerwähnte Mindesteinkommen sofort bei der definitiven Anstellung, jenes zur Erhaltung einer zunächst noch kleinen Familie spätestens mit dem 30. Lebensjahre. Neueintretenden Beamten soll während der einjährigen Probedienstleistung bis zur definitiven Anstellung ein Existenzminimum, und zwar den absolvirten Mittelschülern jährlich 600 fl., den absolvirten Hochschülern jährlich 900 fl. geboten werden.

Die Vorrückung im Gehalte soll bei Beamten ohne Hochschulbildung nach dem Probejahre auf 800 fl., dann bis zum Gehalte von 1 100 fl. nach je 2 Jahren um 100 fl., bis zum Gehalte von 1 400 fl. nach je 3 Jahren um 100 fl., bis zum Gehalte von 1 600 fl. nach je 4 Jahren um 100 fl. und endlich bis zum Gehalte von 2 200 fl. nach 4 Jahren um 200 fl. erfolgen. Letzteres Gehalt würde somit spätestens nach einer Dienstzeit von 36 Jahren erreicht werden.

Was die Beamten mit Hochschulbildung betrifft, so sollen sie während des Probejahres ein Existenzminimum von 900 fl. beziehen, entsprechend dem späteren Eintritt in den Dienst mit einem Gehalte von 1 000 fl. angestellt werden, nach einem Jahre auf 1 100 fl., nach einem weiteren Jahre auf 1 200 fl. und in der Folge derart vorrücken, dass sie nach einer 25-jährigen Dienstzeit in die Gehaltsstufe von 2 200 fl. nebst 600 fl. Quartiergeld (in Wien) gelangen.

Die Gehaltsregulirung für die älteren Beamten soll in dem gleichen Ausmaasse, wie jene der Staatsbeamten erfolgen, so dass den beiden untersten Kategorien der Beamten eine Gehaltsaufbesserung von wenigstens 200 fl., den höheren eine solche von mindestens 300 fl. zukommt.

Da der bei gleichbleibenden Bedürfnissen zur Bestreitung der Haushaltungskosten erforderliche Geldaufwand in den verschiedenen Ländern der österreichischen Reichshälfte, und auch hier wieder nach der Lage des Ortes und dessen Bevölkerungszahl ein höchst verschiedener ist, so soll, um dem Grundsatze, dass jedem Bediensteten ohne Rücksicht auf seinen Stationsort ein der örtlichen Kaufkraft nach gleiches Einkommen geboten werden soll, neben den fixen für alle Bediensteten gleichen Ansätzen des Gehaltschemas ein variabler, ergänzender Bezug vorgesehen werden. Ein solcher ist schon gegenwärtig bei den meisten österreichischen Eisenbahnen in der gewöhnlich Quartiergeld benannten, nach Quartierbezirken abgestuften Zulage gegeben und hätte diese künftighin im allgemeinen und für alle Kategorien in der höchsten Quartiergeldklasse 40—50 % des jeweiligen Gehaltes zu betragen. Dieses als Lokalzulage zu bezeichnende Quartiergeld hat jedoch seinem Wesen und der bisherigen Erfahrung nach nicht ausschliesslich zur Deckung des Wohnungsbedürfnisses zu dienen, sondern es bildet zum Theile eine Kompensation für die örtliche Verschiedenheit der Preise der sonstigen Haushaltungsbedürfnisse überhaupt. Wenn also einem Bediensteten eine Naturalwohnung zugewiesen wird, so soll diese nach einem den örtlichen Miethzinsverhältnissen entsprechenden Raumtarife, jedoch derart bewerthet werden, dass dem Inhaber der Naturalwohnung unter allem Umständen ein Dritttheil des Quartiergeldes baar zur Auszahlung gelangt.

Die Denkschrift entwickelt ferner in eingehender Weise die in einer Reihe von Versammlungen der einzelnen Unterbeamten- und Dienerkategorien in Bezug auf die Gehaltsregulirung festgestellten Wünsche, und macht für jede dieser Kategorien Vorschläge über die Art der Regelung ihrer Bezüge.

Was im besonderen das Lokomotivpersonal anbelangt, so verlangt die Denkschrift mit Rücksicht auf die Wichtigkeit und Verantwortlichkeit des Dienstes des Lokomotivführers die Aufnahme der Lokomotivführer in den Status der Beamten.

Weiter empfiehlt die Denkschrift die Abschaffung des Prämiensystemes und die Einführung der Pauschalirung als Ersatz für das Kilometergeld und die Prämien, und zwar soll die Pauschalirung im nachfolgend festgesetzten monatlichen Ausmaasse erfolgen: für den Lokomotivführer beim Schnellzuge 80 fl., beim Personenzuge 75 fl., beim Güterzuge 70 fl.,

beim Dienste in der Domizilstation 60 fl.; für den Heizer dagegen 70 % der Pauschale des Lokomotivführers.

Der Eisenbahnminister wies bei Entgegennahme der Denkschrift auf die bisher von ihm zur Verbesserung der Lage des Eisenbahnpersonals durchgeführten Maassnahmen sowie auf seine Bemühungen hin, auch in der Frage der Gehaltsregulirung Hilfe zu schaffen. Die Verhandlungen darüber seien noch in der Schwebe und hoffe er, dass dieselben bald zu einem günstigen Abschlusse kommen werden. Dass eine Regelung der Bezüge eintreten müsse, darüber könne kein Zweifel bestehen.

— Der **Eisenbahnausschuss des österreichischen Abgeordnetenhauses** behandelte am 24. d. Mts. einen ihm zugewiesenen Antrag über den **Arbeiterschutz bei Eisenbahnbauten.** Bei dieser Gelegenheit besprach der Eisenbahnminister die bisher für die Staatsbahnbeamten ergriffenen Maassnahmen, kündigte neue Maassregeln auf diesem Gebiete an und stellte eine allgemeine Gehaltsregelung der Staatsbahnbeamten in Aussicht. Der Minister verwies in erster Beziehung auf die mit 1. Juli v. J. in Kraft getretene Aufbesserung der Systemisirung des Personalstandes, gemäss welcher es möglich geworden sei, Beförderungen und Vorrückungen in einem das normale Ausmaass weit übersteigenden Umfange zu bewirken und in der Kategorie der Unterbeamten und Diener rasches Emporsteigen aus den untersten Gehaltskategorien herbeizuführen. Ferner gehört hierher die am 1. Juli v. J. durchgeführte Aufbesserung der Versorgungsgenüsse des Personals und seiner Angehörigen, nach welcher der Mindestgenuss an Versorgungsbezügen für einen Beamten oder dessen Wittwe 400 fl., für einen Unterbeamten oder dessen Wittwe 300 fl. und für einen Diener bezw. Wächter und deren Wittwen 200 bezw. 150 fl. im Jahre betrage (vergl. hierüber Nr. 52 Jahrg. 1898 d. Ztg.). Auch die Leistungen der Krankenkasse für die gegen Lohn angestellten Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung haben im Laufe des Jahres 1898 eine namhafte Erhöhung erfahren. Eine Steigerung des Personalaufwandes ergibt sich auch aus der Regelung der Dienst- und Ruhezeiten. Die finanzielle Bedeutung dieser in schrittweiser Durchführung befindlichen Maassregel wird dadurch ersichtlich, dass dieselbe das vorjährige Budget mit 367 000 fl. und das Budget des Jahres 1899 mit 1 350 000 fl. belastet, eine Belastung, welche nach der Natur der Sache sich als eine dauernde darstellt und bei vollständiger Durchführung einen jährlichen Gesammtaufwand von rund 1 500 000 fl. erheischen wird. Ferner wurde sämmtlichen Wächtern eine 20 % Erhöhung des Quartiergeldes zuerkannt, dem Maschinenpersonal der Wiener Stadtbahn, statt der ihrer Dienstleistung nicht entsprechenden Kilometergelder, Stundengelder in einem wesentlich erhöhten Betrage gewährt und in einigen Heizhausbezirken die Herabsetzung der Brennstoffprämien, infolge welcher das Nebeneinkommen des Maschinenpersonals sich ungünstig gestaltete, wieder aufgelassen. Als weiterer Schritt ist zunächst beabsichtigt, die würdigsten Unterbeamten und Diener, welche seit mindesten 25 Jahren dienen und noch nicht das normirte Höchstgehalt beziehen, im Rahmen der Personalsystemisirung um eine Stufe vorrücken zu lassen eventuell zu befördern. Ferner soll in gleicher Weise die Ernennung von Stationsexpedienten und Stationsleitern, insofern sie das 35. Lebensjahr überschritten haben und 10 Jahre Stationsexpedienten oder -Leiter sind und eine besonders hervorragende Dienstleistung aufweisen, ohne Rücksicht auf ihre Vorbildung zu Assistenten stattfinden, wodurch dieselben die Eigenschaft von Beamten erlangen. Besonders verdiente Diurnisten sollen ohne Rücksicht auf ihre Dienstzeit, nach Maassgabe der freien Stellen, als Kanzlisten stabilisirt werden. Etwa 100 Weichen- und Blockwächter mit dem Monatslohne von 30 fl. sollen nach Zulass der Systemisirung in die Kategorie der Diener mit der Gehaltsstufe von 400 fl. eingereiht werden, welche Aktion in den folgenden Jahren fortgesetzt werden wird. Ferner ist im Zuge, den Unterbeamten der beiden obersten Gehaltskategorien die II. Wagenklasse bei dienstlichen und ausserdienstlichen Reisen für sich und ihre Angehörigen wieder zugänglich zu machen. Sonstige Verbesserungen plant die Staatseisenbahnverwaltung in Bezug auf die Systemisirung der fortlaufenden Gnadengaben für die infolge von Alter oder Krankheit erwerbsunfähig gewordenen Bediensteten und Arbeiter, sowie für deren Hinterbliebenen, ferner in Bezug auf die Zuwendung von Stipendien oder Unterrichtsbeiträgen an Angehörige verstorbener Bediensteter. Auch wird eine Reform der Altersversorgungsinstitute im Sinne weiterer Verbesserungen beabsichtigt. Die zur Erlangung des Versorgungsanspruches erforderliche Dauer der Theilnahme an dem Institute soll von 10 auf 5 Jahre für jene Bediensteten herabgesetzt werden, welche infolge Krankheit oder einer nicht absichtlich herbeigeführten körperlichen Beschädigung dienstunfähig geworden sind. So erheblich diese Verbesserungen aber auch sein mögen, so ist die Staatseisenbahnverwaltung sich doch dessen bewusst, dass die angesichts der namhaften Vertheuerung der Lebensverhältnisse vom Personal angestrebte Erhöhung seines dienstlichen Einkommens nur durch eine allgemeine, grundsätzlich alle drei Kategorien des Personals (Beamte, Unterbeamte, Diener) umfassende Regelung der stehenden Bezüge desselben bewerkstelligt werden kann. Die Staatseisenbahnverwaltung betrachtet es daher als eine ihr obliegende wichtige und dringende Aufgabe, die im Zuge befindlichen Arbeiten zur Feststellung der Grundlagen einer derartigen Regelung der Bezüge der Staatsbahnbediensteten, worüber die Verhandlungen mit den betheiligten Ministerien bereits eingeleitet sind, baldmöglichst zum Abschlusse zu bringen, und sie hofft zuversichtlich dahin zu gelangen, dass diese Regelung noch in diesem Jahre in Wirksamkeit tritt.

— Nach übereinstimmenden Meldungen scheinen die **Konzessionsverhandlungen für das elektrische Strassenbahnnetz in Wien** mit Ausnahme der Steuerfrage ohne Schwierigkeiten zu verlaufen. Es verlautet, dass das Eisenbahnministerium bereits die Entwürfe ausgearbeitet hat und die Gemeinde sich jetzt mit der eingehenden Prüfung derselben beschäftigt. Die Gemeinde Wien dürfte auf Grund des Lokalbahngesetzes die Steuerfreiheit für das gesammte elektrische Netz sowohl für die bestehenden, als auch für die neuen Linien erhalten. Diese Steuerfreiheit wird jedoch nur der Gemeinde als Konzessionärin gegeben. Wenn dieser Standpunkt von der Regierung festgehalten werden sollte, wird die Gemeinde folgende Vortheile aus der Steuerbefreiung geniessen: Erstens wird die Gemeinde von ihrer fixen Abgabe, welche sie erhält, keine Steuern zu entrichten haben; zweitens wird die Steigerung dieser Abgaben, welche bei wachsenden Roheinnahmen eintritt, ebenfalls steuerfrei sein; drittens wird die Gemeinde von ihrem Antheile am Reingewinne, der nach einer 7 % Verzinsung eintritt, ebenfalls keine Steuern zu entrichten haben. Endlich wird für den Fall, dass die Gemeinde von jenem Vertragspunkte Gebrauch machen sollte, welcher ihr eine Ablösung des ganzen Netzes vor dem Ablaufe der Pachtdauer gestattet, von dem ganzen Ertrage des Netzes keine Steuer zu entrichten sein. Dagegen wird, falls sich die vorliegenden Nachrichten bestätigen sollten, eine Steuerbefreiung der zu bildenden Bau- und Betriebsgesellschaft, also der Pächterin der elektrischen Bahnen, vom Staate nicht bewilligt werden. Diese Auffassung der Regierung bezieht sich sowohl auf die bestehenden, als auch auf die neuen Linien.

— Der Unterstützungs- und Rechtsschutzverein österreichischer und ungarischer Lokomotivführer hat aus Anlass des Regierungsjubiläums des Kaisers mit einem Kapitale von 10 000 Kr. eine Stiftung mit dem Namen **„Kaiser Franz Josef-Jubiläumsstiftung des Unterstützungs- und Rechtsschutzvereines österreichischer und ungarischer Lokomotivführer“** kreirt, deren Zinsen nach dem 2. Dezember jeden Jahres an zehn hilfsbedürftige und würdige Lokomotivführer vertheilt werden. Aus Anlass der ersten Vertheilung der Zinsen hat genannter Verein eine Festsitzung einberufen, bei welcher der Vereinsobmann in patriotischen Worten die Bedeutung dieser Stiftung den versammelten Centralausschüssen zum Ausdruck brachte.

— **Güterverkehr auf den ungarischen Staatsbahnen.** Auf den Stationen der ungarischen Staatsbahnen und der von diesen verwalteten Vizinalbahnen werden im Jahre 1898 insgesammt 2 220 839 Wagenladungen Parteigüter aufgegeben, um 74 450 Wagen mehr als im Vorjahre. Die am stärksten vertretenen Artikel waren Kohle und Holz. Von jedem wurden etwa 250 000 Wagenladungen aufgegeben. Beide zusammen machen daher den vierten Theil der gesammten Aufgabe aus, während von Getreide nur 200 000 Wagen, also der zehnte Theil des ganzen Frachtquantums, aufgegeben wurde.

— **Lehrkurs für Eisenbahnbeamte in Ungarn.** Am Ende des vergangenen Schuljahres betrug die Zahl der ordentlichen Hörer des ungarischen Lehrkurses für Eisenbahnbeamte 185, die der Privatschüler 157. Als befähigt wurden erklärt 60 ordentliche und 75 Privatschüler. Im laufenden Schuljahre wurden 155 ordentliche Hörer aufgenommen.

— **Verbesserung der Lage der Lokomotivführer der ungarischen Staatsbahnen betreffend.** Die Lokomotivführer der ungarischen Staatsbahnen entsandten jüngst an den Handelsminister eine Deputation, die ein Memorandum überreichte, in welchem sie um die Reduzirung der Arbeitszeit und die Erhöhung der Kilometergelder baten. In Erledigung des Memorandums wurden die Petenten verständigt, dass der Minister bereit sei, im Interesse der Verbesserung ihrer materiellen Lage das Mögliche zu veranlassen. Der Handelsminister hat eine Konferenz eingeleitet, um über die Details der Durchführung schlüssig zu werden.

Vereinsausland.

— Im **dänischen Reichstage** brachte am 25. d. Mts. der Minister des Innern eine **Eisenbahnvorlage** ein, in welcher insgesammt 35 000 000 Kronen gefordert werden, u. a. für den Bau einer Eisenbahnbrücke über den kleinen Belt, für die Herstellung eines Doppelgleises auf der Insel Fünen sowie für grosse Bahnhofsanlagen in Kopenhagen, Korsör und Esbjerg.

— **Entgleisung des Expresszuges Ostende-Wien.** Der internationale Eisenbahnzug Ostende-Wien entgleiste am 25. d. Mts. Nachmittags auf dem Bahnhofe Berchem bei Brüssel. Die Lokomotive und zwei Wagen kamen aus dem Gleise. Der Lokomotivführer, der Heizer sowie einige Reisende erlitten leichte Verletzungen.

— Einer Meldung aus Nisch vom 23. d. Mts. zufolge ermächtigte die **serbische Skupschtina** die Regierung, für **Eisenbahnzwecke** eine 5 % **Anleihe** im Betrage von 30 000 000 Frcs. mit Vormerkung auf die Staatsbahnen aufzunehmen. Ueber die Verwendung der Anleihe wird die Regierung in der nächsten Session der Skupschtina Rechenschaftsbericht vorlegen.

— Das belgische Syndikat, der „Industrielle Serbe", hat jetzt die Detailpläne der **Timokthalbahn** vollendet und wird sie in den nächsten Tagen dem Bautenminister übergeben; man erwartet baldige Verhandlungen über den Ausbau dieser Bahnlinie.

— **Bahnprojekt von Taschkent über Tschimkent und Werny zur sibirischen Bahn.** Wieder einmal beschäftigt sich das öffentliche Interesse Russlands mit Centralasien. Die Leser der Vereinszeitung erinnern sich wohl noch der Mittheilungen im Sommer des vorigen Jahres, die über die Reise des Ministers der Verkehrsanstalten, Fürsten Chilkow, gebracht wurden. Der Minister nahm damals seinen Weg über die Transkaspibahn nach Taschkent, von dort über Land und zu Wasser zur sibirischen Bahn. Der Zweck der Reise war damals noch nicht so klar, dass positiv behauptet werden konnte, es bestehe die feste Absicht, eine Verbindung zwischen der centralasiatischen Bahn und der grossen sibirischen Bahn herzustellen. Gegenwärtig theilen jedoch die „Birsk. Wed." mit, dass der Ingenieur Jugowitsch die Erlaubniss zur Ausführung von Voruntersuchungen zur Führung einer Eisenbahnlinie von Taschkent über Tschimkent und Werny bis zu einer Station der sibirischen Bahn erhalten hat.

Nunmehr lässt sich allerdings deutlich erkennen, dass der Minister s. Zt. sich über die Verhältnisse von Land und Leuten persönlich hat informiren wollen, bevor eine Entscheidung in der hochwichtigen Frage der Durchquerung von Centralasien getroffen wird. Jetzt, nachdem die Erlaubniss zur Ausführung von Voruntersuchungen ertheilt worden ist, wird der Bau der Bahn wohl nur noch eine Frage der Zeit sein. Wenn auch bis zur Inangriffnahme des Baues noch eine geraume Zeit dazwischen liegen mag, so wird andererseits voraussichtlich mancherlei interessanter Aufschluss über die wirthschaftlichen und kulturellen Verhältnisse dieses bisher nur wenig bekannten, aber ausgedehnten Landstriches in weitere Kreise dringen. Wird die zukünftige Linie in vorstehend angedeuteter Weise über Werny zu einer Station der sibirischen Bahn geführt, dann zieht sie sich im wesentlichen an der Westgrenze des chinesischen Reiches hin, was voraussichtlich auch in politischer Beziehung nicht ganz ohne Bedeutung sein wird.

— In Petersburg ist, wie der Telegraph berichtet hat, am 22. d. Mts. der General Michael Nikolajewitsch **Annenkow, der Erbauer der transkaspischen Eisenbahn**, gestorben. Annenkow war in Petersburg als Sohn des Schriftstellers Paul A. im Jahre 1835 geboren. Nach Absolvirung militärischer und technischer Schulen nahm er in den Jahren 1863—1866 an den Kämpfen und an der Verwaltung in Polen theil und erwarb sich später grosse Verdienste um das russische Eisenbahnwesen. 1870 war er zur preussischen Feldarmee kommandirt und veröffentlichte darüber seine „Bemerkungen und Betrachtungen eines russischen Offiziers". Im russisch-türkischen Kriege von 1877—1878 leitete Annenkow die Truppentransporte im Rücken der Donauarmee. Im Jahre 1880 nahm er an der Expedition gegen die Teke-Turkmenen theil. Hierbei führte er die Erbauung der Eisenbahn vom kaspischen Meer bis Kisilarwat aus, die er dann von 1885—1888 bis Samarkand weiter führte. In der Zwischenzeit war ihm die Erbauung der strategischen Bahnen im Poljessiegebiete in Westrussland übertragen. 1892 erfolgte seine Ernennung zum General der Infanterie und Leiter des Baues von Samarkand bis Taschkent. Die letzte grosse Unternehmung, die Annenkow leitete, war die Erbauung einer Strasse durch das Gebiet des schwarzen Meeres. Dabei soll er sich grosser Unterschlagungen, man sprach von 11 000 000 Rubel, schuldig gemacht haben, wofür er 1895 administrativ bestraft und seiner Aemter entsetzt wurde.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Betriebsüberlassung.

Der Betrieb der Eisenberg-Crossener Eisenbahn ist am 1. Januar d. J. auf die Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) in Berlin übergegangen. Die genannte Bahn wird daher nunmehr durch die Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) in Berlin im Vereine vertreten.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 228 vom 14. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände, Raddrücke und Lademaasse (abgesandt am 23. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des ab 1. Februar 1899 gültigen Nachtrages II zum Tariftheil II, Heft 3 vom 1. Februar 1898.

Auf Seite 22 des in der Ueberschrift bezeichneten Nachtrages ist im Ausnahmetarif Nr. 15, in Schnitttafel A die Station Klamm sammt den bezüglichen Frachtsätzen zu streichen und auf Seite 24 im Ausnahmetarif Nr. 31 in Schnitttafel A zwischen Gloggnitz und Leoben nachzutragen wie folgt:

| „Klamm" | S. B. | 0,91 |

Wien, am 20. Januar 1899. (263)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Februar d. J. wird der an der Bahnstrecke Tingleff - Tondern zwischen den Stationen Tingleff und Bülderup-Bau belegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltepunkt Terkelsbüll für den beschränkten Stückgutverkehr eröffnet werden.

Frachtgüter von mehr als 250 kg Einzelgewicht sind von der Abfertigung von und nach Terkelsbüll ausgeschlossen.

Von dem Eröffnungstage ab treten für Terkelsbüll direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern mit den Stationen der preussi-

schen Staatseisenbahnen, den in die Staatsbahngruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen sowie der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 21. Januar 1899. (264)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

3. Güterverkehr.

Belgisch-südwestdeutscher Verkehr.

Vom 1. Februar d. J. ab wird die Station Erbenheim in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. zwischen belgischen Stationen und Station Simpelveld der niederländischen Staatsbahn einerseits und Stationen des Verwaltungsbezirks der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. andererseits vom 15. Juni 1892 einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt die Station Erbenheim. (265)

Frankfurt a/M., den 24. Januar 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif VI. Verkehr zwischen den Stationen der Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz.

Für den Verkehr zwischen Lissberg und Weilmünster einerseits und Frankfurt a/M, Hanau, Höchst a/M., Cassel, Mainz und Wiesbaden treten mit Wirkung vom 1. Februar d. J. ab ermässigte Ausnahmesätze für Steine des Spez.-Tar. III in Kraft.

Näheres ist auf den betr. Stationen zu erfahren. (266)

Frankfurt a/M., den 25. Januar 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

Einziehung der Güternebenstelle Triebel bei Teuplitz.

Die Güternebenstelle in Triebel sowie das mit ihr verbundene bahnamtliche Rollgeschäft wird am 31. März d. J. aufgehoben. (267)

Halle a. Saale, den 25. Januar 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Der am 1. Januar d. J. eingeführte Ausnahmetarif für Blei in Blöcken, Stangen oder Mulden — vergl. unsere Bekanntmachung vom 15. v. Mts. — gilt vom 1. Februar d. J. an für den Versand von den sächsischen Stationen Halsbrücke und Muldenhütten auch nach den Verbandsstationen der Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Dresden, am 25. Januar 1899. (268)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch- und norddeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die im Ausnahmetarife für die Beförderung von Obst im sächsisch-schweizerischen Güterverkehre über Lindau vom 1. Oktober 1893 enthaltenen Frachtsätze für Leipzig I (Bayer. Bhf.) und Leipzig II (Dresdn. Bhf.), ferner die in den norddeutsch-schweizerischen Gütertarifen Theil II, Heft 6 erste und zweite Abtheilung vom 15. Oktober 1893 enthaltenen Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Obst im Verkehre mit Leipzig (Berl.-Eilenb., Magdeb. und thür. Bhf.), die nach unserer Bekanntmachung vom 27. Dezember 1898 Ende Januar d. J. ausser Kraft treten sollten, bleiben noch bis Ende Februar d. J. gültig.

Die Einführung neuer Frachtsätze wird s. Zt. bekannt gemacht werden.

Dresden, den 26. Januar 1899. (269)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnengüterverkehr der königlich sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1899 bis Ende Januar 1900 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von geschlagenen Steinen zum Strassenbau

I. von Glashütte nach Dohna, Mügeln bei Pirna sowie Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt (Leipz. Bahnh.), Niedersedlitz und Pirna und

II. von Dippoldiswalde nach Rabenau, Hainsberg, sowie Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt (Leipz. Bahnh.) und Potschappel in Kraft. Abdrücke hiervon können durch diese Stationen bezogen werden.

Dresden, am 25. Januar 1899. (270)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Vom 25. Januar d. J. ab wird die Station Schötmar des Direktionsbezirks Hannover mit direkten Sätzen für Eil- und Frachtstückgut für den Verkehr mit den niederländischen Hafenstationen in den Verbandsgütertarif (Heft 1) einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 21. Januar 1899. (271)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Für den Ortsverkehr der auf schweizer Gebiet gelegenen Stationen der badischen Staatseisenbahnen wird im badischen Binnenverkehre die im Ausnahmetarife für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 zugestandene 20 % Ermässigung der Fracht sofort bei der Abfertigung gewährt. In den direkten Verkehren wird der Unterschied zwischen der zur Anrechnung kommenden Fracht des Sp.-T. III und der nach dem bezeichneten Ausnahmetarife sich ergebenden Fracht für die badische Beförderungsstrecke auf Ansuchen im Rückvergütungswege erstattet.

Karlsruhe, den 23. Januar 1899. (272)
Generaldirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Zum Kohlentarif Südwestdeutschland-Mittel- und Westschweiz vom 1. Februar 1898 ist mit Gültigkeit vom 1. Februar 1899 der II. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält u. a. ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Neuenburger Jurabahn, sowie mit Wirkung vom 1. Juni 1899 eine theilweise Erhöhung der Frachtsätze für die Station Hochdorf der schweiz. Seethalbahn um 10 Centimes für 1 000 kg.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Verwaltungen und von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 23. Januar 1899. (273)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1899 wird zum Gruppentarif III (Berlin-Stettin) ein Nachtrag 8 ausgegeben. Er enthält neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Friedrichswalde (Kr. Angermünde), Heinersdorf, Marzahn, Milmersdorf und Ringenwalde (Kr. Templin).

Exemplare des Nachtrages können durch die Güterabfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, zum Preise von 0,25 ℳ das Stück bezogen werden.

Berlin, den 23. Januar 1899. (274)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Februar 1899 treten im südostpreussischen Gütertarif für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg für jeden verwendeten Wagen im Verkehr von Borsigwerk, Gleiwitz, Kattowitz, Königshütte Oberschlesien, Laband, Ludwigsglück, Schwientochlowitz, Zabrze, Zawadzki nach Bartenstein und Rastenburg direkte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (275)

Königsberg i/Pr., den 11. Januar 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordostdeutsch-sächsischer Thiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Gr.-Boschpol der königlichen Eisenbahndirektion Danzig in den obigen Tarif einbezogen und treten ausserdem für den Verkehr zwischen Gr.-Boschpol und Dresden-Neustadt (Leip. und Schles. Bhf.) besondere Frachtsätze für solche Viehsendungen in Wagenladungen in Kraft, welche auf Antrag der Versender über Röderau abgefertigt werden.

Die betreffenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 21. Januar 1899. (276)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Feldkirchen in die Abtheilung I des Heftes 1 zu Theil III vom 1. Dezember 1898 einbezogen.

München, den 19. Januar 1899. (277)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. Februar d. J. wird die Station Brandis der sächsischen Staatseisenbahnen in den Tarif für den vorgenannten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 19. Januar 1899. (278)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Einstellung der Frachtgüterabgabe in der Station Wien-Hauptzollamt der Wiener Verbindungsbahn während des Bahnhofumbaues.

Infolge der durch den fortschreitenden Umbau des Bahnhofes in Wien-Haupt-

zollamt verursachten ganz ausserordentlichen Erschwernisse bei der Abwickelung der Gütermanipulation des im zollamtlichen Magazine XIV in Wien-Hauptzollamt derzeit untergebrachten Eil- und Frachtgutexpedites, ist die gefertigte Verwaltung nicht mehr in der Lage, die Frachtgüterabgabe in der genannten Station aufrechtzuerhalten, weshalb dortselbst, bis zur Fertigstellung des Magazines im künftigen Güterbahnhofe, mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. Januar 1899, Zahl 2209/16

ab 6. Februar 1899

nebst der bereits seit 15. Januar 1897 sistirten Frachtgüteraufgabe, nunmehr auch die Frachtgüterabgabe für gewöhnliche Frachtgutsendungen eingestellt werden muss.

Hiervon sind jedoch Zollgutsendungen ausgenommen, welche zur Stellung an das k. k. Hauptzollamt Wien angewiesen, oder bei demselben erliegend, von den Verfügungsberechtigten weitergesendet werden.

Wien, am 21. Januar 1899. (279)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
als betriebführende Unternehmung
der Wiener Verbindungsbahn.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Tarifes Theil IV, Heft 2 vom 1. Juni 1894.

Der vorbezeichnete Tarif, dessen Aufhebung mit 31. Dezember 1898, beziehungsweise 31. Januar 1899 verlautbart wurde (vergleiche Nr. 91 vom 26. November v. J. und Nr. 100 vom 31. Dezember v. J. dieser Zeitung) bleibt bis auf weiteres in Wirksamkeit.

Wien, am 21. Januar 1899. (280)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. Februar 1899 neuen Stils tritt zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen deutschen Stationen einerseits und Station Alexandrowo der Warschau-Wiener Eisenbahn andererseits der Nachtrag I in Kraft. Durch denselben gelangen Hundekarten zwischen deutschen Stationen und Alexandrowo zur Einführung.

Ausserdem enthält der Nachtrag mehrere zumeist bereits im Verfügungswege eingeführte neue Fahrkarten und Gepäckfrachtsätze.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Bromberg, den 21. Januar 1899. (281)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Die Lieferung von 7 000 cbm Kies und 4 000 cbm Steinschlag (Kleinschlag) als Eisenbahnbettungsmaterial für das Rechnungsjahr 1899 soll im ganzen oder getheilt — jedoch nicht in Mengen unter 500 cbm — vergeben werden. Die Bedingungen können in dem Büreau der unterzeichneten Inspektion — Zimmer Nr. 145 des Hauptverwaltungsgebäudes — eingesehen, auch von dort gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 20 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Bettungsmaterial“ versehen, portofrei an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt Mittwoch, den 8. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr, im Beisein der etwa erschienenen Bewerber.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, den 12. Januar 1899. (282)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Die Ausführung der Erd- und Maurerarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers des Looses I der Neubaustrecke Neidenburg-Ortelsburg, und zwar von Station 9 + 50 bis Station 111 + 25 soll einschliesslich theilweiser Lieferung der Materialien öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, hintere Vorstadt Nr. 55a, Zimmer 131, und in dem Abtheilungsbüreau zu Neidenburg zur Einsicht aus. Verdingungshefte ohne Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 2,20 ℳ für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Herstellung des Bahnkörpers des Looses I der Strecke Neidenburg-Ortelsburg, Station 9 + 50 bis 111 + 25“ bis spätestens zum Termin, den 17. Februar, Vorm. 9 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Königsberg i/Pr, den 20. Jan. 1899. (283)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 360 000 kg Portlandcement soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen bei der unterzeichneten Bauabtheilung während der Dienststunden (8—1 Uhr bezw. 4—½7 Uhr) zur Einsicht aus. Angebotformulare nebst Bedingungen können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Versiegelte Angebote mit der Aufschrift „Lieferung von Portlandcement“ sind bis zum Verdingungstermin, Montag, den 6. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Magdeburg, Hauptbahnhof, Wilhelmstrasse 8 t, den 21. Januar 1899. (284)

Königliche Eisenbahnbauabtheilung
(Magdeburg-Neustadt).

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Bahnhofsbauten zu Dresden.

Die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Unterführung der Strasse 1 unter der Gleisverbindungskurve nach Klotzsche in Dresden-Neustadt, mit kontinuirlichen Blechträgern von 44 m Gesammtstützweite und annähernd 170 t Fluss- und Gusseisen und 10 t Stahl umfassend, soll an den Mindestfordernden vergeben werden. Die Montirung hat in der zweiten Hälfte des Jahres 1900 zu erfolgen und ist innerhalb dreier Monate zu bewirken. Es bleibt jedoch die Auswahl unter den Bietern, sowie das Recht der Zurückweisung sämmtlicher Angebote vorbehalten.

Lieferungsbedingungen, Zeichnungen, Gewichtsberechnungen, statische Begründung und Preisliste für diese Arbeiten sind, soweit der Vorrath reicht, gegen Erlegung von 10 ℳ beim Brückenbaubüreau in Dresden, Strehlenerstrasse 1, II, zu erlangen, welches auch alle Auskünfte in konstruktiver Beziehung ertheilt. Ueber die spezielle Bauführung ist näheres auf Anfrage bei dem Baubüreau Dresden-N. I, Nieritzstrasse 11, I, zu erfahren.

Die Lieferungsangebote sind mit der Aufschrift:

„Lieferungsangebot auf den Eisenüberbau der Unterführung der Strasse 1 in Dresden-Neust.“

bis mit 25. Februar d. J. postfrei an die unterzeichnete königliche Generaldirektion einzureichen. Angebote, welche verspätet eingehen oder nicht vorschriftsmässig und nicht vollständig ausgefüllt sind, werden nicht berücksichtigt.

Die Bewerber bleiben bis Ende März d. J. an ihre Gebote gebunden, wer bis dahin zusagende Bescheidung nicht erhält, hat sein Angebot als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 19. Januar 1899. (285)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Verdingung
der

Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für das Rechnungsjahr 1899 für die königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, Cassel, Erfurt, Hannover, Münster i/W., und zwar:

A. 194 000 kg **Federstahl,**
10 145 Stück **Spiralfedern** für Zug- und Stossvorrichtungen der Wagen,

B. 2 890 Stück **Zughaken,**
385 Stück **Zughakenführungen,**
19 141 Stück **Schrauben- und Sicherheitskuppelungen,**
800 Stück **Kuppelungsspindeln,**
1 455 Stück **Bufferkreuze,**
5 935 Stück **Bufferstangen.**

Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 11. Februar 1899,
zu A Vormittags 10 Uhr,
„ B „ 11 „

Zuschlagsfrist bis 4. März 1899.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt gegen Einsendung von
80 Pf. für Gruppe **A** } (nicht in Briefmarken)
70 „ „ „ **B** }

unter genauer Bezeichnung der Buchstaben vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse Nr. 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer 12, abgegeben.

Hannover, den 25. Januar 1899. (286)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Ruhr-Lippe-Kleinbahnen.

Für unsere Station Neheim-Hüsten suchen wir einen im Stations- und Güterabfertigungsdienste vollständig ausgebildeten Stationsdiätar, welcher selbständig arbeiten kann. Monatliche Diäten 75 ℳ, nach sechsmonatiger zufriedenstellender Thätigkeit Anstellung als Stationsassistent. Eintritt spätestens am 1. März, möglichst früher. Meldungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind zu richten an die Direktion in Soest. (287)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 25. April Vorm. gemeldet.

Nr. 8. Berlin, am 29. April 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	30	1	Bll.	Putzwolle	—	150	1	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
2	A B	610	1	—	Nachtschrank	—	29,5	2	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
3	{ AB }	842	1	Pack	Fenstereisen	—	28	3	Darmstadt	Direktion Mainz	
4	A C	7	1	„	Spaten	—	18,5	4	Jastrow	K. E.-D. Bromberg	
5	A C	10176	1	Kiste	Glaswaaren	—	28	5	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
6	A C B	200	1	Ballen	Tapeten	—	27	6	Aachen Rh.	K. E.-D. Köln	
7	A F	1576	1	Kiste	Wein in Flaschen	—	24	7	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
8	A F	2011	1	Ballot	Matratze	—	30	8	München Centr.	Bayerische Stsb.	
9	A F	4421	1	Kiste	Fahrradutensilien	—	113	9	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
10	A J	10	1	Pack	Eisenwaaren	—	—	10	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
11	A K & C	—	1	Fass	—	—	14,5	11	Flensburg	K. E.-D. Altona	
12	A R	8902	1	Bierfass	leer	—	42	12	Mülheim a. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
13	{ A R (alte Signatur) }	83950	1	Fass	Petroleum	—	194	13	Berent	K. E.-D. Danzig	
14	A R W	13085	1	{ Kollo in Leinen }	Eisentheile	—	102	14	Moabit	K. E.-D. Berlin	
15	A S	1	1	Korb	Kleider	—	29	15	Rudolstadt	K. E.-D. Erfurt	
16	A W	160	1	Kiste	gefüllt	—	25	16	Mannheim C.	Direktion Mainz	
17	B	1	1	Sack	alte Wollsäcke	—	36	17	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
18	B	853	1	„	farb. Putzfäden	—	165	18	„		
19	B	992/2	1	Ballen	?	—	70	19	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
20	B	8869	1	Rolle	Drahtgeflecht	—	16	20	Bamberg	Bayerische Stsb.	
21	B A	3384	1	Kiste	Cylinderöl	—	39	21	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
22	B C	105	1	Bund	Eisen	—	54	22	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
23	B C	11968	1	Kiste	gefüllt (? Biscuits)	—	31,5	23	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
24	B F	56456	1	Ballot	?	—	123	24	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
25	B K G	12	1	Kiste	leer	—	7	25	K.-Nippes	K. E.-D. Köln	{ bekl.:
26	B M	2838	1	Pack	?	—	5,5	26	Emmerich	K. E.-D. Essen	Berlin H. L.-
27	B R	1133	1	Kiste	Briefpapier	—	26	27	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	Amsterdam. }
28	C	20	1	Koffer	Kleidung	—	28	28	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
29	C A	9876	1	Kiste	Liqueur- u. Weingläser		33,5	29	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
30	C A L	1196	1	„	leer	—	105	30	Leipzig Th. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
31	C A S	7120	1	Ballen	Garne	—	285	31	Zella St. Blas.	K. E.-D. Erfurt	
32	C B	1/2	2	Kisten	leer	—	—	32	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
33	C B C	4183	1	Stange	Stahl	—	35	33	Pforzheim	Badische Stsb.	
34	C H	{ 5068 1510 }	1	Ballen	Tabak	—	50	34	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
35	C L	22/23	2	—	leere Kisten	—	42	35	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	{ *) Rollen zum
36	C L	223	1	Kiste	gef.	—	163	36	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	Aufwickeln
37	C P & S	961	1	„	Bobinen*)	—	31	37	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	von Seiden-
38	C S	—	1	Sack	Soda	—	100	38	Bütow	K. E.-D. Danzig	garn. }
39	C S	—	4	Kolli	{ gusseiserne Ringe (Geschränke) mit Deckel }		223	39	{ Düsseldorf-Derendorf }	K. E.-D. Elberfeld	
40	C S	1/4	4	Stück	Pflugscheiben	—	215	40	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
41	C V	97	1	Korb	Salat	—	6	41	Bamberg	Bayerische Stsb.	
42	C W	255	1	Ballen	Isolirschnur	—	27	42	Duisburg	K. E.-D. Essen	
43	rothes D	—	18	Kolli	Ladegestelle	—	—	43	{ Magdeburg-Sudenburg }	K. E.-D. Magdeburg	
44	Dr. E A	1022	1	Kiste	Mandelmasse	—	27	44	Hof	Sächsische Stsb.	
45	D S	590	1	„	?	—	65	45	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
46	D T	3693	1	„	Zündhölzer	—	51	46	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
47	E	111	1	„	leer	—	26	47	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
48	E A	3297	1	„	Holzwaaren	—	—	48	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
49	E K	7117	1	Rolle	Wachstuch	—	40	49	Rheydt	K. E.-D. Köln	
50	E N	6537	1	Sack	Kunstdünger	—	20	50	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
51	E R	—	2	—	Gussstücke	—	174	51	Borken	„	
52	E St	12	1	Beutel	Hafergrütze	—	14	52	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
53	E T	—	1	Ballen	Kaffee —	8	53	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	seit 18/2. 99.
54	{ — F	— —	8 1	Bündel „	leere Säcke — leere Säcke — }	135	54	Wörrstadt	Direktion Mainz	
55	F B	1659	1	Kiste	Fahrradtheile —	22	55	Bergedorf	K. E.-D. Altona	{ bekl.: Aachen Bergedorf.
56	F B	3270	1	„	leer —	12	56	Weida	Sächsische Stsb.	{ beschr.: Düsseldorf (durchstrichen).
57	F C	342	1	Ballen	Futterstoffe (Leinen)	61	57	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
58	F D	—	1	—	Brückenwaage —	21	58	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	{ Dornbirn bezettelt.
59	F D F	1421 A	1	Korb	? —	83	59	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr.: Kiel.
60	F G	16	1	Sack	ansch. Cement —	52	60	Sterkrade	K. E.-D. Essen	
61	F J	832	1	Verschlag	leer —	8	61	Münster	K. E.-D. Münster	{ beschr.: Münster.
62	F K	2763	1	Kiste	Käse —	43	62	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
63	F N	108	1	Sack	Kleider —	15	63	Rheydt	K. E.-D. Köln	{ mit Blechschild, gez.: Fr. R.
64	Fr. R	—	1	—	brauner Holzkoffer ?	70	64	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
65	F S	568	1	Kiste	leer —	23	65	Erfurt	„	
66	G	63	1	—	Maschinentheil —	63	66	Bohrauseifersdorf	K. E.-D. Breslau	
67	G A W	29682	1	Ballen	gefüllt —	—	67	Mannheim C.	Direktion Mainz	
68	G B	3	1	Gestell	mit Inhalt —	—	68	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
69	G & C	501	1	Kiste	? —	26	69	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
70	G G	9	1	Bund	Stahl —	50	70	Flatow	K. E.-D. Danzig	
71	G H	1	1	Kiste	leere Flaschen —	63	71	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
72	G H G	766	1	„	? —	36	72	Ulm	Württemberg. Stsb.	
73	G K	5027	1	Sack	Sackleinen —	65	73	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
74	G L	314/15	2	Bund	Säcke —	—	74	Spandau	K. E.-D. Berlin	{ beschr.: Echternach i/Luxemburg.
75	G L	1068	1	Kiste	leer —	18	75	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	{ n. Dresden beschr.
76	G L	2273	2	Stück	Stahl —	12	76	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
77	G L	4235	1	Pack	6 Schliesskörbe —	10	77	Darmstadt	Direktion Mainz	
78	G L	8648	1	Kiste	Kaffeeessenz —	13	78	Krefeld	K. E.-D. Köln	
79	G M	—	1	Korb	leer —	3	79	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
80	{ G S S }	1568	1	Kiste	Rothwein in Flaschen	53	80	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
81	H bezw. blau	—	46	Körbe	leer —	—	81	Hamburg	Lübeck-Büchener	
82	H E	8626	2	Pack	4 Stühle —	—	82	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
83	H F E	522/23	2	—	eis. Eggen —	—	83	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
84	H G	49	1	Kiste	Eier —	—	84	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
85	H H	4	1	„	{ Flaschenkapseln u. Korkstopfen }	5,5	85	Elberfeld	„	
86	H K	644	1	„	? —	76	86	Kiel	K. E.-D. Altona	{ Hohenstein. — ?
87	H L	486	1	—	Sportwagen —	—	87	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
88	H L	792	1	Ballen	{ Lederwaaren (6 Paar Stiefel) }	7	88	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
89	H L	2370	1	„	Scheuertücher —	18	89	Rheda	K. E.-D. Hannover	
90	H M S	17227	1	Pack	Eisentheile —	7	90	Duisburg	K. E.-D. Essen	{ *) 11 cm lang, 2 cm Durchmesser.
91	H R	537	1	—	kupfernes Knierohr*)	8	91	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
92	H S	—	1	Ballot	schwarzes Leder —	98	92	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
93	J B	19282	1	Pack	? —	6	93	Emmerich	K. E.-D. Essen	{ beschr.: Amsterdam.
94	J H F	983	1	Sack	Bürsten —	—	94	Reinheim	Direktion Mainz	
95	J R	1219	1	Rolle	Drahtgeflecht —	20	95	Huglfing	Bayerische Stsb.	
96	{ J W C oder W Z }	1	1	Weinfass	leer —	11	96	Mülheim a. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
97	J S	9175	1	{ Lattenverschlag }	Stubenkloset —	57	97	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
98	K	—	1	Sack	Brot —	20	98	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
99	K	1	3	Stück	Holztheile —	—	99	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
100	K	49	1	Ballen	Leder —	70	100	Saalfeld	„	
101	K	1137	1	Kiste	emaillirte Topfwaaren	70	101	Janowitz	K. E.-D. Bromberg	
102	K	1184	1	„	leer —	10	102	Berent	K. E.-D. Danzig	
103	K	6142	1	Ballot	Pflanzen —	35	103	Regensburg	Bayerische Stsb.	
104	K B	240	1	Pack	leb. Pflanzen —	34	104	Borcken	K. E.-D. Cassel	{ beschr.: Borcken.
105	K D	217	1	Fass	Heringe? —	9	105	Windsheim	Bayerische Stsb.	
106	K u. H	—	2	Pack	Säcke —	57	106	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	{ beschr.: Höhne & Heltmann, Stettin.
107	K S	2062	1	Rolle	Drahtgeflecht —	44	107	Bühl	Badische Stsb.	
108	K T	—	1	Kiste	Firniss —	15	108	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
109	K W P	7752	1	„	? —	18	109	Kiel	K. E.-D. Altona	
110	L	1	1	—	Gusstheil —	—	110	Reinheim	Direktion Mainz	{ beklebt von Fürstenberg nach Moabit.
111	L	II	1	Kiste	? —	—	111	Moabit	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
112	L	5067	1	Ballen	Leinen —	10	112	Horrem	K. E.-D. Köln	
113	L C	855	1	—	loses Eisentheil —	5	113	Krefeld G.-A.	"	
114	L G	53	1	Kiste	Schuhwaaren —	88	114	Köln=G.	"	
115	L S	3/5	3	Büchsen	Farbe —	158	115	Herford	K. E.-D. Hannover	
116	L S	1824	1	Kollo	Papier —	25,5	116	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
117	M	—	3	Kolli	Röhren —	31	117	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
118	M	6	1	Korb	Umzugsgut —	39	118	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
119	M	713	1	Bll.	Leder —	43	119	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
120	M A	3258	1	Sack	Chamotterde —	41	120	Rheydt	K. E.-D. Köln	
121	M A H	1795	1	Bund	(9) Eisenplatten —	30	121	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	mit Zollblomben von Herbesthal.
122	M E G	1337	1	Kiste	? —	275	122	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
123	M F	99603	1	Ballen	unbekannt —	47	123	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
124	M H G	3500	1	Kiste	Flanellfutterzeug —	91	124	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
125	M K	—	1	—	Rohr von Schwarzblech	4,5	125	Ulm Eilg.	Württemberg. Stsb.	
126	M N Z	1867 A	1	Kiste	Haferkakao —	19	126	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
127	M T	15	1	Ballen	Leder —	72	127	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
128	N	232	1	Kiste	Packstroh —	19,5	128	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
129	O R	38	1	Ballen	? —	141,5	129	Gera	K. E.-D. Erfurt	
130	O W	928	1	Bll.	Bindfaden —	30	130	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
131	P	5	1	—	hölz. Pumpenstange	3	131	Basel	Badische Stsb.	
132	P E	445	1	Korb	leere Blechflasche —	9	132	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
133	P H —	98 —	1 1	Bund "	Flacheisen Flacheisen	116	133	Haan	K. E.-D. Elberfeld	
134	R	57	1	—	Holzmodell in Leinen	7	134	Freden	K. E.-D. Cassel	
135	R A	101	1	Holzkoffer	Kleider? —	65	135	Starnberg	Bayerische Stsb.	beschr.: Segeberg-Eckernförde.
136	R B	158	1	Kommode	Kleidung —	62	136	Kiel	K. E.-D. Altona	
137	R C	340/42	2	Säcke	Feldsaamen —	57	137	Vieselbach	K. E.-D. Erfurt	
138	R H	—	2	Pack	alte Säcke —	38	138	Krefeld G.-A.	K. E.-D. Köln	
139	R L	1620	1	Koffer	leere Pappschachteln	20	139	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
140	R S W	12	1	—	eis. Träger	15	140	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
141	S	1/2	2 1 1	Bd. — Bd.	eis. Maschinentheile Schraubenschlüssel — 6 eis. Düngergabeln	20 1 4	141	Oels	K. E.-D. Breslau	
142	S	9422	1	Pack	Papier —	27	142	Dahlhausen Rhr.	K. E.-D. Essen	
143	S	11130	1	Kiste	leer —	8	143	Heidelberg	Badische Stsb.	
144	S H	304 305	2	Kisten	anscheinend leer —	30	144	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	
145	S M	22	1	Kübel	Butter —	22	145	Berlin Ostbh.	"	
146	S S	1000	1	Ballen	Betten —	30,5	146	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	Versandstation: Rangirbahnhof Rummelsburg.
147	S S	2153	1	Kiste	Wein —	39,5	147	Hervest=Dorsten	K. E.-D. Münster	
148	S S	3115	1	"	unbekannt —	22,5	148	Gr.=Wartenberg	Breslau-Warschauer	
149	T K	754	1	"	Zucker —	28	149	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
150	U A L	—	1	Bund	8 Stabeisen —	30	150	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
151	V G	21	1	Sack	leere Säcke —	5	151	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
152	V P F	6577	1	Pack	Papier —	29	152	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
153	W	—	1	Kollo	Priv.-Viehgitter —	—	153	Krefeld Eil.	K. E.-D. Köln	
154	W	3	1	—	Decke —	22	154	Dresden=A.	Sächsische Stsb.	
155	W A R C	1	1	Kiste	Porzellanwaaren —	226	155	Winterswyck	K. E.-D. Essen	
156	W H	2	1	"	Holzetiketten —	66	156	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
157	W H	5211 5213	2	Holzverschläge	leer —	78	157	Marburg	K. E.-D. Cassel	
158	W K W	7564	1	Fass	anschein. Eisenwaaren	176	158	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
159	W N	—	1	Bund	Eisenplättchen —	18	159	Wiesloch	Badische Stsb.	
160	W S	20	1	—	Kinderwagen —	19	160	Vallendar	K. E.-D. Köln	
161	W W	689	1	Sack	Kaffee —	30	161	Dahlhausen Rhr.	K. E.-D. Essen	
162	W W	839	1	Pack in Papier	Spaten u. Harken (Kinderspielzeug)	5	162	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
163	Z B	—	2	—	Vorhängeschlösser —	—	163	Siegen	"	
164	Z H	7	1	—	Zeltstange —	18	164	Ulm Eilg.	Württemberg. Stsb.	
165	Z N	—	1	Pack	Eisentheile —	5	165	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
166	Arndt	—	1	Korb	Kleider —	52	166	Lyck	K. E.-D. Königsberg	
167	Aue E.	—	1	—	Kette —	—	167	Aue	Sächsische Stsb.	7,5 m lg.
168	Bergmann	—	1	—	Schliesskorb —	72	168	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
169	Breslau A B	—	1	Kiste	lebende Hühner —	—	169	Rostock Cb.	Meckl. Friedr. Franzb.	am 8./4. verkauft, Reinerlös: 10,75 *M.*
170	F 99 Breslauer Packetfahrt-Ges.	—	1	—	brauner Handkoffer nebst schwarzem Hut	—	170	Stahlhammer	K. E.-D. Kattowitz	
171	Fabrikmarke Burbach	—	1	—	eisern. Träger mit 2 an den Enden angenieteten Winkeln	19	171	Frankfurter Allee	K. E.-D. Berlin	2,30 m lang, 0,12 m breit.
172	B Cölle	216 beschr.	1	Kiste	Spielwaaren —	44	172	Marburg	K. E.-D. Cassel	
173	H S Düren	—	3	—	verzinkte Kesseldeckel	—	173	Düren	K. E.-D. Köln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
174	Emil Guttmann	—	3	Pack	leere Säcke —	43	174	Landsberg	Bayerische Stsb.	
175	G. Hecker Cöln	1310/11	2	Kisten	? —	75 66	175	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
176	Alb. Herdepe Bommert	—	1	Sack	leere Säcke —	18	176	Burxdorf	K. E.-D. Halle a/S.	
177	C. Kallies	—	1	„	Wäsche und Leinenzeug	46	177	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
178	O Kissling	weiss 26721 — —	1 1 1 1	— Fass Stück —	Pflugschaar, schmiedeeisern leer — Bandeisen — Weichenverbindungsstange	3,5 14 — —	178	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
179	F A Köln	—	1	Pack	4 Bettstellth. aus Tannenholz	16	179	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
180	Franz Mayer	—	1	Schachtel	Blumen —	2	180	München Centr.	Bayerische Stsb.	
181	Pl. Pels & Comp. Berlin 24	—	1	Ballot in Leinen	eisern. Maschinentheile	30,5	181	Tempelhof R.-Bhf.	K. E.-D. Berlin	
182	G Extra Raf. Petroleum Reichtest Meteor 270	803	1	Petroleumfass	leer —	—	182	Westend	„	
183	O A T S Quäker	—	1	Kiste	Haferspeisen —	30	183	Oels	K. E.-D. Breslau	
184	F. Sutter	—	1	Kette	— —	—	184	Basel	Badische Stsb.	
185	Dr. Thompson	—	1	Packet	Seifenpulver —	0,25	185	Bingerbrück	Direktion Mainz	
186	Waminger	—	1	Käfig	Hühner —	20	186	Neumarkt a. Rott	Bayerische Stsb.	
187	Weyersberg, Kirsenbauer & Co. Solingen	1617	1	Stück	Fahrrad (Rekord) —	—	187	Forst	K. E.-D. Halle a/S.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
188	—	53	1	Kiste	leer —	18,5	188	Herford	K. E.-D. Hannover	
189	—	199	1	„	Ofentheil —	35	189	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
190	—	217	1	—	Pitsch-Pine-Brett, gehobelt u. gekehlt	—	190	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	2,5 m lang.
191	—	0235 7. 12	1	—	Brett (Maschinentheil)	1,7	191	Znin	K. E.-D. Bromberg	
192	—	890	1	Pack	Haut —	85	192	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	anschein. Gepäck von Alexandrowo.
193	—	980	1	Stück	Rohrende —	1	193	Hamburg B. (Eilg.)	K. E.-D. Altona	
194	—	1018	73	Fässer	Bier —	5 003	194	Mainz-Hafen	Direktion Mainz	
195	—	1881	1	Kiste	Maschinentheile —	45	195	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
196	—	2131	1	Korb	Eisenwaaren (Krampen etc.)	30	196	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
197	—	2194	2	—	Achsen —	22	197	„	„	
198	—	3778	1	Bürde	Kupferstreifen —	38	198	Speldorf	K. E.-D. Essen	
199	—	10543 10343	2	Kisten	? —	—	199	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
200	—	27600	1	Fass	Schmalz —	194	200	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
201	—	49361	1	—	Stuhlgestell —	9	201	Langendreer Nord	K. E.-D. Essen	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
202	weiss /	—	2	Stangen	Flacheisen —	27	202	Neustadt	Meckl. Friedr. Franzb.	
203	weisser Strich	—	1	Bl.	Maschinentheil —	10	203	Spandau	K. E.-D. Berlin	
204	weiss. Strich	—	1	Tafel	Eisenblech —	28,5	204	Leipzig I.	Sächsische Stsb.	
205	rother Strich	—	1	Stück	Flacheisen —	25	205	Paderborn	K. E.-D. Cassel	seit 7/3. d. J.
206	rother Strich	—	1	Stange	Flacheisen —	17,5	206	Passenheim	K. E.-D. Königsberg	
207	weiss I	—	3	Stangen	Schmiedeeisen —	45	207	Brakel (Kr. Höxter)	K. E.-D. Cassel	alte Bekleidung: Haufe.
208	I weiss	—	1	Bund	10 Blechknie —	10	208	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
209	/// roth	—	4	Stück	eiserne Rohre —	218	209	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
210	∟ weiss	—	3	„	gusseiserne Fenster —	26	210	Danzig l. Th.	„	
211	Schein	254	1	Holzkoffer	Kleidung —	20	211	Blankenburg	Meckl. Friedr. Franzb.	
212	Postzettel Schwerin	667	1	Pack	Kleider, Bettzeug, Hemden	15	212	Schwerin	„	
213	△	752	1	Fass	gefüllt —	23	213	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
214	△	1741	1	Sack	Würfelzucker —	75	214	Darmstadt	Direktion Mainz	
215	∟┘	532	1	Verschlag	Glaswaaren oder Porzellan	130	215	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
216	U	—	1	Kiste mit Schraubenverschluss	leer —	6	216	Fürstenau	K. E.-D. Münster	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
217	II (im Rhombus)	1717	1	Bl.	Kunstwolle —	13	217	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
218	6 (im Dreieck)	3209	1	Fass	Cognac oder Branntwein	35	218	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
219	HH (im Dreieck)	478	1	Ballen	Tabak —	50	219	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
220	HCH (im Rhombus)	80	1	Kiste	leer —	31	220	Aachen Eilg.	K. E.-D. Köln	
221	S M B H	760	1	„	eiserne Schwungräder	50	221	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
222	—	—	1	Packet	1 Abschlusshahn —	1	222	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	m. Messingewinde.
223	—	—	1	Bund	eis. Bänder u. Ringe —	8	223	Freiburg	Badische Stsb.	
224	—	—	1	Ballot	? —	9	224	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
225	—	—	1	Ring	verz. Bandeisen —	18	225	Pforzheim	Badische Stsb.	
226	—	—	1	Sack	alte Baumwollabfälle	69	226	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	(Putzfäden)
227	—	—	1	Ballen	Baumwollwaaren und Wolle	44	227	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
228	—	—	1	Sack	rothe Betteinschütte gez. B. S.	20	228	Berent	K. E.-D. Danzig	
229	—	—	1	Ballen	Betten —	10	229	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
230	—	—	1	Pack	Bettstellbeschläge —	2	230	Duisburg	K. E.-D. Essen	
231	—	—	1	„	Bettstellen —	24	231	Rheydt	K. E.-D. Köln	
232	—	—	1	„	2 Binsenstühle —	8	232	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
233	—	—	1	—	Blechrohr (Knie) —	2	233	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
234	—	—	1	—	Bodenkarre —	—	234	Vienenburg	K. E.-D. Magdeburg	
235	—	—	14	Stück	zersplitterte Bretter von 1,5 m Länge	—	235	Konitz	K. E.-D. Danzig	Streckenfund.
236	—	—	1	„	Bufferscheibe —	—	236	Aachen Rh.	K. E.-D. Köln	
237	—	—	1	Sack	Bürstenwaaren —	40	237	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Cementfabrik Patschzke, Bernburg.
238	—	—	1	„	Cement —	75	238	Thale a/Harz	„	
239	—	—	1	„	Cement —	58	239	Cöthen	„	
240	—	—	1	—	Damenfahrrad —	13	240	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
241	—	—	1	Rolle	Drathgeflecht —	15	241	Neudorf a/Gr.	K. E.-D. Breslau	
242	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	23,5	242	Gr.-Wudicke	K. E.-D. Hannover	
243	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	22,5	243	Ansbach	Bayerische Stsb.	
244	—	—	1	„	feines Drahtgewebe —	43	244	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
245	—	—	1	Stange	Eisen —	—	245	Hagenow L.	Meckl. Friedr. Franzb.	
246	—	—	1	—	Eisen —	1,5	246	München Centr.	Bayerische Stsb.	
247	—	—	1	Stab	□-Eisen —	8	247	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	1,8 m lang, 10 cm breit, 15 mm dick.
248	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	42	248	Velbert	„	
249	—	—	3	Bund	Eisenblechabfälle —	70	249	Laer	K. E.-D. Essen	
250	—	—	1	Stück	Eisenplatte*) —	—	250	Leipzig M. Bhf. E. G. A.	K. E.-D. Halle a/S.	*)
251	—	—	1	Bund	25 runde Eisenstäbe, 3,20 m lg.	54	251	Staffelstein	Bayerische Stsb.	
252	—	—	2	—	verzinkte Eisenstangen	22	252	Bremerhaven-Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
253	—	—	1	Sack	Eisentheile —	20	253	Spandau	K. E.-D. Berlin	
254	—	—	1	Beutel	Erbsen —	7	254	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
255	—	—	1	Sack	Erbsen —	46	255	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
256	—	—	1	—	Fahrrad —	—	256	Hagen Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	
257	—	—	1	Packet	Fahrradtheile —	0,5	257	München Centr.	Bayerische Stsb.	
258	—	—	1	Sack	frische Felle —	74	258	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
259	—	—	1	Pack	Fenstereisen —	20	259	Bamberg	Bayerische Stsb.	
260	—	—	1	Bund	Flacheisen —	40	260	Ulm	Württemberg. Stsb.	alte Beklebung anscheinend Warendorf.
261	—	—	1	Korb	leere Flaschen —	20	261	Münster	K. E.-D. Münster	
262	—	—	1	Säckchen	Forchensaamen —	1	262	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
263	—	—	1	Pack	3 eis. Fusskrätzer —	7	263	Paderborn	K. E.-D. Cassel	seit 9/3. d. J.
264	—	—	1 1	— —	Futterschneidemaschine Schwungrad —	140	264	Nürtingen	Württemberg. Stsb.	
265	—	—	1	—	Gantel aus Eisen —	40	265	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
266	—	—	1	Kollo	Garn u. Gurte —	15	266	Güstrow	Meckl. Friedr. Franzb.	
267	—	—	1	—	Gasrohr —	11	267	Zittau	Sächsische Stsb.	4 m lg., 2,5 cm lichte Weite.
268	—	—	1	—	Gestell —	7,5	268	Aachen Rh.	K. E.-D. Köln	
269	—	—	1	Kiste	Glas —	138	269	Fürth	Bayerische Stsb.	
270	—	—	1	Pack	Gypssäcke —	11	270	Herzberg H.	K. E.-D. Cassel	
271	—	—	1	Bund	1 Hacke u. 1 Heugabel	2	271	Blumenthal	K. E.-D. Altona	
272	—	—	1	Kollo	(12) eis. Hämmer —	5	272	Geestemünde-Zollinl.	K. E.-D. Hannover	

*) 44 cm l., 15 cm b., 2 cm stark, in der Mitte um 4 cm verstärkt.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
273	—	—	16	—	Hängekörbe —	13,5	273	Verden	K. E.-D. Hannover	
274	—	—	1	Gestell	Handarbeitskorb m. Tuch	3	274	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
275	—	—	1	Sack	Handgeräthe, Holzhammer, Schlittschuhe, 1 kl. Schleifstein etc.	33,5	275	Mischke	K. E.-D. Danzig	
276	—	—	1	Sack	Heede —	10	276	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
277	—	—	1	Heringstonne ohne Boden	leer —	—	277	Wesel	K. E.-D. Essen	am 24/2. d. J. auf Rheinbrücke vorgefunden. Jedenfalls aus Gzg. 3961.
278	—	—	1	Holzkoffer (schwarz)	Kleider —	20	278	Würzburg	Bayerische Stsb.	
279	—	—	4	—	Holzrungen —	—	279	Grünthal	Sächsische Stsb.	m. je 1 Kette ca. 2 m lang.
280	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	2	280	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	seit 3/12. 98.
281	—	—	2	—	Holzunterlagen mit Eisenklammern	—	281	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
282	—	—	1	Ballen	Jutegarn —	34	282	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
283	—	—	1	Kiste	Käse —	6	283	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
284	—	—	16	Stück	Kalbfelle —	42	284	Krojanke	K. E.-D. Danzig	
285	—	—	1	Collo	eisernes Kammrad, anscheinend zu einem Stosswerk gehörig	86	285	Grieslienen	K. E.-D. Königsberg	
286	—	—	1	Beutel	Kartoffeln —	5	286	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
287	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	49	287	Reichenbach i. Schl.	K. E.-D. Breslau	
288	—	—	1	rother Kasten	? —	115	288	Stolp	K. E.-D. Danzig	
289	—	—	1	—	eis. Kasten (Wasserbehälter)	9	289	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
290	—	—	1	—	verz. Kessel —	11	290	Speldorf	K. E.-D. Essen	
291	—	—	1	Korb	eis. Kesselnieten —	112	291	Aachen Rh.	K. E.-D. Köln	
292	—	—	1	—	Kette —	9	292	Simbach	Bayerische Stsb.	
293	—	—	2 2	— —	Ketten Unterlagshölzer	—	293	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
294	—	—	2	—	Ketten, neue (Flaschenzug)	37,5	294	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	12,25 m lg., 12,90 m lg.
295	—	—	8	—	Kiesschaufeln —	—	295	Brockau	K. E.-D. Breslau	
296	—	—	1	Korb	leer —	1	296	Appenweier	Badische Stsb.	
297	—	—	1	Korb	Flüssigkeit —	28	297	Nicolai	K. E.-D. Kattowitz	
298	—	—	1	Korb	Umzugsgut —	8	298	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
299	—	—	1	—	Kreissäge —	2,5	299	Remscheid-Hasten	K. E.-D. Elberfeld	in Papier.
300	—	—	1	—	alte Kuppelung —	—	300	Moabit	K. E.-D. Berlin	
301	—	—	1	—	hölz. Ladebrücke —	—	301	Hamburg	Lübeck-Büchen	
302	—	—	1	Ballen	Leinengarn —	10	302	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
303	—	—	1	Eimer	Marmelade —	4	303	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
304	—	—	1	Verschlag	2 Marmorplatten —	24	304	Schwerte Gepäckabf.	K. E.-D. Elberfeld	
305	—	—	3	—	weisse Marmorplatten	57	305	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	Streckenfund.
306	—	—	1	Collo	Maschinentheil —	13	306	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	seit 26/3. d. J.
307	—	—	1	—	Maschinentheil —	5	307	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
308	—	—	2	Stück	Maschinentheilchen 3 cm lg., 1,5 cm br.	0,25	308	Soest	K. E.-D. Cassel	seit 8/3. d. J
309	—	—	4	—	Maschinentheile (Oelgefässe für Maschinen)	11	309	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
310	—	—	1	Pack	Maschinentheile —	17	310	Erkelenz	K. E.-D. Köln	
311	—	—	8	Stück	eisern. Maschinentheile	41	311	Crensitz	K. E.-D. Halle a/S.	
312	—	—	1	Bund	(13) Matten —	10,5	312	Herford	K. E.-D. Hannover	
313	—	—	1	Pack	eis. Maulkörbe —	7	313	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
314	—	—	1	Pack	l. Mehlsäcke —	19,5	314	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
315	—	—	30	Stück	Messingröhren —	75	315	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
316	—	—	1	—	Messingstange, 3 m lg.	—	316	Riegel	Badische Stsb.	
317	—	—	1	Kanne	Milch —	20	317	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
318	—	—	1	Kanne	Milch —	—	318	Zabrze	"	
319	—	—	1	Kanne	Milch —	39	319	"	"	
320	—	—	2	—	Milchkannendeckel —	—	320	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
321	—	—	1	Beutel	1 Satz Mühlen-Eisenkugeln	12	321	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
322	—	—	1	—	Nähmaschine —	26	322	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
323	—	—	1	—	Ofenfuss —	12	323	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
324	—	—	1	—	Ofenrohr (Knie) —	1	324	Minden	K. E.-D. Hannover	
325	—	—	1	—	Ofenthürchen —	4,5	325	Dornstetten	Württemberg. Stsb.	
326	—	—	1	Sack	alte Pappenabschnitte	26	326	Hoyerswerda	K. E.-D. Halle a./S.	
327	—	—	1	Bl.	leb. Pflanzen —	16	327	Hambg. B. (Eilgut)	K. E.-D. Altona	
328	—	—	1	—	Pflugtheil (eis. Rad mit Stange)	12	328	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
329	—	—	1	—	?Pumpentheil m. Messinghahn	11	329	Krefeld G. A.	K. E.-D. Köln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
330	—	—	1	Pack	Regenschirm pp. —	—	330	Spandau	K. E.-D. Berlin	
331	—	—	1	Reisekorb	ansch. Kleider —	66	331	Ottbergen	K. E.-D. Cassel	
332	—	—	1	—	Reisekorb —	27,5	332	Hecklingen	K. E.-D. Magdeburg	
333	—	—	1	Ballen	led. Riemen —	13	333	Cleve	K. E.-D. Köln	
334	—	—	2	—	gusseis. alte Riemscheiben	27	334	Duisburg	K. E.-D. Essen	
335	—	—	1	Pack	Ringe —	5	335	„	„	
336	—	—	1	—	eis. Rohr —	9	336	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
337	—	—	1	—	eis. Rohr —	10	337	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
338	—	—	2	Bund	8 Rohre —	88	338	Ingolstadt Centr.	Bayerische Stsb.	
339	—	—	1	„	(3) Rohrbögen —	9	339	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
340	—	—	1	—	eiserne Rohrzange —	9	340	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
341	—	—	1	—	Rollschinken —	—	341	M.=Gladbach	K. E.-D. Köln	
342	—	—	4	Bund	Rosenstöcke —	10	342	Werdau	Sächsische Stsb.	
343	—	—	1	Bl.	Roststäbe —	8	343	Marne	K. E.-D. Altona	
344	—	—	1	Rucksack	Werkzeug —	15	344	München Centr.	Bayerische Stsb.	
345	—	—	1	Bund	3 Stangen Rundeisen	30	345	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
346	—	—	1	—	hölz. Runge —	—	346	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
347	—	—	1	Sack	3 Kopfkissen, Strümpfe, alte Männer- und Frauenkleider (Sachen sind sehr schmutzig)	23	347	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
348	—	—	1	—	Sackkarre —	—	348	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
349	—	—	1	Sack	leere Säcke —	16	349	Moabit	K. E.-D. Berlin	
350	—	—	1	Pack	leere Säcke —	13	350	Westend	„	
351	—	—	1	„	leere Säcke —	22	351	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
352	—	—	1	Sack	15 leere gebrauchte Säcke	15	352	Grevenbrück	K. E.-D. Elberfeld	
353	—	—	1	Pack in Stroh	Sägeblätter —	44	353	Barmen=Rittershausen	„	
354	—	—	5	Stück	Schalbretter, 4,60 m lang, 14 cm breit	—	354	Schönlanke	K. E.-D. Bromberg	
355	—	—	1	Pack	Scheerbäume zu Sportwagen	—	355	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
356	—	—	1	—	Schiebkarre —	—	356	Recklinghausen	„	
357	—	—	1	—	Schifferkette —	71	357	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	30 m lg.
358	—	—	1	Schliesskorb	Kleider —	12	358	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
359	—	—	1	Schliesskorb	mit 2 Schlössern —	30	359	Krefeld G. A.	„	
360	—	—	1	—	Schliesskorb —	5	360	Grohn=Vegesack	K. E.-D. Hannover	
361	—	—	1	Schliesskorb	Kleider —	—	361	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
362	—	—	1	Schliesskorb	gefüllt —	33	362	Bingerbrück	Direktion Mainz	
363	—	—	1	Schliesskorb	eckig mit Holzvorlegestange und 1 Schloss	10	363	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
364	—	—	1	Blecheimer	Schmalz —	10	364	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
365	—	—	1	—	Schmierkapsel —	—	365	Garding	K. E.-D. Altona	
366	—	—	1	—	junges Schwein (Ferkel)	—	366	Dreye	K. E.-D. Münster	*)
367	—	—	1	—	Schwungrad —	6	367	Moers	K. E.-D. Köln	
368	—	—	1	Stück	eisernes Schwungrad	—	368	Zahna	K. E.-D. Halle a/S.	
369	—	—	1	Bällchen	Segeltuch u. 1 Päckchen Eisenw.	6	369	Wilhelmshöhe	K. E.-D. Cassel	
370	—	—	1	—	Seitentheil eines Kleiderschrankes	—	370	Schlebusch	K. E.-D. Elberfeld	in brauner Holzfarbe gestrichen.
371	—	—	1	Rolle	Silberdrahtgewebe in braunem Papier	10	371	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	
372	—	—	10	Stück	Spahnkörbe —	—	372	Bovenden	K. E.-D. Cassel	
373	—	—	1	—	Sportwagen —	12	373	Münster	K. E.-D. Münster	
374	—	—	1	Pack	Sprungfedern —	24,5	374	Schalke	K. E.-D. Essen	
375	—	—	12	Stück	runde Stahlstäbe —	30	375	Krefeld Eil.	K. E.-D. Köln	
376	—	—	1	Pack	(3) Stöcke —	1,5	376	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
377	—	—	1	Bund	Stuhlrohr —	13,5	377	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
378	—	—	1	—	gusseis. Thür —	20	378	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	48 × 53 cm.
379	—	—	1	Stück	Wagenbuffer —	20	379	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
380	—	—	1	—	Wagenschieber, 4 m lang	—	380	Karlsruhe R.	Badische Stsb.	
381	—	—	1	—	eis. Wellenlager —	232	381	Gardelegen	K. E.-D. Hannover	
382	—	—	1	Bällchen	Wolle —	5,5	382	Gevelsberg=Nord	K. E.-D. Elberfeld	
383	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	6	383	Lennep	„	

*) Nach Durchfahrt des Gzg. 3313 am 9/3. d. J. auf Eisenbahngelände vorgefunden.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Obertinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 9. 1. Februar 1899. XXXIX. Jahrgang

Inhalt.

Die Ueberschüsse der Staatsbahnen im Staatshaushalt.

Die Einnahmen der preussischen Staatsbahnen haben von jeher ausgereicht zur Deckung der Betriebskosten und der Zinsen des Anlagekapitals, seit langen Jahren werden erhebliche Ueberschüsse über diese Beträge hinaus verdient. Das Gesetz vom 27. März 1882 bestimmt, wie diese Ueberschüsse zu verwenden sind. Diese Bestimmungen sind selbstverständlich von der Regierung gewissenhaft beachtet; es bestehen aber Meinungsverschiedenheiten darüber, ob sie heute, nachdem die Ueberschüsse der Eisenbahnen eine selbst die kühnsten Erwartungen der Gesetzgeber von 1882 weit überragende Summe alljährlich erreicht haben, noch genügen, um einerseits eine solide Finanzwirthschaft aufrecht zu erhalten und andererseits eine gesunde und kräftige Weiterentwickelung der preussischen Staatsbahnen sicher zu stellen. Diese Fragen werden stets aufs neue in der Tages- und Fachpresse, in den Verhandlungen der Parlamente erörtert, sie sind auch wiederholt nach verschiedenen Seiten und von verschiedenen Gesichtspunkten in dieser Zeitung behandelt worden. Schon bei der ersten Berathung des preussischen Staatshaushaltsetats für 1899 ist die Frage vom Minister der öffentlichen Arbeiten und von einigen Abgeordneten wiederum angeschnitten. Wir hoffen daher, dass es unseren Lesern nicht unerwünscht ist, wenn wir die wesentlichen Punkte, auf die es hier ankommt, noch einmal kurz zusammenfassen.

Vergegenwärtigen wir uns zunächst die Bestimmungen des Gesetzes von 1882.

Nach § 1 sind die Jahresüberschüsse der Staatsbahnen zu verwenden:

1. zur Verzinsung der jeweiligen Staatseisenbahnkapitalschuld;
2. zur Ausgleichung eines etwa vorhandenen Fehlbetrages im Staatshaushalt bis zur Höhe von 2 200 000 ℳ.;
3. zur Tilgung der Staatseisenbahnkapitalschuld nach § 4 des Gesetzes.

Ueber die beiden ersten Verwendungen kann kein Zweifel bestehen und hat ein solcher nie bestanden. Nur nebenbei sei bemerkt, dass der zweite Verwendungszweck in den Jahren von 1882/83 bis 1897/1898 nur sechs Mal praktisch geworden ist, d. h. in 16 Jahren insgesammt nur 13 200 000 ℳ. zur Deckung eines Fehlbetrages im Staatshaushalt verwendet sind.

Die Schwierigkeit beginnt erst bei Punkt 3. Der § 4 des Gesetzes von 1882, auf den dieser hinweist, besagt, dass die Staatseisenbahnkapitalschuld alljährlich bis zu mindestens $^3/_4$ % ihres jeweiligen Betrages, und nach der Bestimmung des Staatshaushaltsetats mit noch einem höheren Betrage getilgt werden soll. Diese Tilgung aber ist derart zu bewirken, dass der zur Verfügung stehende Betrag von der Staatseisenbahnkapitalschuld abgeschrieben wird und dann Verwendung findet:

1. zur planmässigen Amortisation älterer, aus der Zeit vor 1879 herrührender Eisenbahnanleihen;
2. zur Deckung der zu Staatsausgaben erforderlichen Mittel, welche anderenfalls durch die Aufnahme neuer Anleihen beschafft werden müssten;
3. zum Ankauf von Staatsschuldverschreibungen.

In den seit dem Inkrafttreten des Gesetzes von 1882 vergangenen 16 Jahren sind von den Ueberschüssen der Staatseisenbahnen im ganzen **760 810 473 ℳ. zur wirklichen Tilgung der Staatseisenbahnkapitalschuld** verwendet, abgesehen von der Tilgung, die durch die allmähliche Amortisation der Prioritäten der angekauften Privatbahnen erfolgt.

Es sind dies immerhin beinahe 11 % der Staatseisenbahnkapitalschuld, deren Grundsumme ohne Rücksicht auf die Abschreibungen am 1. April 1898: 7 034 303 126 ℳ. betrug. — Auch diese Verwendung wird kaum von irgend jemand ernstlich beanstandet. Ein freisinniger Abgeordneter hat allerdings

neulich einmal die etwas verwegene Ansicht öffentlich vertreten, dass Preussen zuviel amortisirte. Es wäre nach seiner Meinung besser gewesen, wenn man diese Summen, oder wenigstens einen erheblichen Theil davon, zu Tarifermässigungen benutzt hätte.

Die eigentliche crux der Verwendungen ist die zweite. In einer, wir möchten sagen beinahe unheimlichen Weise sind die Summen angewachsen, die aus den Eisenbahnüberschüssen zur Deckung anderer etatsmässiger Ausgaben verwendet werden.

Dieser Betrag belief sich im Jahre 1882/83 auf (rund) 22 750 000 ℳ, sank im nächsten Jahre auf 12,5 Millionen und schwankte in den vier folgenden Jahren zwischen 20 und 30 Millionen Mark. Dann stieg er plötzlich auf 52 Millionen im Jahre 1888/89, ging 1889/90 wieder auf 44,5 Millionen zurück und erreichte im Jahre 1892/93 die Summe von fast 96 Millionen. Nun aber kommt ein geradezu rapides Steigen. Die in Frage kommenden Summen belaufen sich

1893/94 auf 137 998 830 ℳ 1896/97 auf 185 358 059 ℳ
1894/95 „ 145 742 952 „ 1897/98 „ 204 270 530 „
1895/96 „ 172 080 411 „

In dem Etat für 1898/99 sind gar 310 Millionen, und für 1899 nicht weniger als **331 Millionen** hierfür veranschlagt.

Alle diese Gelder sind ja natürlich zu verständigen, wirthschaftlichen Zwecken, zur Bewältigung der dem Staat obliegenden Kulturaufgaben verausgabt. Der preussischen Finanzverwaltung wird niemand den Vorwurf verschwenderischer Wirthschaft machen, am allerwenigsten der Verwaltung, an deren Spitze der gegenwärtige Finanzminister steht.

Aber die Frage ist ernstlich aufgeworfen worden, ob es sich rechtfertigen lässt, so bedeutende Summen aus den Ueberschüssen der Eisenbahnen für dauernde Staatsausgaben zu nehmen, die mit der Eisenbahnverwaltung ausser allem Zusammenhange stehen. Diese Frage aber gewinnt nicht nur für Preussen, sie gewinnt für alle anderen deutschen Staaten mit Staatsbahnen eine immer grössere Bedeutung. Wir erinnern uns, vor kurzem in einem bayerischem Blatte ihre Beleuchtung vom Standpunkte der königlich bayerischen Finanzverwaltung gelesen zu haben. Es ist ja auch in dieser Zeitung darauf hingewiesen, dass bei dem grossen schweizerischen Plan des Erwerbes der Hauptbahnen für den Bund die Verwendung der Eisenbahnüberschüsse eines der schwierigsten Probleme war, dass man in dem Artikel 8 des schweizerischen Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 schliesslich eine alle Theile befriedigende Lösung gefunden zu haben glaubte.

Die Bedenken, die einer Verwendung eines zu grossen Theiles der Eisenbahneinnahmen für andere Ausgaben entgegenstehen, sind zunächst und vor allem finanzpolitischer Art.

Die Eisenbahneinnahmen sind, wie die aller gewerblichen Unternehmungen, schwankende. Ihre Höhe hängt nicht allein ab von der Güte der Verwaltung, sie steht im engsten Zusammenhange mit der wirthschaftlichen Entwickelung des Landes, mit dem Blühen von Handel und Verkehr, mit der allgemeinen politischen Lage. Ohne Prophet zu sein, kann man behaupten, dass auf das Steigen auch wieder ein Sinken folgen wird, wie denn thatsächlich diese Beträge in Preussen von 1882/83 auf 1883/84 um 10 Millionen, 1886/87 auf 1887/88 um denselben Betrag, in anderen Jahren des hier betrachteten Zeitraumes um 4, 8 und 9 Millionen gefallen sind.

In jenen Jahren aber hatte sich der Staatshaushalt auf viel geringere Ueberschüsse eingerichtet, als die heute in Frage stehenden. Wenn jetzt einmal ein Rückschlag eintritt, so werden ganz anders hohe Beträge entbehrt werden. Es herrscht allgemeines Einverständniss darüber, wie bedenklich, ja, wie gefährlich es ist, einen so gewaltigen Bruchtheil des Staatshaushalts auf so schwankende Grundlagen zu stellen; zumal in dem preussischen Etat noch andere schwankende Elemente, die Einnahmen aus den übrigen staatlichen Gewerben, die Matrikularbeiträge, vorhanden sind.

Des weiteren aber hat diese Verwendung für die Eisenbahnverwaltung ihre höchst bedenkliche Seite. Wir möchten hier vorausschicken, dass — Gottlob! — bis jetzt die Eisenbahnverwaltung unter dieser Ueberschusswirthschaft thatsächlich noch nicht gelitten hat. Die zuweilen aufgestellte Behauptung, dass an nothwendigen Ausgaben für Instandhaltung der Bahnen und der Betriebsmittel, für Erweiterung des Bahnnetzes, für Beschaffung neuer Betriebsmittel usw. zu sehr gespart sei, hat nicht bewiesen werden können. Alle hierüber angestellten Erhebungen haben ergeben, dass der bauliche Zustand des preussischen Staatsbahnnetzes ein tadelloser ist, der den Vergleich mit allen Staats- und Privatbahnen anderer Länder sehr wohl aushalten kann. In der letzten Etatsrede des Ministers Thielen ist dies mit vollem Rechte wieder hervorgehoben worden.

Die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes steht überdies in richtigem Verhältniss zu der Bevölkerung und der Flächengrösse des Landes. Die Betriebsmittel haben, wie das der vergangene Winter gezeigt hat, genügt, um selbst in den schwersten Zeiten einen Verkehr schlank zu bewältigen, wie er bisher noch niemals da gewesen ist. — Ebenso wenig können wir zugeben, dass die Frachten der preussischen Staatsbahnen zu hoch seien, dass, um Ueberschüsse zu erzielen, der Verkehr mit zu hohen Tarifen belastet wird. Die Vergleiche mit anderen Ländern ergeben, dass die Tarife der preussischen Staatsbahnen keineswegs höher, für zahlreiche Artikel und auf manchen Strecken niedriger sind, als anderswo. Der gegenwärtige Aufschwung der Industrie ist sicherlich zum erheblichen Theil der maassvollen, unnöthige Experimente vermeidenden Eisenbahntarifpolitik zu verdanken, und es ist bekannt, welche Zugeständnisse auch der Landwirthschaft, z. B. durch die Ermässigung der Tarife für Düngemittel, gemacht sind.

Aber haben wir auch nur die geringste Sicherheit, dass dies so bleiben wird? Wenn zur Aufrechterhaltung des Gleichgewichtes im Staatshaushalt stets wachsende Ansprüche an die Eisenbahnen erhoben werden, so kann es, sobald eine rückläufige Bewegung in Handel und Industrie eintritt, sobald den Eisenbahnen Einnahmen entzogen werden, gar nicht ausbleiben, dass an Ausgaben, an nothwendigen Ausgaben gespart wird, und dass man den Versuch macht, durch Tariferhöhungen die Einnahmen zu steigern. Sehr leicht kann dann der Fall eintreten, dass eine niedergehende Industrie doppelt geschädigt wird dadurch, dass einmal die Bestellungen der Eisenbahnen ausbleiben und dann noch die Frachten in die Höhe gehen. Und wenn diese Mittel nicht helfen, um die von der Finanzverwaltung geforderten Ueberschüsse zu liefern — und solche Mittel pflegen erfahrungsmässig nicht sehr wirksam zu sein — was bleibt dann übrig, als dass entweder die laufenden Ausgaben durch Anleihen bestritten oder neue Steuerquellen erschlossen werden müssen?!

Kurz — wenn der Umschlag einmal kommen sollte — so sehen wir schweren Zeiten für unsere Staatsbahnen und für unsere Finanzen entgegen. Es ist Aufgabe der Eisenbahnverwaltung und der Finanzverwaltung, bei Zeiten dafür zu sorgen, dass sie durch diesen Umschlag nicht überrascht werden. Heute ist es dazu noch Zeit, aber es scheint uns schon recht hohe Zeit zu sein. Das richtige Mittel aber, drohenden Gefahren vorzubeugen, ist unserer Meinung nach Feststellung einer gesetzlichen Grenze für den Betrag der Eisenbahnüberschüsse, der zu allgemeinen Staatsausgaben verwendet werden darf. Das Gesetz von 1882 enthält sozusagen einen Keim für eine solche Begrenzung in der Bestimmung, dass unter Umständen 2 200 000 ℳ für allgemeine Staatszwecke verwendet werden dürfen. Diese Summe ist dem rein zufälligen Umstand zu verdanken, dass um die Zeit der Vorberathung jenes Gesetzes ein solcher Betrag aus den Eisenbahnüberschüssen für das Gleichgewicht in dem damals gerade vorliegenden Staatshaushalt nöthig war. — Ganz selbstverständlich muss dieser Betrag auf eine den gegenwärtigen Verhältnissen entsprechende Höhe gebracht werden.

Aber nur diese Summe darf dann in den Etat für allgemeine Staatszwecke eingestellt werden. Dann weiss die Eisenbahnverwaltung genau, was sie verdienen muss. Sie kann sich mit ihrer Bau- und Tarifpolitik darnach einrichten, sie ist nun in der Lage, Reserven für schlechte Jahre zurückzulegen, sie kann dann einen wirklichen Ausgleichsfonds schaffen.

Wenn solche Bestimmungen erlassen werden, so ist damit allerdings ein erheblicher Theil der Eisenbahnüberschüsse den direkten Eisenbahnzwecken dauernd entzogen und eine Art von Verkehrssteuer geschaffen. Wir stimmen der auch in dieser Zeitung mehrfach vertretenen Auffassung bei, dass eine solche Verkehrssteuer, vorausgesetzt, dass sie den Verkehr nicht wirklich drückt, sich wohl rechtfertigen lässt. Unter allen Umständen verdient sie u. E. den Vorzug vor anderen Maassnahmen, wie sie allerdings mehr angedeutet, als ernstlich empfohlen sind zur Deckung des Ausfalls, der bei ausschliesslicher Verwendung der Ueberschüsse der Eisenbahnen lediglich für ihre Zwecke entstehen würde.

Eine gesetzliche Begrenzung der Ueberschüsse hätte für die Finanzverwaltung die wohlthätige Folge, dass einmal ein schwankendes Element aus dem Etat ausschiede, dass aber weiterhin sie nunmehr dem Drängen auf Erhöhung der Ausgaben auf anderen Gebieten viel wirksamer entgegentreten könnte, als sie das heute vermag. Heute verweisen diese Dränger auf die stets wachsenden Ueberschüsse der Eisenbahnen. Sobald diese nicht mehr verfügbar sind, kann der Minister solche Forderungen von der Bewilligung neuer Einnahmen abhängig machen.

Der Einwand, dass eine gesetzliche Regelung, wie wir sie hier aufs neue befürworten, nicht viel helfen, dass in Zeiten der Noth die Regierung mit Zustimmung des Parlaments derartige Schranken überschreiten, die Reserven der Eisenbahnen mit Beschlag belegen würde usw., erscheint uns wenig stichhaltig. Alle solche Bestimmungen, wie viele andere wirthschaftliche Gesetze, gelten nur für normale Zeiten, die doch die Regel bilden. Bei anormalen Zeiten, bei Krieg, Pestilenz, Hungersnoth und anderen Nothständen, greift der Staat zu ausserordentlichen Mitteln. Er wird selbstverständlich in solchen Fällen lieber vorhandene Mittel aufzehren, als neue Mittel durch Anleihen beschaffen. Das darf ihn aber unserer Meinung nach nicht abhalten, eine in regelmässigen Zeitläufen wirksame gesetzliche Maassregel zu treffen, die drohenden Gefahren vorbeugt, die niemanden schadet, die aber für die Ordnung unseres Finanzwesens, für die gesunde Entwickelung unseres Eisenbahnwesens nur heilsam wirken kann.

Caveant consules, ne quid detrimenti capiat res publica!

Ledig.

Die österreichischen Eisenbahnkonzessionsnormen vom Jahre 1838.*)

Zur Zeit der Konzessionirung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (März 1836) lag bereits eine Anzahl anderer Konzessionsgesuche der Regierung zur Entscheidung vor. Man trug Bedenken, dieselben wie bis dahin fallweise zu behandeln, und erging mit dem Kabinetschreiben vom 27. Februar 1836 der kaiserliche Auftrag an den obersten Kanzler der vereinigten Hofkanzlei, folgende grundsätzliche Fragen bei der vereinigten Hofkanzlei unter Zuziehung von Abgeordneten der allgemeinen Hofkammer und des Hofkriegsrathes in Erwägung zu ziehen:

1. Nach welchen Richtungen die Anlegung von Eisenbahnen im Interesse des Handels und der Industrie wünschenswerth und aus dem militärischen Gesichtspunkte nicht nachtheilig sein dürfte?

2. In welcher Reihenfolge die Ausführung der in den ausgemittelten Richtungen anzulegenden Eisenbahnen mit Rücksicht auf deren komparative kommerzielle und militärische Wichtigkeit zu gestatten wäre?

3. Welche Bedingungen und Vorsichten bei der Bewilligung von Eisenbahnanlagen im allgemeinen festzusetzen sein dürften?

Das Resultat der Berathungen sollte der allerhöchsten Schlussfassung unterzogen werden. Damit aber das im Gegenstande anzunehmende System in seiner folgerechten Ausführung nicht beirrt werde, gab das Kabinetschreiben den kaiserlichen Willen kund, dass bis zum Herablangen der kaiserlichen Entschliessung über das Ergebniss der diesfälligen Berathungen mit der Ertheilung neuer Privilegien auf Eisenbahnen eingehalten werde, wobei es jedoch als selbstverständlich bezeichnet wurde, dass die bereits bewilligten Unternehmungen dieser Art hierdurch in ihrem Fortgange nicht gehindert werden sollen.

Die angeordneten Berathungen fanden im Mai 1837 unter Vorsitz des obersten Kanzlers Grafen Mittrowsky statt, und wurde der bei diesen Berathungen festgestellte Entwurf der Konzessionsnormen mittelst des Vortrags vom 11. August 1837 der kaiserlichen Schlussfassung unterbreitet. Mit dem Kabinetschreiben vom 25. November 1837 kam ein im wesentlichen sich an jenen Entwurf anschliessender, jedoch in manchen Punkten umgearbeiteter, muthmaasslich vom Staatsrathe herrührender „Aufsatz der Grundsätze über das bei Eisenbahnen aufzustellende Konzessionssystem" der vereinigten Hofkanzlei mit dem Auftrage zu, diesen Aufsatz der Berathung durch die Kommission zu unterziehen, welche den ursprünglichen Entwurf der Konzessionsnormen festgestellt hatte. Diese Berathungen fanden noch im November 1837 statt, und wurde über das Ergebniss derselben dem Kaiser vom Grafen Mittrowsky unter dem 6. Dezember 1837 neuerlich Vortrag erstattet.

Die vorgelegten Konzessionsnormen wurden mit kaiserlicher Entschliessung vom 29. Dezember 1837 genehmigt, und sollten dieselben künftig allen Verhandlungen und Entscheidungen über nachgesuchte Konzessionen zu Grunde gelegt werden. Gleichzeitig wurde eine aus Mitgliedern der vereinigten Hofkanzlei, der allgemeinen Hofkammer und der Hofkommission in Justizgesetzsachen zusammengesetzte Kommission beauftragt, ungesäumt die Frage in Berathung zu nehmen, welche Bestimmungen der Konzessionsnormen zur förmlichen Kundmachung geeignet, und welche lediglich den Behörden zur Befolgung vorzuschreiben seien. Auf Grund der seitens dieser Kommission gefassten Beschlüsse wurde mit kaiserlicher Entschliessung vom 18. Juni 1838 angeordnet, dass die Bestimmungen der Konzessionsnormen ohne förmliche Kundmachung in den vorkommenden Fällen den kaiserlichen Behörden als Direktiven zu dienen haben, dass die hiernach im Interesse der Staatsverwaltung sich ergebenden Vorbehalte in die künftigen Konzessionen ausdrücklich einzuschalten seien, dass übrigens jeder einzelne Konzessionswerber, wenn demselben eine vorläufige Bewilligung ertheilt wurde, von der Behörde streng zu verpflichten sei, die zur Abnahme von Aktien sich meldenden Subskribenten und Aktionäre bei der an dieselben ergehenden Aufforderung zur Theilnahme an dem Unternehmen möglichst vollständig von den aus ihrem Beitritte hervorgehenden Verbindlichkeiten und von den einer solchen Unternehmung bevorstehenden Bedin-

*) Wir entnehmen diese historische Studie mit Zustimmung des Herrn Ministerialraths Dr. Röll seiner demnächst in dem Werke „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie" erscheinenden Abhandlung über die Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung in Oesterreich.

gungen in Kenntniss zu setzen, zu welchem Ende die Behörden auch dem Konzessionswerber den Umfang der Verpflichtungen und Bedingungen mit möglichster Umständlichkeit zu bezeichnen oder wenigstens im allgemeinen anzudeuten haben werden.

Die 1838er Konzessionsnormen, welche bis zum Erlasse des Konzessionsgesetzes vom Jahre 1854 in Kraft blieben, legen ein ehrendes Zeugniss für die Einsicht und Voraussicht der damaligen österreichischen Verwaltung ab und verdienen eine um so eingehendere Beachtung, als ja die grundlegenden Bestimmungen der 1838er Konzessionsnormen in das Konzessionsgesetz vom Jahre 1854 übergegangen sind, somit ein vollständiger Einblick in die Verhandlungen über die wichtigeren Bestimmungen jener Normen nahezu eine unerlässliche Voraussetzung für die richtige Beurtheilung der späteren Eisenbahngesetzgebung bildet.

Als Grundlage der Verhandlungen, an welchen Vertreter der vereinigten Hofkanzlei, der allgemeinen Hofkammer, des Hofkriegsraths und des Hofbauraths theilnahmen, dienten die vom Referenten Freiherrn von Drossdik entworfenen „Allgemeinen Grundsätze des in Beziehung auf die Anlegung von Eisenbahnen für die Zukunft (für den ganzen Bereich der Monarchie mit Ausnahme von Ungarn) anzuwendenden Systemes“, zu deren Erläuterung der Referent eine ausführliche Denkschrift verfasst hatte. In derselben wies er einleitend darauf hin, dass in den früheren Jahren theils noch so wenig Erfahrungen über Eisenbahnen vorlagen, welche auf besondere dabei zu beobachtende Vorschriften hätten näher aufmerksam machen können, theils Anmeldungen von Privaten zur Errichtung von Eisenbahnen eine, wenngleich willkommene, doch noch seltene Erscheinung gewesen seien, so zwar, dass man es mit besonderer Sorgfalt vermeiden musste, die Privatbewerber von ihrem Vorhaben durch erschwerende Bedingungen zurückzuschrecken. So sei es geschehen, dass bei den bisherigen Privilegiumsverleihungen mit einer besonderen Liberalität vorgegangen worden sei. Allein, nachdem ganz neuerlich die Erbauung neuer Eisenbahnen und die bei den bisherigen gemachten Erfahrungen so vielfach in allen benachbarten Staaten öffentlich zur Sprache gekommen seien, nachdem ferner bei dem Publikum ein wirklich leidenschaftlicher und überspannter Eifer für neue Eisenbahnen rege geworden sei, und dadurch die meisten anderen Regierungen zu besonderen gesetzlichen Vorschriften veranlasst worden seien, so scheine es unstreitig eine sehr zeitgemässe Aufgabe zu sein, die Errichtung neuer Eisenbahnen auch mit besonderer Rücksicht auf die Verhältnisse der österreichischen Monarchie schärfer in das Auge zu fassen und Grundsätze festzustellen, nach welchen sich künftig von seiten der österreichischen Staatsverwaltung in dieser Beziehung zu benehmen sein wird.

Ueber Anregung des Referenten wurde vor Eingehen in die von allerhöchster Stelle aufgeworfenen drei Hauptfragen zunächst die Systemfrage in Erörterung gezogen, „in welchem Grade und in welcher Art die Staatsverwaltung auf die Anlegung von Eisenbahnen vermöge ihrer Wichtigkeit für den Staat und vermöge der eigenthümlichen Natur der dabei zu Tage tretenden Verhältnisse überhaupt einen Einfluss zu nehmen habe, ob sie sich nämlich aufgefordert finden könne, den Bau derselben in eigener Regie auf Staatskosten selbst zu unternehmen, oder wenn sie selbe auch der eigenen Regie blosser Privatunternehmer überlässt, diese doch durch Uebernahme eines bedeutenden Theiles der Kosten mit Geldbeiträgen zu unterstützen, oder ob sowohl die Regie als auch die Bedeckung der Kosten durchaus nur der Privatbetriebsamkeit zu überlassen sei.“

Freiherr von Drossdik bekannte sich in seinem Referat als entschiedenen Anhänger des Privatbahnsystems, zu dessen Begründung er etwa folgendes ausführte. Es sei einleuchtend, dass die ungeheuren technischen Vortheile, welche der Eisenbahnverkehr gegenüber jenem auf der gewöhnlichen Strasse habe, für die Staaten in landwirthschaftlicher, industrieller und kommerzieller sowie in sozialer Hinsicht überhaupt, als auch mittelbar für die Staatsverwaltung in politischer, militärischer und selbst diplomatischer Hinsicht sehr bedeutende und gedeihliche Wirkungen, und eine grosse und im ganzen beglückende Umwälzung aller gesellschaftlichen Verhältnisse nach sich zu ziehen geeignet sei.

Gleichwohl erscheine es in der Regel weder in Rücksicht der eigenthümlichen Natur der bei Eisenbahnen eintretenden Verhältnisse räthlich, noch in Rücksicht auf die Kosten, welche sie verursachen, thunlich, den Bau der Eisenbahnen in die Staatsregie oder auch nur einen Theil ihrer Kosten auf den Staatsschatz zu übernehmen. Jede Eisenbahnunternehmung bestehe aus zwei ihrer Natur nach wesentlich verschiedenen, aber in der wirklichen Ausübung untrennbar mit einander verbundenen Theilen, einem technischen und einem kommerziellen. Der erstere fordere die Herstellung und Erhaltung einer der Bestimmung entsprechenden Fahrbahn mit aufgelegten eisernen Schienen, der zweite die Anschaffung und Erhaltung einer dabei angebrachten Betriebskraft, und zwar einer natürlichen lebenden von Zugthieren, oder einer künstlichen von Dampfmaschinen (Lokomotiven), ferner Wagen für Reisende und Frachtgüter, Gebäude zur Unterbringung der Zugthiere, Lokomotiven und Wagen sowie der zur Beförderung bestimmten Sachen, und ein eigenes Personal, welches diese Vorräthe überwacht und die Fahrt selbst sowie alle dabei wegen des Fuhrwerkes in Berührung mit dem Publikum eintretenden Geschäfte besorgt. So sehr die Geschäfte der technischen Art mit jenen der Strassenverwaltung des Staates in voller Analogie stehen, und eigentlich nur eine Fortsetzung, Erweiterung und höhere Vervollkommnung der bestehenden öffentlichen Strassenanstalt bilden, so wenig sei dies bei den Geschäften des kommerziellen Theiles als einer Fuhrwerks- und Speditionsunternehmung und eines förmlichen Gewerbebetriebes der Fall, zu welchem sich die Staatsregie gar nicht eigne, weswegen auch auf den Staatsstrassen alles Fuhrwerk der Post sich nicht in der eigenen Regie des Staates befinde, sondern Privaten, nämlich eigens bestellten Posthaltern, überlassen werde. Erst wenn es bei einem weiteren Fortschreiten der Eisenbahnunternehmungen einst vielleicht noch gelingen sollte, das Bau- und das Fuhrwesen bei denselben ganz von einander zu trennen und letzteres so zu organisiren, dass es, ohne von dem Monopole einer Privatunternehmung abhängig zu sein, ähnlich wie auf Strassen von jedermann mit eigenem Fuhrwerk betrieben werden kann, erst dann könnte es thunlich und räthlich werden, die Herstellung und Erhaltung des gehörigen Baustandes der Eisenbahnen, ähnlich wie bei Strassen, in die Staatsregie zu übernehmen.

Diesen Ausführungen des Referenten gemäss sprach sich die Kommission dahin aus, dass die Errichtung der Eisenbahnen der Privatindustrie zu überlassen und seitens des Staates keinesfalls auf deren Anlage einzugehen sei.

In diesem Sinne wurde auch an den Kaiser im Vortrage der vereinigten Hofkanzlei vom 11. August 1837 berichtet. In dem vorerwähnten allerhöchsten Kabinetschreiben vom 25. November 1837 gab Kaiser Ferdinand zur Richtschnur seinen Willen kund, „dass er zwar der Staatsverwaltung das Recht vorbehalten wissen wolle, Eisenbahnen auf eigene Rechnung zu erbauen oder zu benutzen, dass er jedoch in dem gegenwärtigen Zeitpunkt hiervon keinen Gebrauch zu machen beschlossen habe.“

In dem Vortrag des obersten Hofkanzlers vom 6. Dezember 1837, welcher über das Ergebniss der im November 1837 stattgehabten Berathungen erstattet wurde, sprach sich der Kanzler Graf Mittrowsky, anknüpfend an den im Kabinetschreiben gemachten Vorbehalt, mit aller Entschiedenheit zu Gunsten des Staatsbahnsystemes aus. Er äusserte sich hierüber wie folgt:

„Nachdem ich mir erlaubt habe, über den durch allerhöchstes Kabinetschreiben vom 25. v. Mts. herabgelangten Entwurf meine persönliche Ansicht der allerhöchsten Würdigung zu unterziehen, geruhen Eure Majestät allergnädigst zu gestatten, dass ich noch wenige Worte bezüglich auf den Schluss

des benannten Kabinetschreibens beifüge, womit Eure Majestät die Willensmeinung rücksichtlich des Baues der Eisenbahnen auf Staatskosten mir allerhöchst zu erkennen geben.

Es hat zwar die gemischte Berathungskommission gleich zu Anfang des Berathungsprotokolles vom 8. Mai 1837 einstimmig die Ansicht ausgesprochen, dass die Errichtung der Eisenbahnen nur allein der Privatindustrie zu überlassen, und von seiten des Staates keinenfalls auf deren Anlage einzugehen sei; ich aber theilte bei mir diese Meinung nicht, da ich jedoch bei der erfolgten allerunterthänigsten Vorlage der ersten Berathungen gehindert war, selbe mit meiner persönlichen Meinung ehrerbietigst zu begleiten, so erlauben Eure Majestät, dass ich mich nun hierüber ehrerbietigst aussprechen und erfreuen darf, dass Eure Majestät die diesfällige Ansicht der Kommission nicht als festzuhaltenden Grundsatz nun erkannt, sondere vielmehr Sich dagegen ausgesprochen und derlei Unternehmungen für die Folgezeit der Staatsverwaltung wirklich vorbehalten zu sollen befunden haben. Ich halte mich überzeugt, es werde in der segensreichen Regierung Eurer Majestät die Zeit noch kommen, wo Eure Majestät solche Anlagen allerhöchst zu beschliessen und ausführen zu lassen geruhen werden. Die Erfahrungen, welche die belgische Regierung diesfalls gemacht — die bis 20 % Gewinn von ihren Bahnen (und welche indirekte Nationalvortheile) bezieht — und die Verfügungen, welche die französische Regierung schon theilweise trifft, dürften die österreichische Staatsverwaltung in dieser Hinsicht in der Folgezeit zu ähnlichen Einleitungen bestimmen.

Es handelt eben der Staat nach anderen Maximen als der Private, es kann sich ergeben, dass der direkte Transportertrag der Bahnen nicht so anlockend, aber für den Staat an indirektem Gewinn — durch ungeheuren Aufschwung des Nationalverkehres, des Handels und der Industrie — von ganz unberechenbarem Nutzen wäre.

Bei solchen Zügen ist auf Privatunternehmungen wenig zu rechnen. Gerne möchte ich mir zu behaupten erlauben, dass die, für die Monarchie so ungemein wichtige, in der Frage begriffene Wien-Triester Südbahn in diese Kategorie gehört. Ich glaube nicht, dass Private sich an selbe wagen werden — allein ich erachte eben deshalb auch, dass man nicht stückweise Privaten dort einzelne und sehr einträgliche Bahnstrecken zu unternehmen bewilligen sollte, wodurch dann bei Fortsetzung grosser Züge die beschwerlicheren und weit kostspieligeren Strecken der Staatskasse allein zur Last fielen.

Uebernimmt der Staat einen ganzen langen Zug von zwei wichtigen Hauptpunkten sammt Ausästungen, so gleichen sich die grossen Kosten so aus, dass der Bau einer solchen Bahn selbst direkt durch die Transportkosten, für Zinsen und Anlagekapital, Deckung bringen kann. Zur Aufbringung der vom Staate für derlei Bauten zu verwendenden Summe, als eine bisher dem Staatsbudget fremdartige Rubrik, werden verständige, im Finanz- und Aktienwesen bewanderte Männer weiterhin wohl zweckmässige Vorschläge zu machen haben. Selbst der Referent in Eisenbahnangelegenheiten, Baron Drossdik, hat seit der im Sommer stattgehabten Berathungskommission über diese wichtige Frage näher nachgedacht; er hat selbst eine Reise ins Ausland unternommen, und als Resultat weiteren Nachdenkens und persönlicher Beobachtung hat er mir eine Eingabe in eben dem Momente überreicht, in welchem das letzte allerhöchste Handschreiben vom 25. November an mich gelangt ist. In dieser Eingabe erklärt er sich, von seiner bei der ersten kommissionellen Verhandlung ausgesprochenen, dort auch von allen Beisitzern angenommenen Meinung, dass der Staat sich nicht mit dem Bau von Eisenbahnen befassen soll, ganz ab- und vielmehr zur entgegengesetzten Meinung überzugehen."*)

Es wurde sohin die Frage erörtert, „auf welche Bahnen die allerhöchst gegebene Aufgabe zu beziehen sei".

Die Kommission sah davon ab, die Kategorien von Eisenbahnen näher zu bezeichen, auf welche die Staatsverwaltung Einfluss zu nehmen habe, und für welche die Ausmittelung von Grundsätzen erfolgen soll. Hierbei ging die Kommission davon aus, dass auf Eisenbahnen, welche einzelne Private blos zu ihrem Gebrauche auf eigenem Grunde (z. B. in ihren Bergwerken oder Waldungen) errichten, die festzustellenden Normen keine Anwendung zu finden haben — sowie ja auch die Staatsverwaltung auf solche Strassen, welche jemand auf seinem eigenen Grunde nur zum eigenen Gebrauche erbaut, ohne sie einem freien und öffentlichen Gebrauche des Publikums zu widmen, keinen Einfluss nimmt — und dass andererseits alle Eisenbahnen, welche dem allgemeinen freien Gebrauche des Publikums gewidmet sind, einen näheren Einfluss der Staatsverwaltung nicht minder als öffentliche Strassen in Anspruch nehmen; es scheine deshalb nicht angängig, irgend eine besondere Kategorie als Zweigbahnen oder unter einem anderen Namen von der Anwendung der aufzustellenden Grundsätze auszuschliessen. In Uebereinstimmung mit der Anschauung der Kommission wurde eingangs der Konzessionsnormen bestimmt, dass Eisenbahnen, welche blos für den eigenen Gebrauch des Unternehmers und nur auf eigenem Grunde erbaut werden, ausser dem durch die allgemeinen Gesetze vorgeschriebenen Baukonsense keiner besonderen behördlichen Bewilligung bedürfen, wogegen Eisenbahnen, welche für den allgemeinen Gebrauch des Publikums bestimmt sind, nur infolge einer besonderen Bewilligung der Staatsverwaltung angelegt werden können, welch letztere sich zugleich die besondere Beaufsichtigung dieses Zweiges der Betriebsamkeit vorbehalte.

In Bezug auf die beiden ersten, im Kabinetschreiben vom 27. Februar 1836 aufgeworfenen Fragen „nach den wünschenswerthen Richtungen für die Anlage von Eisenbahnen und die zweckmässige Reihenfolge ihrer Ausführung" hatte der Referent den Versuch gemacht, gewisse Gesichtspunkte zu formuliren, nach welchen seitens der Staatsverwaltung bei Beurtheilung der Konzessionsgesuche vorgegangen werden sollte. Bei Auswahl der Linien sollte nach seiner Anschauung das Augenmerk wie bei Strassen vor allem auf jene Züge gerichtet werden, durch „welche die im Inneren der Monarchie befindlichen Hauptcentralpunkte des inneren Verkehres, nämlich die Hauptstädte aller Provinzen und die an der Staatsgrenze befindlichen Hauptmittelpunkte des äusseren Verkehres, nämlich die Häfen und die Hauptein- und Ausbruchstationen an Land- und Wasserstrassen, gegenüber dem Auslande sowohl bei jeder dieser zwei Klassen als zwischen beiden Klassen in die möglichst kürzeste Verbindung unter sich gebracht werden."

Da jedoch die Aufeinanderfolge der nach und nach von Privaten in Ausführung gesetzten Eisenbahnzüge nicht allein von der Wahl der Staatsverwaltung, sondern hauptsächlich nur von der eigenen Willfährigkeit der sich meldenden Privaten abhänge, so sollte jener Grundsatz nach Ansicht des Referenten nicht strenge gehandhabt und eine für einen Bahnzug angemeldete Privatunternehmung aus dem Grunde, dass eher noch die Ausführung eines anderen wichtigeren Bahnzuges zu wünschen, und eine Privatbewerbung um denselben abzuwarten wäre, nur dann zurückgewiesen werden, wenn ein minder

*) In dieser nachträglichen Eingabe äussert sich Freiherr von Drossdik über die Systemfrage wie folgt:

„Bei dem Gange alles wissenschaftlichen Fortschreitens und insbesondere bei neuen Erfindungen, wo eine erst kurze und daher noch mangelhafte Erfahrung keine zureichend festen Anhaltspunkte zu einer sicheren Beurtheilung darbietet, ist es nun einmal das Schicksal des menschlichen Geistes, dass dieser erst nach Durchlaufung mehrerer Irrwege, nach so mancher späteren Abänderung und Berichtigung früher gefasster, aber nachmals unrichtig gefundener Ansichten zur vollen Erkenntniss der Wahrheit gelangt.

So ist es auch bei den Eisenbahnen, als einer Erfindung der neueren Zeit, geschehen, dass mehrere, bekanntlich sehr einsichtsvolle Regierungen, wie die preussische und belgische, ihre in dieser Beziehung anfangs angenommenen Maximen in der Folge sehr wesentlich abgeändert haben, und es kann daher wohl Entschuldigung finden, wenn auch ein einzelner Privatmann sich veranlasst sieht, seine früher über diesen Gegenstand geäusserten Ansichten späterhin ganz anders zu gestalten.

Der Unterzeichnete befindet sich in diesem Falle."

wichtiger Bahnzug einen ungleich wichtigeren auf eine solche Weise durchkreuzt, dass durch die frühere Ausführung des ersten die nachmalige des zweiten, schon in technischer Hinsicht wesentlich beirrt und beinahe unmöglich gemacht würde, oder wenn die Richtung eines minder wichtigen Bahnzuges mit jener eines ungleich wichtigeren Bahnzuges in einem solchen Zusammenhange steht, dass aus der früheren Ausführung einer Eisenbahn in dem ersten Zuge eine fehlerhafte und schädliche Ablenkung des Handels von seiner natürlichen Richtung in dem zweiten Zuge zu besorgen wäre.

Die Mehrheit der Kommissionsmitglieder war indessen, abweichend vom Referenten, der Meinung, dass die Anlegung von Eisenbahnen im Interesse des Handels und der Industrie in allen Richtungen wünschenswerth erscheine, in denen sie sich als möglich darstelle und nicht gegen wichtigere öffentliche Interessen oder Zwecke verstosse. Man solle sich daher auf die Prüfung der Gemeinnützigkeit der wirklich vorliegenden Projekte beschränken und dabei nicht auf andere allenfalls mögliche Projekte Bedacht nehmen, weil man sonst der Gefahr ausgesetzt sei, dass dann die Ausführung einer sehr gemeinnützigen Unternehmung oft ganz unterbleiben würde.

Diese liberale Auffassung fand auch in den Konzessionsnormen Ausdruck, indem darin ausgesprochen wurde, dass die Wahl der Richtung und Reihenfolge der zu erbauenden Eisenbahnen den Privaten und ihrer Berechnung des Vortheiles und des Ertrages, welchen sie hiervon mit Wahrscheinlichkeit erwarten können, überlassen und denselben hierbei keine andere Beschränkung auferlegt werden solle, als welche wichtigere öffentliche Interessen erheischen. In dem Falle, wo mehrere denselben Bahnzug erwählende Privatunternehmer zu gleicher Zeit mit ihren Gesuchen um Bewilligung hierzu zusammentreffen, ist sich nach den Konzessionsnormen in der Regel für jenen zu entscheiden, welcher dieselbe Bahnrichtung in einer längeren Ausdehnung verfolgen will. Beim Zusammentreffen mehrerer gleichgeeigneter Bewerber um dieselbe Bahn ist die Konkurrenz unter denselben zu eröffnen und jenem Bewerber der Vorzug einzuräumen, welcher die geringste Konzessionsdauer oder sonst mindere Vorrechte anspricht oder sich zu niedrigeren Tarifen anheischig macht.

Auch sonst athmen die 1838 er Konzessionsbestimmungen einen dem Eisenbahnwesen überaus wohlwollenden Geist, welcher noch auffälliger zu Tage tritt, wenn man die interessanten Verhandlungsprotokolle einer Durchsicht unterzieht und daraus entnimmt, wie so manche Versuche auf Bevormundung und Belastung der Eisenbahnen von der Mehrheit der Kommission zurückgewiesen wurden. So fand man es angemessen, mit der Ertheilung der „vorläufigen provisorischen Bewilligung zur Veranstaltung aller Vorbereitungen, die zur künftigen Ausführung der Unternehmung nöthig sind“, innerhalb der Zeitfrist, in welcher diese Vorbereitungen vollendet sein müssen, ein nach den heutigen Gesetzen nicht mehr bestehendes Prioritätsrecht vor anderen Privaten, die sich später für dieselbe Unternehmung melden könnten, zu verbinden, da man fürchtete, dass sonst schwerlich jemand es wagen würde, sich in so kostbare Vorbereitungen einzulassen, wenn er Gefahr laufen würde, dass ein anderer Privater, der sich nach ihm erst für dieselbe Unternehmung meldet, innerhalb der ihm für jene Arbeiten gesetzten Frist ein Recht zu dieser Unternehmung erlangen und dadurch dann den Zweck der von dem ersten Unternehmer gemachten grossen Vorauslagen vereiteln würde.

Was die definitive Bewilligung zur wirklichen Ausführung der Unternehmung betrifft, so wurde dieselbe in den Konzessionsnormen als „Konzession“ und nicht als Privilegium bezeichnet, weil nach dem bestehenden Taxsysteme alle Privilegien einer besonderen weit höheren Taxauflage unterworfen sind, es aber nach Ansicht der Berathungskommission bei Eisenbahnbauunternehmungen, welche so grosse Opfer in den Vorauslagen fordern und so grossen Gefahren in Bezug auf den Erfolg ausgesetzt sind, der ausgesprochenen kaiserlichen Absicht, das Emporkommen derselben auf alle thunliche Weise zu unterstützen, weit gemässer und billiger scheine, selbe bei ihrem Beginnen mit höheren Taxauflagen zu verschonen und nur mit einer, anderen Gewerbekonzessionen analogen Taxe zu belegen.

An den Antrag des Referenten, die definitive Konzession nur an Aktienvereine und nicht an Einzelpersonen zu ertheilen, knüpfte sich in der Kommission eine interessante Diskussion. Der Referent machte für seinen Antrag geltend, dass die Privatunternehmung einzelner Personen nie eine so sichere Bürgschaft für die vollkommene Ausführung der Unternehmung gewähre, als wenn sie durch eine Aktiengesellschaft geschieht. Bei einzelnen Personen, welche zu einer solchen Unternehmung berechtigt werden, sei ihr Leben, der blühende Zustand ihres Vermögens, ihre fortdauernde Einsicht zur guten Geschäftsführung, die fortdauernde gute Stimmung ihres Eifers für das Gelingen der Unternehmung vielfachen Unfällen und Abwechselungen unterworfen, wodurch nach dem Eintritte widriger Verhältnisse die weitere gute Fortsetzung und gänzliche Ausführung einer auch unter noch so günstigen Aussichten begonnenen Unternehmung doch in der Folge leicht sehr gefährdet werden können. Anders liege hingegen die Sache bei einer wohlorganisirten Aktiengesellschaft. Die Aktiengesellschaft sterbe nicht und altere nicht. Die Abgänge und Lücken, die bei ihr durch den Tod oder durch die während der noch nicht ganz erfolgten Einzahlung des Fonds eintretende Insolvenz einzelner Mitglieder sich ergeben können, werden leicht und bald durch die an ihre Stelle eintretenden Erben, oder durch den Eintritt anderer neuer Aktionäre wieder ersetzt. Durch diesen Wechsel der Mitglieder befinde sich die Aktiengesellschaft in dem Zustande einer steten Verjüngung. Die verständige und eifrige Geschäftsführung sei hier durch die Konkurrenz der Intelligenz so vieler Mitglieder und durch die vielseitige Kontrole, welche diese über die eigentlichen Geschäftsleiter ausüben, sowie auch die ernstliche Ausführung des Zweckes durch das darin zusammentreffende gemeinschaftliche Interesse so vieler Mitglieder, weit mehr gesichert, und so gewähre die Aktiengesellschaft in allen diesen Beziehungen eine weit vollkommenere Bürgschaft, dass der Bau einer Eisenbahn vollständig und gut in wirkliche Ausführung kommen werde. Ferner mache das einer solchen Unternehmung nach ihrer Natur zukommende Transportmonopol es der Staatsverwaltung zu einer nicht minder strengen Pflicht, in die Art des Betriebes der Unternehmung und in die Erträgnisse derselben eine nähere Einsicht zu nehmen. Bei einzelnen Personen, welchen eine solche Unternehmung überlassen wird, sei es aber unmöglich, sich die unumgänglich nöthige genaue Kenntniss von der Art des Betriebes und dessen Ergebnissen zu erwerben, ohne theils in zu gehässige, inquisitorische, theils in zu lästige und für den Staatsschatz kostbare Kontrolmaassregeln zu gerathen. Bei Aktiengesellschaften hingegen komme die Publizität der Art des Betriebes und seiner Resultate, welche schon zur erforderlichen Kontrole aller Aktionäre über die Gebahrung ihrer Direktion bestehen muss, auch der Staatsverwaltung sehr zu statten, welche sich die nöthige Einsicht in den Betrieb im zureichenden Maasse aus den Eröffnungen, welche an alle Aktionäre geschehen, sowie überdies durch die zu den Generalversammlungen der Gesellschaft abzuordnenden Kommissäre ohne Schwierigkeiten und Kosten verschaffen könne.

Den Anträgen des Referenten entsprechend wurde in die Konzessionsvorschriften eine Bestimmung aufgenommen, nach welcher um die definitive Konzession in der Regel nur Aktienvereine oder fortdauernde moralische Personen ansuchen können. Es liegt hierin eine für die damalige Zeit, in welcher das Aktienwesen noch in den Anfängen seiner Entwickelung sich befand, gewiss bedeutsame Anerkennung des Werthes der Assoziation auf wirthschaftlichem Gebiete.

Zur Hintanhaltung von Missbräuchen wurde in den Konzessionsnormen bestimmt, dass im öffentlichen sowie in dem eigenen Interesse der Privaten die Behörden bei Prüfung des Aktienplanes und des Statutenentwurfes ihr Augenmerk dahin zu richten haben, dass die angetragene Unternehmung ernstlich gemeint und nicht eine Vorspiegelung sei, um die Aktien zu

einem Börsenspiele zu missbrauchen. Zu diesem Zwecke ist eine Summe festzusetzen, welche durch die Theilnehmer schon bei Vorlage des Entwurfes der Statuten gesichert sein muss; auch bleiben die ersten Aktienzeichner bei Veräusserung der Interimsscheine, deren Notirung an der Börse ausgeschlossen ist, für die weiteren Einzahlungen haftbar.

Vom Referenten waren noch weitere Maassregeln vorgeschlagen worden, welche darauf abzielten, die Agiotage zu bekämpfen und das Publikum vor Verlusten zu bewahren. Insbesondere sollte jedes Projekt auch vom Standpunkte seiner Nützlichkeit für die daran theilnehmenden Privaten geprüft werden. Die Mehrzahl der Kommissionsmitglieder sprach sich aus folgenden Erwägungen gegen solche Mittel aus.

In Oesterreich sei die Klage über Uebermaass an Unternehmungslust bisher noch nicht laut geworden und durch hemmende Vorkehrungen gegen Aktiengesellschaften könnte der Geist der Geldassoziation bald wieder unthätig werden, wodurch Oesterreich zwar vor möglichen Nachtheilen der Aktienagiotage bewahrt, aber dagegen auch um die anderen Ländern in so reichem Maasse zufliessenden Vortheile grösserer, durch vereinigte Privatkapitalskräfte ausgeführter Unternehmungen gebracht würde. Der Aktienhandel werde eigentlich nur dann zur wahren Agiotage und falle in den Bereich der Kriminalgesetzgebung, wenn unredliche Mittel zur Herbeiführung einer den wirklichen Werth übersteigenden Preissteigerung angewendet werden. In allen anderen Fällen erscheinen alle gegen den Aktienhandel gerichteten Regierungsmaassregeln bedenklich, besonders insolange Lotterien zu Gunsten der Staatskasse eingerichtet, mit Prämien verbundene Anlehen abgeschlossen und allen Staaten noch die gewöhnlichen Anlehen und der damit verbundene Handel unentbehrlich seien. Durch die für einzelne mit dem Aktienspiele verbundenen Verluste werde das Nationalvermögen selbst nicht verringert, insofern sie zum Vortheile anderer dienen, es trete nur eine Veränderung in der Vertheilung des Nationalvermögens ein, welche sogar dem Nationalvermögen im allgemeinen zum grossen Vortheile gereichen könne, insofern die aus der Aktienspekulation errungenen Kapitalien auf nützliche und ausführbare Industrialunternehmungen, wie Eisenbahnen, verwendet werden. Der Aktienhandel stehe nach der Gestaltung der bestehenden Geldverhältnisse mit den übrigen Unternehmungen des Handels und der Industrie in gleichem Verhältnisse, und es können nach richtigen staatswirthschaftlichen Grundsätzen positiv eingreifende Maassregeln ebenso wenig bei den ersteren als bei den letzteren gerechtfertigt werden. Die angetragene Maassregel insbesondere, wonach die Staatsverwaltung bei jeder Aktiengesellschaft für Eisenbahnen sich in eine ängstliche Vorfrage über die Nützlichkeit der Unternehmung für die daran theilnehmenden Privaten einlassen soll, scheine in hohem Maasse bedenklich, weil der Eintritt in eine Aktiengesellschaft zur Ausführung von Eisenbahnen und der Besitz von Aktien, ebenso wie der Antheil an einem Bergwerke und der Kauf eines solchen zu den Glücksverträgen (!) gehöre, wodurch die Hoffnung eines ungewissen Vortheiles versprochen und angenommen werde, durch die angetragene Maassregel aber der Staat gewissermaassen die Garantie des günstigen Erfolges der bewilligten Eisenbahn übernehmen würde. Die Staatsverwaltung hätte sich deshalb lediglich darauf zu beschränken, zuerst den Bauplan einer jeden neuen Bahnunternehmung, und wenn sich zur Ausführung einer solchen Unternehmung eine Aktiengesellschaft gebildet hat und die Finanzverwaltung dagegen keinen Anstand haben sollte, die Statuten derselben zu prüfen, ob in öffentlicher Beziehung kein Anstand gegen ihre Genehmigung obwaltet.

Die Kommission theilte die Auffassung, dass eine sorgfältige Prüfung des vorgelegten näher ausgearbeiteten Projektes der Unternehmung in öffentlicher Rücksicht vollkommen gerechtfertigt sei, dass dagegen die beabsichtigte Prüfung des Projektes auch vom Standpunkte des eigenen Interesses der besonderen Unternehmung, sowie auch die Ertheilung allfälliger Rathschläge und Andeutung möglicher Verbesserungen zu vermeiden seien, die man füglich dem eigenen Ermessen der Privaten überlassen sollte, ohne durch ein entgegengesetztes Verfahren möglicherweise selbst die Regierung zu kompromittiren. Demgemäss wurde in die Konzessionsnormen der Vorbehalt einer Prüfung des Projektes vom Standpunkte seiner Nützlichkeit für die Unternehmer nicht aufgenommen.

Was die mit der Verleihung der definitiven Konzession zu verknüpfenden Rechte anbelangt, so wurde zunächst eingehend die Frage erörtert, ob und inwieweit die Konzessionirung von Konkurrenzbahnen ausgeschlossen werden sollte. Die Kommissionsmitglieder sprachen sich übereinstimmend für die Festsetzung eines solchen Ausschliessungsrechtes aus, da es bei der Schwierigkeit der Eisenbahnunternehmungen, der Grösse der Anlagekosten und der Unsicherheit des Erfolges in der Richtung gerechtfertigt sei, den Unternehmer vollkommen sicher zu stellen, dass der Transport, auf welchen er bei Errichtung seiner Eisenbahnen gerechnet hatte, ihm nicht durch den Bau einer anderen Bahn, welche lediglich dieselbe Bestimmung habe, entzogen werde; andererseits wurde aber anerkannt, dass die Grenzlinien des Ausschliessungsrechtes nicht zu weit ausgedehnt werden dürfen. Von diesem Gesichtspunkte wurde es nicht als angängig erklärt, jede Bahn auszuschliessen, welche von einem Punkte der bereits bewilligten Bahn beginnt und in einen anderen Punkt derselben Bahn wieder zurückführt, da man hierdurch in der Voraussetzung, dass sich das Eisenbahnsystem allmählich immer mehr verbreiten sollte, eine für die Allgemeinheit höchst bedenkliche und gefährliche Beschränkung der Entwickelung der Eisenbahnen herbeiführen würde.

Es wurde diesen Anschauungen entsprechend in die Konzessionsnormen die Bestimmung aufgenommen, dass das Konzessionsrecht insofern ein ausschliessendes sei, als niemand gestattet werden dürfe, eine andere, dieselbe Bestimmung habende Eisenbahn für den Gebrauch des Publikums zu errichten, bei welcher es lediglich darauf abgesehen sei, dieselben Endpunkte mit einander in Beziehung zu bringen, ohne auf dem Bahnzuge neue, in kommerzieller Beziehung wichtige Zwischenpunkte zu berühren. Gegenüber den von einzelnen Kommissionsmitgliedern ausgesprochenen Befürchtungen, dass auch eine derartige Beschränkung des Ausschliessungsrechtes eine Abschreckung der Unternehmungslust zur Folge haben könnte, wurde von anderer Seite darauf hingewiesen, dass durch eine derartige Bestimmung sich auch in anderen Staaten die Unternehmer nicht haben abschrecken lassen und dass dies in Oesterreich weniger als irgendwo zu besorgen sei, weil einerseits die gemässigten Grundsätze der österreichischen Regierung jeden Unternehmer von solchen Eingriffen in seine Rechte sichern, wodurch er um die Früchte seines Unternehmungsgeistes gebracht würde und weil andererseits die Kapitalien des Weltmarktes sich am liebsten dorthin auf industrielle Unternehmungen von längerer Dauer wenden, wo innere Ruhe und Frieden am meisten garantirt seien, worauf Oesterreich stolz sein dürfe.

(Schluss folgt.)

Arbeiterausschüsse bei der Staatsbahnverwaltung.

In der Reichstagssitzung vom 19. Januar erwähnte der sozialdemokratische Abgeordnete Wurm, dass die sächsische Regierung von den „gesetzlich gewährleisteten Einrichtungen“ der Arbeiterschaft, von den Arbeiterausschüssen, nichts wissen wolle. Die sächsische Bahnverwaltung habe im Einverständniss mit dem Ministerium das Ersuchen ihrer Arbeiter, Arbeiterausschüsse einzurichten, direkt abgeschlagen, weil diese dazu beitragen würden, den sozialdemokratischen Forderungen mehr

Gewicht zu geben. In derselben Weise hätten sich die Arbeitgeber in einem grossen Theile Deutschlands ihren Arbeiterausschüssen gegenübergestellt. Der Abgeordnete Wurm versicherte schliesslich, dass zwar seine Partei diesen Arbeiterausschüssen keine Thräne nachweine, da ihre ganze Anlage von vornherein verfehlt gewesen sei, aber es kennzeichne auch diese Sache das Unternehmerthum.

In dem bekannten Erlass S. M. Kaiser Wilhelm II. vom 4. Februar 1890 zur Pflege des Friedens zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern wurden gesetzliche Bestimmungen über die Formen in Aussicht genommen, in denen die Arbeiter durch Vertreter, welche ihr Vertrauen besitzen, an der Regelung gemeinsamer Angelegenheiten betheiligt und zur Wahrnehmung ihrer Interessen bei Verhandlungen mit den Arbeitgebern und mit den Organen der Regierung befähigt werden. Durch eine solche Einrichtung sollte den Arbeitern der freie und friedliche Ausdruck ihrer Wünsche und Beschwerden ermöglicht und den Staatsbehörden Gelegenheit gegeben werden, sich über die Verhältnisse der Arbeiter fortlaufend zu unterrichten und mit ihnen Fühlung zu behalten. In der Novelle zur Gewerbeordnung vom 1. April 1892 wurde durch § 134 d bestimmt, dass vor dem Erlass der Arbeitsordnung oder eines Nachtrages den in der betreffenden Anlage beschäftigten grossjährigen Arbeitern Gelegenheit zu geben sei, sich über den Inhalt der Arbeitsordnung zu äussern. „Für Fabriken, für welche ein ständiger Arbeiterausschuss besteht, wird dieser Vorschrift durch Anhörung des Ausschusses über den Inhalt der Arbeitsordnung genügt.“ Als ständige Arbeiterausschüsse im Sinne des Gesetzes erklärte § 134 h diejenigen Vorstände der Betriebs- (Fabrik-) Krankenkassen u. dergl., deren Mitglieder in ihrer Mehrheit von den Arbeitern aus ihrer Mitte zu wählen sind, ferner die Knappschaftsältesten, ausserdem die bereits errichteten ständigen Arbeiterausschüsse, deren Mitglieder in ihrer Mehrzahl von den Arbeitern gewählt werden, und ähnliche Vertretungen.

Wenn der Abgeordnete Wurm behauptet, dass die sächsische Regierung von den „gesetzlich gewährleisteten Einrichtungen“ der Arbeiterschaft, von den Arbeiterausschüssen, nicht einmal etwas wissen wolle, so hat er sich mindestens ungenau ausgedrückt. Zu den „gesetzlich gewährleisteten Einrichtungen der Arbeiterschaft“ gehören die Arbeiterausschüsse nicht. Die Einrichtung der Arbeiterausschüsse ist nicht obligatorisch. Kein Fabrikant ist nach dem Gesetze verpflichtet, Arbeiterausschüsse für seinen Betrieb einzusetzen. Einen solchen Zwang hat der Gesetzgeber keineswegs anerkannt. Die Arbeiterausschüsse sind eine freiwillige Einrichtung der betreffenden Fabrikanten, und es steht in dem Belieben jedes Unternehmers, je nachdem er es zweckmässig findet, Arbeiterausschüsse für seine Fabrik einzusetzen oder nicht. Das gilt selbstverständlich auch für die Staatsbahnverwaltung.

An der Spitze der Vorkämpfer für die Arbeiterausschüsse stand damals bei der Berathung der Novelle zur Gewerbeordnung der Abgeordnete Oechelhäuser, der den vortrefflichen Einfluss der Arbeiterausschüsse auf die Verbesserung des Verhältnisses zwischen Arbeitgeber und Arbeiter nicht genug zu rühmen wusste. Damals zählte man in Deutschland bereits annähernd in 200 Betrieben solche Arbeiterausschüsse, entstanden in der Regel in Anlehnung an Krankenkassen und andere Wohlfahrtsanstalten. Im Jahre 1890 veröffentlichte der Verein für Sozialpolitik Untersuchungen darüber unter dem Titel „Arbeiterausschüsse in der deutschen Industrie“, herausgegeben von Professor Dr. Sering.

Inzwischen sind auf Grund des damaligen Gesetzes neue Erfahrungen gemacht worden, und zwar ganz überwiegend solche, welche geeignet sind, die Hoffnungen, die man an die Errichtung der Arbeiterausschüsse knüpfte, zu untergraben. Nach den Mittheilungen der Fabrikinspektoren hat die Errichtung von Arbeiterausschüssen, die ausserhalb Deutschlands so gut wie unbekannt sind, erhebliche Fortschritte nicht gezeigt. Es ist die Zahl der Arbeiterausschüsse seither nicht merklich gestiegen und ausserdem haben die bestehenden ihren Wirkungskreis nicht erweitert. Wie Professor Stieda in der neuen Auflage des Jenaischen „Handwörterbuches der Staatswissenschaften“ in seiner Kritik der Arbeiterausschüsse sagt, zeigen die Unternehmer Abneigung, die Arbeiter dagegen Gleichgültigkeit und Mangel an Vertrauen. Die Bemühungen der Aufsichtsbeamten, neue Ausschüsse zustande zu bringen, sind vergeblich gewesen. Im ganzen führen die Ausschüsse ein Scheindasein und verfallen einer ruhmlosen Vergessenheit. Mit der Begutachtung von Arbeitsordnungen ist in der Hauptsache ihre Wirksamkeit erschöpft. Sie bestehen dem Namen nach; aber wenn man näher zusieht, so findet sich, dass ein Theil der Mitglieder durch Tod und Austritt ausgeschieden ist und durch Neuwahlen keine Ergänzung vorgenommen wurde. Sie halten keine regelmässigen Sitzungen und es ist eine rühmliche Ausnahme, wenn ein Ausschuss, wie der auf den Wächtersbacher Steingutwerken, im Jahre 1893 23 Sitzungen abgehalten hat.

Obwohl Stieda den Arbeitgebern zum Vorwurf macht, dass sie verabsäumt hätten, den Arbeiterausschüssen die entsprechende Stellung einzuräumen, kann er doch nicht umhin, auch die Arbeiter dafür verantwortlich zu machen. Die Arbeiter, meint er, scheinen sich unter dem Eindruck zu befinden, als stünden sie einer Falle gegenüber. Selbst die offensten Erklärungen der Fabrikinspektoren vermochten nicht den Argwohn zu zerstreuen. Oft haben sie ihre Mitwirkung versagt, wo man sie aufforderte, sich an der Lösung gewisser Aufgaben, wie Beaufsichtigung der Konsumvereine, der Fortbildungsschulen usw. zu betheiligen.

Auch nach den neuesten Berichten der deutschen Fabrikinspektoren nehmen die Arbeiterausschüsse nur sehr langsam zu, obwohl aus verschiedenen Bezirken auch günstige Beobachtungen über die Wirkungen der Arbeiterausschüsse mitgetheilt werden. Es ist sonach möglich, dass die Einrichtung sich in Zukunft gedeihlicher als bisher entwickelt.

In anderen Ländern bestanden, wie gesagt, Arbeiterausschüsse bisher nicht. Nur in England, Frankreich und Belgien waren sie für die Ueberwachung des Bergwerksbetriebes eingerichtet. Aber eine Ermittelung des preussischen Handelsministers über die Wirksamkeit dieser Arbeiterausschüsse hat ergeben, dass sie sich im grossen und ganzen nicht bewährt haben, wenigstens nicht für die Beaufsichtigung des Bergwerksbetriebes, deren Verschärfung man in Preussen als nothwendig anerkennt.

Endlich sei noch erwähnt, dass der Rath der Stadt Leipzig am 30. Dezember 1898 den Antrag, in den städtischen Betrieben Arbeiterausschüsse einzurichten, abgelehnt hat.

Angesichts dieser Erfahrungen und Thatsachen ist es zu begreifen und zu rechtfertigen, wenn die Staatsbahnverwaltungen es bisher im allgemeinen nicht für zweckmässig erachtet haben, Arbeiterausschüsse zu schaffen, deren Einrichtung die Sozialdemokratie vor einigen Jahren bekämpfte, während sie sich jetzt den Anschein gibt, lediglich um abfällige Kritik zu üben und Unzufriedenheit zu erregen, als ob sie es beklage, dass viele staatliche Betriebe, wie zunächst die Eisenbahnverwaltungen, die Einführung von Arbeiterausschüssen als unzweckmässig unterliessen.

Nachrichten.

Deutschland.

— Inmitten der andauernden Hausse für Eisenwerthe legt man an der Börse besonderes Gewicht auf den starken **Bedarf der preussischen Staatsbahnen an Eisen und rollendem Material**, den man sich als fortdauernd steigend vorstellt, obgleich er in den letzteren Jahren nur deshalb grösseren Umfang annahm, weil für die Ausstattung der Bahnen grössere Mittel bewilligt worden waren. In ihrem Börsentheil hat kürzlich die „Nationalzeitung“ nachstehende Uebersicht über den Bedarf an Schienen und Schwellen der preussischen Staatsbahnen nebst Preisangabe für die letzten Jahre zusammengestellt:

	1899	1898/99	1897/98	1896/97	1895/96
Schienen					
Tonnen	168 510	159 589	120 708	100 115	104 176
Werth 1 000 ℳ. .	18 564	17 502	13 225	12 395	12 741
Grundpreis pro Tonne . . ℳ.	110,2	109,7	109,5	109,8	112,3
Schwellen					
Tonnen	82 833	75 782	62 959	51 584	50 909
Werth pro To. ℳ.	101,9	101,7	101,7	100,9	102,9

Inzwischen sind die Preise für Schienen und Schwellen auf Lieferungen in den nächsten Jahren um etwa 9 ℳ. erhöht worden. Die Anschaffungen an rollendem Material umfassten (1899 bis 1897/98 abwärts veranschlagt)

	Lokomotiven		Personenwagen		Güterwagen	
	Zahl	Werth	Zahl	Werth	Zahl	Werth
	der Werth in Tausenden Mark					
1899 . .	435	21 639	598	7 957	6 550	19 404
1898/99 . .	424	21 362	510	7 054	6 600	19 563
1897/98 .	348	15 602	297	4 037	5 950	17 212
1896/97 .	386	16 512	479	5 573	5 750	16 414
1895/96 .	439	18 550	958	10 288	8 857	22 190
1894/95 .	431	17 579	661	9 525	9 333	23 688

— Am 25. d. Mts. findet in Berlin eine ausserordentliche Generalversammlung der **Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft** mit folgender Tagesordnung statt: Beschlussfassung über Beschaffung des Anlagekapitals für den Bau und die Ausrüstung einer vollspurigen Nebenbahn von Cranz nach Neukuhren und für bauliche Veränderungen auf der Stammbahn Königsberg-Cranz, Abänderung des Gesellschaftsstatuts und geschäftliche Mittheilungen.

— Wie mitgetheilt, hat die braunschweigische Regierung beim Landtage eine Vorlage eingebracht, wonach für die von der **Braunschweigischen Landesbahn** zu erbauende, zu 1 255 000 ℳ. veranschlagte, 17 km lange Eisenbahn Braunschweig-Wendhausen-Lehre-Flechtorf ein Zuschuss von 272 000 ℳ. à fonds perdu gefordert wird. Die Finanzkommission des Landtages beantragt eine Bewilligung von 255 000 ℳ. unter der Bedingung, dass, wenn dieses Bahnunternehmen für die aufgewandten Mittel Verzinsung von 4 % abwirft, auch der Zuschuss des Staates in gleicher Weise verzinst werden muss.

— Am 7. d. Mts. tritt der **bayerische Eisenbahnrath** zu seiner 43. Sitzung in München zusammen. Demselben wird in Vorlage gebracht als erster Berathungsgegenstand eine Zusammenstellung der mit ministerieller Genehmigung in der Zeit vom 1. Juli 1898 bis 15. Januar 1899 eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife; der ersteren sind es 28, der letzteren 2. Als zweiter Gegenstand erscheint auf der Tagesordnung die Tarifirung von Häuten und Fellen, hinsichtlich deren ein Mitglied des Eisenbahnrathes den Antrag gestellt hat, der Eisenbahnrath wolle sich über diese Frage äussern und an das zuständige Staatsministerium das Ersuchen stellen, dahin zu wirken, dass entsprechend dem Beschlusse der Tarifkommission und des Verkehrsausschusses, Häute und Felle, sowohl rohe grüne und gesalzene, als auch getrocknete, in den Spezialtarif I und in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter aufgenommen werden. Den dritten Gegenstand bildet die Bekanntgabe an den Eisenbahnrath, dass die Gültigkeit der Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern unter Auflassung von Abfertigungsgebühren ab 1. Januar d. J. an auf das genossenschaftliche Lagerhaus der Darlehenskassenvereine Bad Aibling und Ellmosen ausgedehnt worden sei. Der vierte Gegenstand ist ein Gesuch um Gewährung der Reexpeditionsbefugniss für ein weiteres Stadtlagerhaus, hinsichtlich dessen der Eisenbahnrath sich gutachtlich äussern soll. Der fünfte und letzte Gegenstand ist der Entwurf der Sommerfahrordnung 1899. Nach den demselben beigegebenen Erläuterungen sind für die Sommerfahrordnung umfangreiche Aenderungen der gegenwärtigen Fahrordnung in Aussicht genommen, indem ausser den jeweils während des Sommers verkehrenden Schnell- und Personenzügen in thunlichster Berücksichtigung der vielfach laut gewordenen Wünsche zahlreiche neue Fahrgelegenheiten für den Fern- wie für den Nahverkehr im Entwurfe Aufnahme fanden und zur Herstellung günstigerer Reiseverbindungen viele bestehenden Züge eine andere Lage bekommen sollen. Bemerkenswerth ist in dieser Beziehung namentlich folgendes: a) die Einfügung eines weiteren Schnellzugpaares zwischen München und Salzburg sowie eines neuen Schnellzugpaares zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Kirchenlaibach, letzteres behufs Herstellung einer bisher fehlenden Schnellzugverbindung zwischen Lichtenfels und Eger über Bayreuth; b) die Einschaltung eines weiteren Schnellzugpaares zwischen München und Lindau und zwar mit III. Wagenklasse, um einerseits eine Entlastung der schon bestehenden, äusserst stark frequentirten Schnellzüge auf dieser Strecke herbeizuführen, andererseits aber auch, um einem aus zahlreichen Interessentenkreisen hervorgetretenen Wunsche nach Herstellung einer weiteren Schnellzugverbindung entgegen zu kommen; c) aus den gleichen Erwägungen wurde auch eine weitere Schnellzugverbindung zwischen München und Regensburg, ebenfalls mit III. Wagenklasse, im Anschlusse an die Passauer Schnellzüge in Landshut, vorgesehen. Ausser diesen schätzenswerthen Schnellzugvermehrungen ist beabsichtigt, bei einigen bestehenden Schnellzügen im Interesse einer rascheren Durchführung derselben die Aufenthalte an minder wichtigeren Stationen aufzuheben; ferner sollen zur Entlastung der Personenzüge und um den Anforderungen des stets zunehmenden Ausflug- sowie auch dem fortwährend wachsenden Arbeiterverkehre zu genügen, insbesondere von Nürnberg aus, noch eine Anzahl weiterer Vorortszüge eingefügt werden.

— Am Abend des 26. Januar fand im Neuen königlichen Operntheater zu Berlin eine imposante **Kaiserfeier der Eisenbahner** statt. Neun Vereine von Eisenbahnbeamten und -Arbeitern des preussischen Staates hielten ihren Kaiserkommers. Der mächtige Theaterraum war in allen seinen Theilen überfüllt, ebenso die Gallerien, auf denen die Damen Platz genommen hatten. Unter den Ehrengästen befand sich der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen mit dem Unterstaatssekretär Fleck und dem Ministerialdirektor Kirchhoff, ferner der Eisenbahndirektionspräsident, Wirkliche Geheime Oberregierungsrath Kranold, der Oberbaudirektor Schröder, die Regierungs- und Bauräthe Grapow und Hassengier und viele andere. Die Festrede hielt Eisenbahnsekretär Scharr, der seinen Kameraden vom gekrönten Flügelrade zurief: „Ans Vaterland, ans theure, schliess dich an!“ In seiner Rede führte derselbe aus, dass das Fest in erster Linie ein Beweis der Treue sein solle. Er könne versichern, dass der Kern der Eisenbahner aller Grade im Grunde des Herzens in alter unerschütterlicher Treue zu König und Vaterland, zu Thron und Kirche stehe. (Lebhafter Beifall.) Brausend schallte sodann der Hochruf auf den Kaiser durch den Saal und hierauf alle fünf Verse von „Heil Dir im Siegerkranz“.

Dann wurden Begrüssungstelegramme verlesen und hierbei besonders lebhaft ein frischer telegraphischer Gruss eines Weichenstellers I. Klasse aufgenommen. Unter grossem Jubel wurde beschlossen, folgendes Huldigungstelegramm an Se. Majestät den Kaiser zu senden: „2 000 Eisenbahnbeamte, Eisenbahnhandwerker und Eisenbahnarbeiter als Vertreter von 55 000 Eisenbahnbediensteten zur Feier des Geburtstages Eurer Majestät im Neuen königlichen Operntheater versammelt, entbieten Eurer Majestät den innigsten Huldigungsgruss mit der Versicherung: die preussischen Eisenbahnbeamten, -Handwerker und -Arbeiter stehen allezeit treu zu Eurer Majestät und zu dem erhabenen Königshause. Gott schütze, Gott bewahre, Gott segne Eure Majestät!“

Hierauf stieg der nationale Weckruf: „Wir stehen beisammen“ mit dem Kehrreim: „Wir schlagen tüchtig drein, Wir schlagen tüchtig drein, Wir lassen keinen Feind in unser Land hinein! Hurrah!“ Mit frischer Begeisterung wurde auch das Eisenbahnlied von Hermann Figlesthaler gesungen: „Bahn frei!“ Eine hübsche Ueberraschung bildete das von einem Charlottenburger Lokomotivführer erdachte Festspiel in Versen, „Unsere Eisenbahn“, ausgeführt von sechs Schulmädchen, die über ihre weissen Kleider Uniformjacken gezogen hatten und Dienstmützen trugen. Eine Lokomotive mit bekränztem Anhängewagen fuhr auf die Bühne. In schön fliessenden Versen brachte das Zugpersonal dem Kaiser ihre Huldigung dar, Fortuna krönte die grosse Kaiserbüste mit einem Lorbeerkranze und dann sprachen alle, Stationsvorsteher, Zugführer, Schaffner, Feuermann, Weichensteller, Wärter, ihre Wünsche aus. Der Feuermann verglich die Liebe des Volkes mit der Flamme in dem Kessel. Dann wurde das Leben sehr sinnreich mit einer

Reise verglichen: „Mein schönster Wunsch, o Kaiser sei: Dein Lebensgleis bleib immer frei!“ „Glück zu, du mein edles Kaiserhaus, zur Fahrt mit vollem Dampf voraus!“ Zum Schluss versprach der Weichensteller nach langer, langer Lebensreise: „Dann leise, leise, stell' ich zum Himmel Deine Gleise!“ Die Pfeife ertönte, und unter brausendem Jubel setzte sich der Zug wieder in Bewegung. Der Minister war von der Aufführung so erfreut, dass er auf die Bühne ging und unter schallendem Beifall seinen „Beamten“ die Hand drückte.

— Im Reichstage hat die sozialdemokratische Fraktion beantragt, zu § 316 des Reichsstrafgesetzbuches, wonach die **fahrlässige Gefährdung von Eisenbahntransporten** mit Gefängniss bis zu einem Jahre und, falls dazu der Tod eines Menschen eingetreten, mit Gefängniss von einem Monate bis zu drei Jahren bestraft wird, durch folgenden Zusatz zu ergänzen:

„Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Geldstrafe bis zu 500 *M.* ein.“

In der beigegebenen Begründung heisst es: „Bei Erlass des Strafgesetzbuches pflegten die Eisenbahnen auf gesonderten Bahnsträngen durch Gräben, oft durch Zäune von dem übrigen Verkehre abgetrennt, betrieben zu werden. Es gehörte ein ungewöhnliches Maass von Fahrlässigkeit dazu, einen Eisenbahntransport zu gefährden. Daher erklärt es sich, dass das Gesetz nur Freiheitsstrafen zulässt. Gegenwärtig werden unzählige Dampfbahnen, elektrische Bahnen, Gasbahnen und dergleichen auf öffentlichen Strassen und Wegen betrieben, wo sie in fortwährende Berührung mit dem Wagenverkehre gerathen. Die Gefährdung eines Motorwagens dieser Art ist durchaus nicht so bedenklich, wie die eines Eisenbahntransportes auf einer Vollbahn. Es ist andererseits, auch bei einem ganz geringfügigen Versehen, sehr viel leichter möglich, dass eine solche Bahn in Kollision mit einem Fuhrwerke geräth oder in anderer Weise durch den Strassenverkehr gefährdet wird. Die Gerichtsbehörden empfinden es (wie man oft verkünden hört) selbst als einen bedauerlichen Umstand, dass sie jeden, der einen Eisenbahntransport auch in der geringfügigsten Weise gefährdet hat, mit Gefängniss bestrafen müssen. Dies hat zur folgenden Konsequenz geführt: Ist bei einem solchen Zusammenstosse ein anderer verletzt worden, so ist das Gericht nach dem Grundsatze des § 73 des Strafgesetzbuches in der Lage, statt aus § 316 verurtheilen zu müssen, den § 223 (Körperverletzung) anzuwenden. Dann vermag das Gericht in Anwendung dieser Gesetzesbestimmung, die zwar eine höhere Maximalstrafe, aber zugleich mildere Minimalstrafe kennt, auf Geldstrafe zu erkennen, und von dieser Befugniss wird in der Praxis häufig Gebrauch gemacht. Ist dagegen kein Mensch verletzt worden, so sind die Gerichte gezwungen, Freiheitsstrafen zu verhängen. So kommt es, dass der mildere Fall härter bestraft werden muss, als der schwerere. Eine schleunige Abänderung thut noth!“

— In der technischen Hochschule zu Berlin-Charlottenburg hielt anlässlich der Geburtstagsfeier S. M. des Kaisers Rektor Professor Goering eine Festrede, worin er die **Vielgestaltigkeit des Eisenbahnwesens** in seiner Anpassung an die verschiedenen örtlichen Verhältnisse und Zwecke in seinen älteren und neueren Entwickelungsformen erörterte:

Werfen wir zunächst einen Blick auf die allgemeine Entwickelung des Eisenbahnwesens, wie sie ausging von jenem ersten grossen Schienenwege zwischen Liverpool und Manchester, den der Genius Stephenson's im Jahre 1830 der erstaunten Welt bescheerte, so erblicken wir in Europa reichlich drei Jahrzehnte hindurch ausschliesslich das Bestreben nach Ausgestaltung dessen, was wir heute als Hauptbahnen bezeichnen. Erst im vierten Jahrzehnt — in Amerika etwas früher — beginnt man, auch dem Bedürfniss des städtischen Binnen- und Vorortverkehres durch Strassenbahnen Rechnung zu tragen, die dann in Nordamerika bald eine grosse Verbreitung erlangten, namentlich als der Betrieb mit thierischen Kräften vielfach durch mechanische Mittel — wie das unter dem Pflaster umlaufende Drahtseil — und später durch elektrische Triebkraft ersetzt wurde. In Deutschland haben die städtischen Strassenbahnen erst etwa seit Mitte der 70 er Jahre Bedeutung erlangt, die zur Zeit noch immer steigt. Die Erkenntniss, dass auch für Bahnen mit Güterverkehr auf grössere Entfernungen in zahlreichen Fällen, wo die Anlage von Hauptbahnen sich aus wirthschaftlichen Gründen verbietet, schon mit sehr viel geringeren Kosten doch ein ungemein nützliches Verkehrsmittel als Nebenbahn geschaffen werden kann, wenn man sich nur entschliesst, dem entbehrlichen Aufwand der Hauptbahnen endgültig zu entsagen und mit einer geringeren, das Strassenfuhrwerk aber immer noch um ein vielfaches übertreffenden Geschwindigkeit zu begnügen: diese Erkenntniss kam erst sehr langsam zum Durchbruch, namentlich in Deutschland, wo die Bevölkerung sich nur schwer losmachen konnte von den mit dem Begriff „Eisenbahn“ damals fast unzertrennlich verwachsenen grossen Ansprüchen allerlei Art. Erst zu Ende der 70 er Jahre wurden vom Reiche Normen für „Bahnen untergeordneter Bedeutung“ aufgestellt; auch sie fanden jedoch zunächst nur geringe Beachtung und namentlich die in vielen Fällen so sehr zweckmässige Anwendung einer Schmalspur fand in Deutschland nur wenig Anklang. Zwar waren bereits in den 50 er Jahren für den oberschlesischen Bergwerksbezirk und später an einigen anderen Stellen Deutschlands Schmalspurbahnen entstanden. Ein umfangreiches Netz solcher Bahnen hat jedoch nur der sächsische Staat seit 1880 in folgerechter Weise entwickelt, in der richtigen Erkenntniss, dass hierdurch das Mittel gewonnen war, die „Lokalbahnen“ ganz den örtlichen Bedingungen des Geländes und des Nahverkehres anzupassen, ja damit bis in die Fabrik- und Gutshöfe unmittelbar vorzudringen, auch die vorhandenen Landstrassen als Unterbau zu benutzen. In Preussen verhielt man sich Jahrzehnte hindurch ablehnend gegen Schmalspurbahnen, bis endlich das „Kleinbahngesetz“ von 1892 auch hier Wandel schaffte. So bildete sich erst in diesem letzten Jahrzehnt in Deutschland eine Klärung der Anschauungen und demgemäss eine bestimmte Eintheilung heraus. Sie unterscheidet ausser den Hauptbahnen noch „Nebenbahnen“ als zweite und „Lokalbahnen“ als dritte Gruppe, von denen die ersteren mit Vollspur für den Uebergang von Betriebsmitteln der Hauptbahn einzurichten sind, während die Lokalbahnen voll- und schmalspurig sein können und mit sehr vereinfachten Bau- und Betriebsbedingungen hergestellt werden dürfen, auch die Kleinbahnen mit umfassen. — Eine besondere Stellung nehmen die sog. „Stadtbahnen“ ein, welche als Hoch- oder Tiefbahnen (auch „Untergrundbahnen“) die Grossstädte durchschneiden und sich entweder als Kleinbahnen auf den binnenstädtischen Schnell- und Vorortverkehr beschränken oder auch als Hauptbahnen unmittelbar an Fernlinien anschliessen, wie dies bei der bestehenden Berliner Stadtbahn, in Wien und bei den älteren Londoner Untergrundbahnen der Fall ist. Alles bisher gesagte bezieht sich auf die dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen. Daneben hat die Eisenbahn, und zwar vorzugsweise mit schmaler Spur, auch ausgedehnte Verwendung gefunden für die nicht öffentlichen Zwecke der Berg-, Forst- und Landwirthschaft, der Privatindustrie und namentlich auch des Militärs. So sehen wir das Eisenbahnwesen, zunächst in räumlicher und wirthschaftlicher Beziehung, sich den denkbar verschiedenartigsten Verhältnissen anpassen. Dieser Gang der Entwickelung, der nicht etwa vom kleineren zum grösseren fortschreitet, sondern vielmehr zuerst die grossen Aufgaben in Angriff nimmt und später erst den an sich kleineren, an Zahl aber fast unerschöpflichen Bedürfnissen des Lokalverkehres sich zuwendet, erklärt sich daraus, dass jene grossen Aufgaben zu ihrer Zeit die weitaus dringendsten waren. Erst der Ausbau und die allmähliche Verdichtung eines Hauptbahnnetzes haben die Produktionskraft und den Gewerbefleiss des zwischenliegenden Hinterlandes geweckt und so das Bedürfniss nach Lokalbahnen entstehen lassen.

Ohne auf die aus dem Nationalcharakter erwachsenen Verschiedenheiten des Eisenbahnwesens der einzelnen Länder näher einzugehen, möchte ich doch an einen wesentlichen Unterschied in der Art des Vorgehens zwischen Amerika und Europa kurz erinnern. Während wir gewohnt sind, beim Bau grosser Linien stets die Sicherheit und Endgültigkeit unbedingt in die erste Linie zu stellen, herrscht in Nordamerika bei der Anlage von Bahnen durch spärlich bewohnte oft ungeheuere Landstrecken der Grundsatz „Nur rasch und billig vorwärts, das weitere später“, d. h. wenn die Bahn selbst erst Werthe geschaffen hat und die Mittel zu ihrer Verbesserung aufbringt. Ob diese Verbesserungen dann immer rechtzeitig erfolgt sind, mag freilich dahingestellt bleiben. Geschieht das aber, so ist jener Grundsatz zur Aufschliessung neuer grosser Länder für die Kultur unzweifelhaft richtig, und deshalb sollte er für unsere Kolonien unbedingt zur Anwendung kommen. Leichte Schmalspurgleise, möglichst ohne viel Erdarbeiten unmittelbar auf den Erdboden gelegt, sind dort am Platze. Später kann man eine bessere Bahn mit Hilfe dieses ersten vorläufigen Gleises leicht daneben bauen und das so streckenweis überflüssig werdende leichte Gleis an anderen Stellen zu gleichem Zweck wieder vorschieben. Alles Zaudern und Bedenken ist hier vom Uebel. Jedes Jahr, das ungenutzt verrinnt, bildet einen unwiederbringlichen Verlust, zumal im Wettkampf mit den viel rascher vorgehenden Nachbarn in Ostafrika! Im Südwesten scheint ja ein glücklicher Anfang gemacht zu sein. Wenn aber dort nun die Fuhrwerkbesitzer fürchten, durch den Bahnbetrieb ihren Broterwerb zu verlieren, so ahnen sie nicht, wie die Bahn überall durch Ansaugen und Ausstrahlen von den Stationen aus in kürzester Frist so viel Landverkehr schafft, dass ihnen hundertfältiger Ersatz für das Entgangene winkt.

Professor Goering ging weiter auf die technische Entwickelung der Eisenbahnen ein und gab in interessanter Darstellung ein getreues, belehrendes und auch unterhaltendes Bild davon. Er berührte die einschlägigen Gebiete alle, insonderheit auch die Frage der Betriebssicherheit, deren Lösung sich mit dem wachsenden Bahnbetriebe immer schwieriger gestaltet.

Den Bau der Gebirgsbahnen würdigte Professor Goering näherer Betrachtung: „es können selbst die höchsten Gebirge den trassirenden Ingenieur in seinem länderverbindenden Laufe nicht hemmen.“ Auch der Untergrundbahnen gedachte er, um dann wieder auf die Bergbahnen zu sprechen zu kommen, deren grösstes und kühnstes Werk die kürzlich begonnene Jungfraubahn sei. Gegen Ende des Vortrages wies Redner auf die elektrische Triebkraft hin, die allerdings erst im Beginn ihrer Wirksamkeit stehe und für die im 20. Jahrhundert noch eine weitgehende Umgestaltung vorbehalten sei.

Ueberblicken wir (so schloss Professor Goering) das durchwanderte Gebiet, so leuchtet ein, dass das Eisenbahnwesen vor keiner noch so schwierigen Aufgabe zurückschreckt, vielmehr unter Heranziehung aller anderen Zweige der Technik in staunenerregender Vielgestaltigkeit allen nur denkbaren Aufgaben und Sonderzwecken, von den grössten bis zu den kleinsten, sich anzupassen weiss, um überall Leben und Streben zu wecken, Werthe und Arbeitskräfte zu entfesseln, Kultur zu erzeugen und zu fördern! So sehen wir das Eisenbahnwesen, entsprossen aus dem dritten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts, an dessen Ende in einer vielverzweigten, allseitigen Entfaltung begriffen und auch in Deutschland zu hoher Blüthe gelangt, die sicher noch manche eigenartige Frucht zeitigen wird.

— „Tiefer hängen“, schreibt die „Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung“, „möchten wir einen Absatz der Neujahrsbetrachtung des „**Weckrufs der Eisenbahner Deutschlands**“: ‚Unsere Anhänger und Freunde und wir alle werden mit doppeltem Eifer arbeiten müssen, um die noch rückständigen Massen der Eisenbahner kräftig aufzurütteln. Es ist eine traurige Thatsache, dass im Eisenbahndienste sich die rückständigsten und in jeder Beziehung indifferentesten Elemente ein Rendezvous geben. Intelligente Arbeiter und Unterbeamte mit sozialpolitischer und wirthschaftlicher Schulung dulden die Verwaltungen nun einmal nicht gern und zum anderen halten sich fortgeschrittene Elemente auch nicht sehr lange im Eisenbahndienste auf. Hierzu kommt noch der blöde Anstellungskoller, der gerade bei geistig wenig entwickelten Leuten die schlimmsten Verheerungen anrichtet, bei jedem Glitzern eines Uniformknopfes gerathen sie in eine wildrasende Verzückung. Mit der Fackel der Aufklärung soll selbst in die entlegenen Stationen geleuchtet werden. . . Die grossen Distrikte der Dummheit, knechtischer Gesinnung und Organisationslosigkeit, aus denen die Verwaltungen stets ihre Reserven ziehen, sollten immer mehr von den neuzeitlichen Ideen durchsetzt werden.‘

Wahrlich, ein schöneres Zeugniss dafür, dass die Eisenbahner noch wenig durchsetzt sind von dem gefährlichen Gifte des ‚Weckrufs‘ und dass es diesem trotz aller Aufrufe, Verhetzungen und sonstigen Bemühungen nicht gelingen will, die Zahl seiner Anhänger und Abonnenten zu vergrössern, kann es kaum geben.“

— In der **Maschinenfabrik von Henschel & Sohn in Cassel** ist am 28. Januar d. J. die **5000. Lokomotive** vollendet worden. Die Henschel'sche Maschinenfabrik ist eine der ältesten Deutschlands und hat bereits 1845 mit den Einrichtungen für den Lokomotivbau begonnen und am 29. Juli 1848 die erste Lokomotive fertiggestellt. Im Verlaufe der Jahre wurden von derselben weiter abgeliefert: im Jahre 1860 die 50. Lokomotive, 1865 die 100., 1873 die 500., 1879 die 1000., 1886 die 2000., 1890 die 3000., 1894 die 4000. und 1899 die 5000. Lokomotive. Im letzten Vierteljahrhunderte sind also im ganzen 4500 Lokomotiven aus der Fabrik hervorgegangen. Hauptabnehmer waren die preussischen und deutschen Staatsbahnen und Privatbahnen, nächst diesen die italienischen und russischen Bahnen, sodann die holländischen, dänischen, rumänischen, ungarischen, serbischen und portugiesischen Bahnen. Von überseeischen Ländern haben besonders Südamerika und China Lokomotiven von der Firma bezogen. Eine grosse Zahl leichter Lokomotiven ist auch für Bau- und industrielle Privatunternehmungen geliefert worden.

— **Personalnachrichten.** Die kürzlich gemeldete Versetzung des Eisenbahndirektionspräsidenten Todt von Essen nach Breslau zur kommissarischen Verwaltung der Stelle des Präsidenten der Eisenbahndirektion daselbst, sowie die Versetzung des Oberregierungsraths Hermann bei der Eisenbahndirektion zu Halle a/S. nach Essen zur kommissarischen Wahrnehmung der Geschäfte des Präsidenten der Eisenbahndirektion in Essen ist dem Vernehmen nach zurückgezogen worden. Eisenbahndirektionspräsident Todt wird auch ferner in Essen verbleiben, während der Oberregierungsrath Hermann nunmehr nach Breslau versetzt und mit den Geschäften des Präsidenten der Eisenbahndirektion daselbst betraut werden soll.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Publikationsfrist bei Tariferhöhungen.** Laut § 19 der die Veröffentlichung der Tarife betreffenden Ministerialverordnung vom 1. November 1890 sind Aenderungen der Eisenbahntarife, welche eine Erhöhung bestehender Frachtsätze in sich schliessen, sechs Wochen früher, als sie in Wirksamkeit treten sollen, durch Anschlag in den Stationen und durch Kundmachung in den öffentlichen Blättern zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, wogegen der betreffende Tarif selbst laut § 18 derselben Verordnung erst 14 Tage vor Beginn seiner Geltung zur Abgabe an das Publikum zu gelangen hat. Da es nun nach den bisher gemachten Erfahrungen immerhin zu mancherlei Unzuträglichkeiten für die Verkehrsinteressenten geführt hat, dass dieselben sich über das effektive Ausmaass und den sonstigen Umfang von Tariferhöhungen erst 14 Tage vor deren Inslebentreten informiren konnten, so haben sich nunmehr die österreichischen Eisenbahnverwaltungen auf Anregung des Eisenbahnministeriums aus freien Stücken bereit erklärt, hinsichtlich der Einhaltung der sechswöchentlichen Publikationsfrist bei Tariferhöhungen nicht nur für den eigenen Dienstbereich, sondern auch rücksichtlich der Verbandsverkehre dahin zu wirken, dass dem Publikum die Tarife, insoweit dieselben Erhöhungen enthalten, in der Regel sechs Wochen vor Beginn ihrer Wirksamkeit zur Verfügung stehen. In jenen Fällen aber, wo der sonstige Inhalt des Tarifes eine Abkürzung dieser Frist wünschenswerth macht, wird künftighin der Einführungstermin für die in dem Tarife enthaltenen Erhöhungen gesondert, und zwar derart festgesetzt werden, dass dieselben erst einen Monat eventuell sechs Wochen nach dem Einführungstermin des Tarifes Wirksamkeit erlangen. Auch hat das Eisenbahnministerium an den ungarischen Handelsminister das Ersuchen gerichtet, zu gestatten, dass die ungarischen Eisenbahnverwaltungen sich diesem Vorgange anschliessen.

— Der Justizausschuss des österreichischen Abgeordnetenhauses zog in seiner Sitzung vom 25. Januar den Antrag des Abg. Dr. Verkauf (Sozialdemokrat), betreffend die **Haftpflicht von Eisenbahn- und Tramwayunternehmungen**, in Verhandlung. Der Antragsteller bemerkte, er wolle in diesem Augenblicke blos die Abänderungen seines Antrages gegenüber dem geltenden Gesetze vom 5. März 1869 anführen. Die Haftpflicht beziehe sich gegenwärtig lediglich auf die mit Dampf betriebenen Eisenbahnen, und es sei nicht einzusehen, warum dieselbe nicht auch auf die mit Elektrizität und sonstiger elementarer Kraft betriebenen Bahnen sowie auch auf die Tramways ausgedehnt werden solle. Im gegenwärtigen Momente vollziehe sich in Wien die Umwandelung des Pferdebetriebes in den elektrischen Betrieb, und die Zahl der Verletzungen habe eine bedeutende Steigerung erfahren. Deshalb sei eine ungesäumte Durchführung dieser Aenderungen nothwendig. Die Haftung nach dem geltenden Gesetze sei ferner wesentlich eingeschränkt, insbesondere bei höheren Gewalten, deren Begriff nach der Exner'schen Theorie sehr stark ausgedehnt wurde, so dass jeder Zufall bald als vis major gilt; ferner sei bei unabwendbaren Handlungen dritter Personen, für welche die Bahn nicht haftet, die Haftung derselben ausgeschlossen. Diese beiden Fälle sollen künftig entfallen, die Haftung der Bahn soll nur dann nicht eintreten, sobald ein Verschulden des Verunglückten nachgewiesen ist. Der vorliegende Entwurf liege nicht blos im Interesse der Arbeiterschaft, sondern der gesammten Bevölkerung, auch bei Angehörigen der Mittelklassen bewirke die Verunglückung des Familienvaters den Zusammenbruch der wirthschaftlichen Existenz der ganzen Familie, und wenn der Anspruch auf Entschädigung nicht Platz greife, so sei das gewiss nicht zu rechtfertigen.

Es wurde ein Referent bestellt, welcher in der nächsten Sitzung den Bericht über den besprochenen Antrag erstatten soll.

— **Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich.** Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen gestaltete sich während des Monats November v. J. folgendermaassen:

Durch den Baubeginn der Lokalbahn Mährisch-Ostrau-Witkowitz-Ellgoth sind 2,8 km, dann der Pilsner elektrischen Kleinbahnen 10,2 km und der Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn einschliesslich der Verbindungskurve zur Gürtellinie 5,6 km, zusammen 18,6 km Lokal- und Kleinbahnen zugewachsen; dagegen sind durch die Eröffnung der Strecke Neudek-Platten der Hauptbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt 19,4 km; durch die Vollendung der Legung des 2. Gleises in der Strecke Wels-Lambach der Staatsbahnen 12,5 km, ferner auf den Strecken der Buschtêhrader Eisenbahn (Welchau-Wickwitz-Schlackenwerth und Schlackenwerth-Karlsbad) 21,7 km, dann 73,2 km durch die Eröffnung der Lokalbahn (Hadynkowce)-Wyganka-Teresin-Skala, 52,5 km durch die Eröffnung der Lokalbahn (Czortków-)Biala czortkowka-Zaleszczyki, 17 km durch die Bauvollendung der Strecke Lunz-Kienberg der Ybbsthalbahn und schliesslich 36 km durch die Eröffnung der Strecke Luditz-Petschau der Lokalbahn

Rakonitz-Petschau sammt Flügel Protiwitz-Buchau, somit 53,6 km Hauptbahnen und 178,7 km Lokalbahnen abgefallen. Es verblieben am Schlusse des Monats November 210,6 km Hauptbahnen und 698,3 km Lokal- und Kleinbahnen in Bauausführung.

— Für das Jahr 1899 ist der Vorsitz und die Geschäftsführung der österreichischen und der gemeinschaftlichen **Eisenbahndirektorenkonferenz** von der Südbahngesellschaft an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergegangen.

— Die im Dezember v. J. erzielten **Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen** betrugen im Personenverkehre 1 815 901 fl. und im Güterverkehre 6 856 049 fl., somit im ganzen 8 671 950 fl. bei einer Frequenz von 3 357 562 Reisenden und 2 875 937 t Güter. Auf die westlichen Staatsbahnen entfallen hiervon im Personenverkehre 1 240 987 fl. und im Güterverkehre 4 803 265 fl. bei einer Beförderung von 2 720 771 Reisenden und 2 312 603 t, während auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre 574 914 fl. mit 636 791 Reisenden und im Güterverkehre 2 052 784 fl. mit 563 334 t entfallen. Der Vergleich der Ergebnisse des Monates Dezember v. J. mit jenen des gleichen Monates im Vorjahre zeigt eine Steigerung im Personenverkehre um 127 660 fl. und 851 462 Reisenden und im Güterverkehre eine solche um 199 559 fl. bei einer Minderfrequenz von 35 615 t. Die Einnahmen- und Frequenzsteigerung im Personenverkehre vertheilt sich auf die westlichen Staatsbahnen mit 63 204 fl. und 793 512 Reisenden und auf die Staatsbahnen in Galizien mit 64 456 fl. und 57 950 Reisenden. In den Ergebnissen der westlichen Staatsbahnen sind jene der Wiener Stadtbahn mit 52 713 fl. und 657 638 Reisenden enthalten. Nach Ausscheidung der Stadtbahnergebnisse verbleibt für die übrigen Linien der westlichen Staatsbahnen eine Mehreinnahme von 10 491 fl. und ein Frequenzplus von 135 874 Reisenden. Die verhältnissmässig geringe Einnahmensteigerung gegenüber der Zunahme in der Beförderung erklärt sich durch den etwas verminderten Fern- und den erhöhten Nahverkehr. Im Güterverkehre vertheilt sich das Einnahmeplus und die Minderfrequenz auf die westlichen Staatsbahnen mit einem Einnahmenplus von 32 818 fl. bei einer um 59 428 t geringeren Beförderung, und auf die Staatsbahnen in Galizien mit einer Mehreinnahme und Mehrbeförderung von 166 741 fl. bezw. 23 813 t. Die auf den westlichen Staatsbahnen trotz verminderter Frequenz eingetretene Steigerung der Einnahmen findet ihre Erklärung in der verminderten Beförderung niedrig tarifirender Güter und in der Mehrverfrachtung solcher Waaren, für welche höhere Frachtsätze bestehen und die meist auch auf grössere Entfernungen gefahren werden. Die letztere ist eingetreten bei den Artikeln: Eisen und Stahl (+ 1 100 Wagen) und Getreide (+ 800 Wagen); auch ist im Transport von lebenden Thieren eine Zunahme von 900 Wagen zu verzeichnen. Dagegen ist bei den Artikeln Erde, Sand und Steine (— 1 600 Wagen), Erze (— 700 Wagen), Holz (— 900 Wagen), Kohle (— 2 800 Wagen), Obst- und Rübenschnitte (— 3 400 Wagen) eine Verkehrsabnahme eingetreten. Auf den Staatsbahnen in Galizien haben die Artikel: Eier, Eisenbahnschienen, Petroleum und Spiritus eine geringe Vermehrung der Frequenz, Getreide und Holz dagegen eine unwesentliche Verminderung derselben erfahren. Vom 1. Januar bis einschliesslich 31. Dezember 1898 betragen die Transporteinnahmen 108 971 068 fl. Gegen die Einnahmen der gleichen Periode im Jahre 1897 mit 102 281 134 fl. ergibt dies für das abgelaufene Jahr eine Mehreinnahme von 6 689 934 fl.

— Behufs Genehmigung der durch die **Eisenbahn Wien-Aspang** erfolgten Uebernahme des Betriebes der Schneebergbahn wurde eine ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahn Wien-Aspang abgehalten. Wie der Verwaltungsrath in seinem Berichte mittheilt, hat das Eisenbahnministerium die gemeinsam mit der Aktiengesellschaft der Schneebergbahn an dasselbe gerichtete Eingabe des Verwaltungsrathes um Genehmigung der Uebertragung des Schneebergbahnbetriebes vom 1. Januar 1899 ab an die Wien-Aspangbahn unter der Bedingung genehmigend erledigt, dass die Verwaltung dieser Bahn die von dem früheren Betriebsunternehmer (Arnoldi) eingegangenen Verpflichtungen, insbesondere die Garantie für die Leistung des Prioritätendienstes der Schneebergbahn übernehme. Thatsächlich werde auch seit 1. Januar d. J. der Betrieb seitens der Wien-Aspangbahn geführt, und der Verwaltungsrath hofft, dass dies die Interessen beider Gesellschaften nur fördern werde. Die Generalversammlung beschloss gemäss den Anträgen des Verwaltungsrathes, die am 1. Januar d. J. durch die Eisenbahn Wien-Aspang erfolgte Uebernahme des Betriebes der Schneebergbahn genehmigend zur Kenntniss zu nehmen und den Verwaltungsrath zu ermächtigen, den diesbezüglichen definitiven Betriebs- und Garantievertrag zum Abschlusse zu bringen.

— **Verlängerung der Kremsthalbahn und Steyrthalbahn.** Die Verlängerung der Kremsthalbahn von Klaus nach Windischgarsten bezw. nach Spital, welche seit längerer Zeit von den Interessenten angestrebt wird und die auch auf Grund von überreichten Petitionen den Eisenbahnausschuss beschäftigt hat, bildet den Gegenstand des Studiums im Eisenbahnministerium. Es handelt sich hierbei insbesondere um die Frage, ob dieser Ausbau selbständig oder in Verbindung mit einer Verlängerung der Steyrthalbahn zum Anschlusse an die Kremsthalbahn ins Auge zu fassen bezw. durchzuführen wäre. Im ersteren Falle würde die Fortsetzungslinie der Kremsthalbahn normalspurig von Klaus nach Windischgarsten bezw. nach Spital geführt werden, im letzteren würde eine schmalspurige Eisenbahnverbindung von Agonitz, dem derzeitigen Endpunkte der Steyrthalbahn, nach Klaus und von da weiter in der Richtung gegen den Pyhrnpass zu führen sein.

— Das in dem Gesetze, betreffend die im Jahre 1898 sicherzustellenden Lokalbahnen enthaltene Programm umfasst auch die **Lokalbahn Triest-Parenzo**, welche schmalspurig gebaut werden soll, eine Länge von 125,2 km hat und deren effektive Baukosten auf 6 090 000 fl. veranschlagt sind. Der istrianer Landtag hat einen Konkurrenzbeitrag von 700 000 fl. durch Ankauf von Stammaktien beschlossen, während nach dem oben erwähnten Gesetze der Staat die Garantie des Vorzugskapitals von 5 500 000 fl. übernommen hat. Wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, sind nunmehr die Verhandlungen mit dem istrianer Landesausschusse, wegen Konzessionirung dieser Lokalbahn an das Land, zum Abschlusse gediehen und steht die Konzessionsertheilung in naher Zeit bevor. Mit dem Bau dürfte schon im Frühjahre begonnen werden.

— **Elektrische Bahn Trient-Lavis-Molé.** Die Stadtgemeinde Trient hat vor längerer Zeit die Verwirklichung des Projektes einer elektrischen Bahn angestrebt, welche anschliessend an die Trienter Lokalbahn von dieser Stadt nach Lavis und von da einerseits durch das Nocethal über Cles nach Molé, andererseits in der Richtung nach Molina ins Fleimsthal führen sollte. Der Landesausschuss von Tirol hat bekanntlich aus technischen und finanziellen Erwägungen sich diesem Projekt gegenüber nicht nur in dem Belange ablehnend verhalten, dass er für das Projekt die angesprochene Beitragsleistung verweigerte, sondern dass er vielmehr auch der Stadtgemeinde Trient die Genehmigung versagte, dem Projekte finanzielle Mittel aus ihrem Vermögen zur Verfügung zu stellen. Seither hat sich die Erkenntniss Bahn gebrochen, dass es sich empfehlen würde, zunächst die Lokalbahn von Trient über Lavis nach Molé ohne jedes Präjudiz in betreff der Verbindung von Lavis in der Richtung gegen das Fleimsthal der Verwirklichung zuzuführen. Hierbei rechnet man auf eine Beitragleistung des tiroler Landtages in der Höhe von 100 000 fl.

— **Rauchloses Eisenbahnfahren.** Unter diesem Stichwort bespricht die halbamtliche „Wiener Abendpost“, den Vorschlag, welcher vor kurzem (vergl. auch Nr. 6 S. 92 d. Ztg.) wegen Ableitung des Lokomotivrauches in der Absicht gemacht worden war, um die Bahnverwaltungen anzuregen, Vorrichtungen zur Einführung zu bringen, welche die Belästigung des reisenden Publikums durch den Lokomotivrauch beseitigen sollen. In dem erwähnten Artikel wird darauf hingewiesen, dass die Eisenbahnverwaltungen ohnehin Anregungen aus dem Publikum bereitwillig prüfen und eventuell auch weiter verfolgen. Manche im Eisenbahnverkehre bestehende schätzenswerthe Einrichtung verdanke solchen Anregungen ihr Entstehen.

In der Regel handele es sich aber bei derartigen Anregungen doch nur um Probleme, mit welchen sich die Eisenbahnfachleute ohnedies bereits eingehend beschäftigt haben; diesen Fachleuten bleibe es naturgemäss fast ausnahmslos vorbehalten, die geeigneten Mittel zur Lösung der gestellten Probleme erst zu finden. Auch rücksichtlich der Frage des rauchfreien Eisenbahnfahrens haben die Eisenbahnen das ihrige zur Lösung beigetragen.

Schon die zu den Wettfahrten bei Rainhill im Jahre 1829 zugelassenen Lokomotiven sollten der Bedingung entsprechen, „ihren Rauch selbst zu verzehren.“ Nach Hunderten zählen die Patente, welche seither auf Einrichtungen zur Rauchverzehrung in der Lokomotive selbst oder zur Ableitung des Rauches unter oder über den Wagenzug in den verschiedenen Ländern genommen worden sind. Unzählige kostspielige und zeitraubende Experimente wurden mit Rauchverzehrungsapparaten gemacht, ohne besondere Erfolge zu erzielen, und man war sich dabei bald darüber klar, dass namentlich dem Ableiten des Rauches unter oder über dem Wagenzuge unüberwindliche theoretische Bedenken entgegenstehen und dass alle derartigen Vorrichtungen ihren Zweck auch deshalb nie voll erfüllen können, weil nicht blos die Insassen der Züge, sondern auch die längs der Bahn wohnenden Menschen vor dem Rauche geschützt werden sollen.

In Oesterreich habe man die Frage der rauchfreien Lokomotivfeuerung seit dem Anfange der 50er Jahre sehr eifrig studirt. Nach vielen fehlgeschlagenen Versuchen wurden end-

lich in den letzten Jahren gute Erfolge erzielt, und verfügt man heute über mehr als ein System, welches, bei richtiger Handhabung seitens des Personales, den Rauch vollkommen beseitige.

Sämmtliche Lokomotiven der Wiener Stadtbahn sind bereits für rauchfreie Feuerung eingerichtet, und die österreichischen Staatsbahnen rüsten alle ihre zur Neubeschaffung gelangenden Lokomotiven in gleicher Weise aus.

Die von solchen Lokomotiven geführten Züge fahren thatsächlich rauchfrei. Dass dieser Umstand bisher vom Publikum wenig oder gar nicht beachtet wurde, ist dadurch zu erklären, dass auch bei der rauchfreien Feuerung dem Schornsteine der Lokomotive ein Wolkengebilde entströmt, welches von den Nichtfachkundigen für Rauch gehalten wird. Diese Wolkengebilde sind aber von lichter Farbe und enthalten nicht Rauch, sondern lediglich jenen Dampf, der seine Arbeit in den Dampfcylindern bereits verrichtet hat und durch den Schornstein entweicht. Das rauchfreie Eisenbahnfahren ist somit kein ungelöstes Problem mehr.

— **Die Pariser Ausstellung und das Eisenbahnwesen.** Auf der im Jahre 1900 in Paris stattfindenden Weltausstellung wird bekanntlich auch das Eisenbahnwesen den ihm gebührenden Platz einnehmen. Eine retrospektive Ausstellung wird die Entwickelung, welche das Eisenbahnwesen seit seiner Entstehung genommen hat, zur Anschauung bringen und zwar einerseits durch die Vorführung von Modellen, andererseits von graphischen Darstellungen, welche den Entwickelungsgang des Eisenbahnwesens zur Anschauung bringen. Eine in den letzten Tagen abgehaltene Konferenz von Vertretern österreichischer Eisenbahnverwaltungen hat die diesbezüglichen, auf Grund des s. Zt. aufgestellten Programmes ihr unterbreiteten Vorschläge genehmigt. Selbstredend wird die Pariser Ausstellung auch einen Ueberblick über den gegenwärtigen Stand des Eisenbahnwesens bieten.

— **Die Schadenersatzpflicht der Eisenbahnen.** In einem jüngst zur Entscheidung gelangten Schadenersatzprozesse, den der Adressat zweier Wagenladungen Maschinenbestandtheile gegen die ungarischen Staatsbahnen deshalb anstrengte, weil ihm die eine Wagenladung um 22 Tage verspätet ausgefolgt wurde, machten die verklagten ungarischen Staatsbahnen geltend, dass der Kläger aus dieser verspäteten Ausfolgung keinen höheren Anspruch, als bis zu dem deklarirten Betrage des Interesses an der Lieferung fordern könne, während der Kläger, auf die Bestimmung des § 88 des Betriebsreglements hinweisend, volle Schadloshaltung aus dem Grunde forderte, weil die verspätete Zustellung erwiesenermaassen eine Folge der Fahrlässigkeit der Bahnbediensteten war. Die ungarische Kurie acceptirte die Auffassung des Klägers und verurtheilte die Staatsbahnen zur vollen Schadloshaltung, insbesondere auch zum Ersatz jenes entgangenen Gewinnes, welcher dem Adressaten daraus erwachsen war, dass er seine Fabrik 22 Tage hindurch ausser Betrieb zu setzen gezwungen war.

Vereinsausland.

— Der Verwaltungsrath der rhätischen Bahn hat, den „Schweiz. Bahnen" zufolge den Bau des **Albulatunnels** der Firma Ronchi & Carlotti in Brescia für die Pauschalsumme von 4 965 000 Frcs. übertragen.

— **Ein ausserordentlicher Kongress französischer Eisenbahnarbeiter** fand am 20. und 21. Januar d. J. in Paris statt. Wie bekannt, trat diese Tagung von Delegirten des grossen Gewerkschaftsverbandes „Syndicat National des travailleurs des chemins de fer de France et des Colonies" nur zusammen, um über die durch den misslungenen Ausstandsversuch vom Oktober v. J. geschaffene Situation zu berathen. Der bisherige Verwaltungsausschuss und der Generalsekretär, die auf dem letzten regelmässigen Jahreskongress im April v. J. die Vollmacht erhalten hatten, den Streik zu organisiren, hatten nach seinem Fehlschlagen ihre Entlassung eingereicht. Der Kongress gab indessen mit allen gegen drei Stimmen der bisherigen Verbandsleitung ein Vertrauensvotum und wählte, um den Eisenbahngesellschaften eines der Hauptargumente für ihre Verweigerung jeglicher Unterhandlung mit dem Gewerkschaftsverband zu nehmen, nur Angehörige des wirklichen Dienstes in den Verwaltungsausschuss wie in die Kontrolkommission. Aus dem völligen Misserfolg des Streikversuches war eine innere Erschütterung des Verbandes zurückgeblieben. Namentlich die Delegirten von den Staatseisenbahnen suchten sich eine vom Centralverbande unabhängige Aktionssphäre zu sichern, um selbständig und unmittelbar mit der Direktion der Staatsbahnen verhandeln zu können. Diesem Verlangen gegenüber sprach sich der Kongress jedoch für eine Aufrechterhaltung der alten Organisation aus. In seiner Schlussresolution betonte der Kongress, dass die Ereignisse der jüngsten Vergangenheit die Lage des Gewerkschaftsverbandes nicht verändern konnten und beauftragte den neuen Ausschuss, sich in erster Linie mit der Lohnerhöhung der kleinen Bediensteten und der Pensionsfrage zu beschäftigen.

— Die internationale Schlafwagensellschaft theilt neue Verbesserungen im Verkehr der **französischen Luxuszüge** mit, die die Rivierareisenden interessiren dürften. Der Calais-Paris-Rom-Expresszug fährt seit 31. Januar zwei Mal in der Woche, Dienstag und Donnerstag, und an letzterem Tage direkt bis nach Neapel, wo er Anschluss an die Dampfer nach Aegypten erhält. Man kann dann in 117 Stunden von London nach Alexandrien gelangen. Andererseits fährt der Südexpress Paris-Lissabon seit 14. Januar alle 14 Tage Sonnabends in Lissabon bis zum Alcantarakai, sodass die Reisenden nach Südamerika und Westafrika direkt in die Dampfer einsteigen können.

— Die Verhandlungen zwischen der Pforte und der griechischen Regierung betreffend den Anschluss der **thessalischen Bahnen** an die macedonischen Linien der deutsch-anatolischen Eisenbahngesellschaft nehmen — wie der „Hamb. Corresp." berichtet — einen sehr günstigen Verlauf. Das Unternehmen wird nicht nur von deutscher, sondern auch von englischer und französischer Seite begünstigt, da man die Verbindung Macedoniens mit Thessalien als den Anfang eines grösseren, über Macedonien, Albanien und Epirus auszudehnenden Bahnnetzes ansieht.

— **Die „Great Central"-Eisenbahn** hat Anschluss an London erreicht. Der Verkehr auf der neuen Strecke wird am 1. März d. J. eröffnet werden.

— Gegen die **afrikanischen Eisenbahnpläne** von Cecil Rhodes erheben sich allmählich in England ernste Bedenken. Man verlangte von ihm nicht nur Angaben über die Baukosten, sondern auch über den voraussichtlichen Verkehr der Bahn **vom Kap nach Kairo** oder genauer der Bahn von Buluwayo nach Kartum in einer Länge von 3 229 englischen Meilen. Vielfach wird in England die Meinung laut, dass diese Eisenbahn Länder durchziehen würde, die nicht einmal dem Namen nach unter irgend welcher geordneten Verwaltung stehen. Die kanadische Pacificbahn erschloss britisches und durchweg friedliches Gebiet. Auch die indischen Eisenbahnen stehen sämmtlich unter britischer Herrschaft. Die im Bau befindliche sibirische Bahn soll gänzlich zur Entwickelung des russischen Landes dienen. In allen diesen Ländern können Weisse leben und arbeiten. Das ist aber nicht der Fall bei der Bahn vom Kap nach Kairo. Die Erzeugnisse Mittelafrikas, wenn welche da sind, werden auf dem kürzesten Wege an die See geschafft werden, d. h. auf der Mombassaeisenbahn. In Alexandrien hätten sie ausserdem Ausfuhrzoll zu zahlen. Bisher schon hat Rhodes 9 000 000 £ vom Publikum gezogen. Jetzt wünscht er weitere 10 000 000 £. Rhodes möge genauere Angaben über die Rentabilität der Bahn machen und sagen, wer denn vom Kap nach Kairo und von Kairo nach dem Kap fahren wolle. Vermuthlich könne ein einziger Zug im ganzen Jahre den gesammten Personenverkehr, der jemals entstehen werde, befördern. Inzwischen begnügt sich Rhodes damit, weitere Einzelheiten über die Anlage der Bahn bekannt zu geben. Wie er nebenbei versichern lässt, sei das Land südlich vom Tanganyika zum Anbau aller Getreidearten, auch von Reis und Zucker, geeignet, ferner zur Betreibung der Viehzucht im Grossen. Ausserdem soll der Boden Metalle bergen, dem Handel würden neue weite Gebiete eröffnet werden usw.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass Rhodes für seinen Plan ausreichende Unterstützung findet. Die „Morning Post" will zwar einer Meldung vom 30. Januar d. J. zufolge von Rhodes zu der Erklärung ermächtigt worden sein, dass die Mittheilungen, nach welchen die Regierungsgarantie für die erste Strecke der Eisenbahn von Buluwayo nach dem Tanganyikasee bewilligt worden sei, unbegründet sind.

— **Usambaraeisenbahn.** Der Gouverneur von Deutsch-Ostafrika, Generalmajor Liebert, hat am 26. Januar d. J. Berlin verlassen, um nach Dar-es-Salaam zurückzukehren. Er hat, nach der „Deutschen Ztg.", in einer Rede bei einem Abschiedsfeste kürzlich geäussert, er sei der erste Gouverneur, der von Urlaub dorthin zurückgehe; bisher sei stets ein Personen- und damit ein Systemwechsel eingetreten. Glücklicherweise habe er sehr angenehme Erfahrungen gesammelt, er habe in seinem Wirken für die wirthschaftliche Entwickelung der Kolonie bereitwilliges Entgegenkommen der deutschen Finanzwelt gefunden. Das Aufsteigen des deutschen Wohlstandes zeige sich in der grossen Bereitwilligkeit des Kapitals, auf alle sachlich begründeten kolonialen Unternehmungen einzugehen. Er gehe mit einer An-

zahl neuer Unternehmungen hinaus und hoffe auf eine neue Aera der wirthschaftlichen Entwickelung draussen. Er betrachte die hocherfreulichen Erfolge seiner Anwesenheit in Berlin nicht als ein besonderes Vertrauen gegen seine Person, wohl aber gegen das jetzt herrschende System der völligen Pazifizirung der Kolonien und der Erleichterungen aller Art, die dem Kapital draussen die Wege bahnen. Dazu komme die Ermuthigung der Finanziers durch die hohe Dividende der Kakaopflanzungen in Kamerun und die jährlich steigende Kaffeeernte von Ostafrika neben der vorzüglichen Güte der Usambarakaffeebohne. Hoffentlich bewillige der Reichstag die sehr bescheidenen Forderungen für die Usambaraeisenbahn, da letztere die schönen Kaffeepflanzungen erst rentabel mache. Dann werde von Jahr zu Jahr die kulturelle Hebung der Eingeborenen und die wirthschaftliche Aufschliessung der grossen Flächen der ostafrikanischen Kolonie weitere Fortschritte machen.

— Von kolonialfreundlicher Seite wird die Meinung geäussert, ob es nicht zweckmässiger gewesen wäre, den **Eisenbahnbau in den deutschen Kolonien** zu beschleunigen und einen besonderen Haushaltungsplan für Eisenbahnen in den Schutzgebieten aufzustellen, dann hätten die dafür geforderten Beträge nicht in dem Etat der einzelnen Kolonien figuriren und nicht schlankweg als Mehrausgabe ins Treffen geführt werden können. Man rechne ja auch daheim die Mittel der Bahnbauten nicht zu „Verwaltungsausgaben“. Nach der „Täglichen Rundschau“ stellt sich die Erwerbung der Usambarabahn als ein sehr gutes Geschäft dar. Nach dem erwähnten Blatt sollen für diese Bahn in einer Länge von 60 km zum Preise von 1 250 000 ℳ nur 25 % vom Buchwerth an die Deutsch-ostafrikanische Gesellschaft gezahlt worden sein. Mit Rücksicht auf die Verkehrssteigerung in der letzten Zeit seien spätestens im Jahre 1901 aus dem Betrieb dieser Bahn Ueberschüsse zu erwarten.

— Auf der **Ugandaeisenbahn** scheint die Verkehrssicherheit viel zu wünschen übrig zu lassen. Trotz der vielgerühmten Stabilität des Ober- und Unterbaues dieser Strecke waren nach dem „Hamb. Corr.“ anfangs Dezember einige starke Regengüsse imstande, den Bahndamm an vielen Stellen zu unterspülen, sodass der Verkehr auf acht Tage gänzlich eingestellt werden musste. Welch nennenswerthe Folgen eine so lange Betriebsstockung mit sich bringt, empfand man am bittersten auf allen Stationen bis Kitwi hinauf. Da Dürre und Hungersnoth vorhergegangen waren, waren Lebensmittel aus der Umgebung der Stationen nicht zu beziehen, und da die Vorräthe nur auf drei bis vier Tage bemessen sind und eine Zufuhr abgeschnitten war, hatten selbst die Europäer einen sehr empfindlichen Mangel an Lebensmitteln und sonstigen täglichen Bedarfsartikeln zu leiden.

— Bekanntlich sind die Tarife der **Kongo - Eisenbahn** Matadi - Dolo (Stanleypool) sowohl für den Personen- als auch für den Gütertransport sehr hoch; sie sind seit Juli 1898, nach der feierlichen Einweihung der Kongo-Eisenbahn, in Kraft gesetzt worden. Der Verwaltungsrath hat beschlossen, diese Tarife unverkürzt aufrechtzuhalten und niemand irgend eine Vergünstigung zu gewähren. Begründet wird dieser Beschluss mit den Protokollen der Berliner Kongokonferenz, die „jede bevorzugte Behandlung verbieten“. Keinerlei Ausnahme ist statthaft. Deutschland benutzt schon diese Bahn. Nach Südkamerun bestimmte deutsche Waaren sind in beträchtlicher Zahl nach Matadi gesandt und mittelst der Kongo-Eisenbahn nach dem Stanleypool befördert worden, von wo aus sie auf dem Wasserwege nach Südkamerun geschafft werden.

(„Hamb. Corresp.“)

— Die Aufstellung des „Fin. Chronicle“ über die **Einnahmen der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika** weist für das Jahr 1898 eine Zunahme der Roheinnahmen von 90 000 000 D. gegenüber einer Zunahme von 70 000 000 D. im Jahre vorher nach. Die Ursachen, die zu dieser Steigerung beigetragen haben, sind bekannt; es waren in erster Linie die grösseren Verladungen von Produkten, ferner das Aufleben des Handelsverkehres im allgemeinen, die guten Ergebnisse der Landwirthschaft und das Fehlen der früher erlebten ursprünglichen Umstände, Arbeiterstreiks usw. Dagegen waren die Frachtraten die schlechtesten je gesehenen, und ohne die Zunahme des Verkehres hätte sich das auch in den Erträgnissen zeigen müssen.

Allgemeines.

— **Plünderung eines amerikanischen Expresszuges.** Ein Expresszug der Kansas City, Fort Scott und Memphis Bahn wurde in diesen Tagen unweit der kleinen Station Macomb von einem halben Dutzend Banditen überfallen und ausgeplündert. Die Räuber entkamen mit reicher Beute. Der Ueberfall geschah gegen 9 Uhr Abends. Ein Mitglied der Räuberbande hatte auf der nächstgelegenen Station den Zug bestiegen und dann in Macomb den Kondukteur durch die Angabe, er wolle dort aussteigen, veranlasst, das Signal zum Halten zu geben. Kaum stand der Zug still, als sechs mit Revolvern und Winchesterbüchsen bewaffnete Männer aus einem Hinterhalt hervorstürzten, das Zugpersonal mit heftigen Drohungen einschüchterten und den Lokomotivführer zwangen, mit dem Express- und Gepäckwagen zwei Meilen weiterzufahren. Dort an abgelegener Stelle wurde die Plünderung vorgenommen. Die Banditen packten den Lokomotivführer, schoben ihn als Schild gegen etwaige Kugeln vor sich her bis vor die Thür des Expresswagens. Nun musste der Bahnbeamte das Schloss aufbrechen, während ein Räuber ihm die Pistole auf den Nacken gesetzt hatte. Durch zwei Dynamitexplosionen wurde der grosse „diebessichere“ Geldschrank vollständig zertrümmert und auch das Innere des Expresswagens demolirt. Gold und Banknoten in schwerer Menge fielen den Räubern in die Hände. Die Reisenden wurden nicht behelligt.

— **Ueber die elektrische Beleuchtung von Eisenbahnwagen** machte Prof. Dr. Wedding von der Technischen Hochschule zu Charlottenburg in der letzten Versammlung des Vereins Deutscher Lokomotivführer interessante Mittheilungen. Diese Art der Beleuchtung ist zunächst probeweise in den Wagen des vom Potsdamer Bahnhof in Berlin abfahrenden Kölner Schnellzuges zur Einführung gelangt. Unter den zu beleuchtenden Wagen ist eine kleine Dynamomaschine angebracht, welche durch eine Riemenvorrichtung mit der Maschine des Zuges in Verbindung steht. Sobald der Zug eine gewisse Geschwindigkeit erreicht hat, wird eine konstante Spannung hervorgerufen, und der dadurch erzeugte elektrische Strom speist die im Wagen hängenden Glühlampen. Um aber auch Licht zu haben, wenn der Zug zum Stehen kommt oder langsam fährt, befindet sich in jedem Wagen noch eine Akkumulatorenbatterie, welche bei einer bestimmten Geschwindigkeit des Zuges durch die Dynamomaschine mittelst eines an derselben vorhandenen Centrifugalregulators geladen wird. Indessen stellt sich diese Art der Beleuchtung noch zu theuer, als dass sie Aussicht auf eine baldige allgemeine Einführung hätte. Dagegen haben die Versuche, welche man neuerdings bei verschiedenen Zügen der Berliner Stadt- und Ringbahn mit einem Gemisch von Oelgas und Acetylen gemacht hat, zu einem sehr befriedigenden Ergebniss geführt. Das hierdurch erzeugte Licht hat eine drei- bis vierfach grössere Helligkeit, als das bisher benutzte ungemischte Oelgas, und ist ganz bedeutend billiger als das elektrische Licht.

— Die Versuche, die letzte Woche zwischen dem South Forelandleuchthause und dem Leuchtschiff von East Goodwin mit der **drahtlosen Telegraphie** unternommen wurden, waren von höchst günstigem Erfolge begleitet. Die Entfernung zwischen beiden Punkten beträgt 12 englische Meilen. Dennoch traf in einzelnen Fällen die Antwort so schnell ein, als ob eine gewöhnliche Unterredung geführt würde. Eine wichtige Thatsache haben diese Versuche gebracht, nämlich, dass die drahtlose Telegraphie von stürmischem Wetter nicht beeinflusst wird. Die „Elder Brethren of Trinity“ (denen das Leuchtthurmwesen untersteht) werden nächstens den Versuchen beiwohnen. Die Einführung des Systems auf den Leuchtschiffen der Goodwinsandbänke würde bei Schiffbrüchen oder Schiffsnöthen von bedeutender Wichtigkeit sein, da das auf den Leuchtschiffen versuchte Telephon im Sturme leicht versagt.

— **Der Chinese und die Eisenbahn.** Die Eisenbahnen sind, wie aus China berichtet wird, den meisten Söhnen des himmlischen Reiches immer noch ein fremdes Verkehrsmittel, zu dessen Benutzung viele sich nur ungern entschliessen. Es kostet den Eisenbahnbeamten oft viele Mühe, um die Chinesen mit den neuen Einrichtungen vertraut zu machen. Es soll nicht zu den Seltenheiten gehören, dass der Chinese, welcher zum ersten Male sich durch den „feuerspeienden Drachen“ transportiren lassen will, mit dem Fahrkartenverkäufer um den Preis der Fahrkarte zu feilschen versucht und dass er, wenn ihm solches nicht gelingt, Kopf und Zopf schüttelnd über die Geschäftsunkundigkeit der Beamten sich entschliesst, die Reise auf gewohnten Pfaden zu Fuss zu machen. Ebenso sollen öftere Unglücksfälle durch Aussteigen während der Fahrt vorkommen.

— Auf der Pariser Weltausstellung wird auch eine **Zwergeisenbahn** vorgeführt werden, die schon anlässlich einer Ausstellung zu Omaha als Schau- und Unterhaltungsstück grosse Anziehungskraft übte. Es handelt sich um die Kindereisenbahn, hergestellt im Eisenwerk von Garigle zu Niagara-Falls, die auf einem Schienenstrange von 300 m Länge als neueste Kinderbelustigung dient. Interessant ist die kleine, aber recht leistungsfähige Lokomotive, eine getreue Verjüngung der üblichen nordamerikanischen Schnellzugmaschinen, in 1:7 der natürlichen

Grösse. Die Maschine besitzt dementsprechend vier vordere Tragräder und zwei Paar gekuppelte Treibräder und ist mit einem zweiachsigen Tender versehen, welcher auch den Sitz für den in natürlicher Grösse vorhandenen Lokomotivführer abgibt, da dieser auf der kleinen Plattform der Maschine keinen Platz finden würde. Die Spurweite der Bahn beträgt 30 cm; die Mündung der Lokomotivesse liegt 63 cm über den Schienenköpfen. Tender und Lokomotive haben eine Gesammtlänge von 2,20 m. Der Dampf wird in einem Röhrenkessel von 25 cm Durchmesser erzeugt, der 11 Röhren von 25 mm Weite und 60 cm Länge besitzt. Die Dampfspannung beträgt jedoch 9 Atmosphären; der Kessel wurde zur Sicherheit vorher auf 21 Atmosphären Wasserdruck geprüft. Sein Wassergehalt misst 54 l, und erfolgt die Speisung vermittelst 2 Injektoren. Das Gewicht des ganzen Zuges mit den 10 Wagen und 20 jugendlichen Passagieren beträgt gegen 1 800 kg.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen den Stationen Treffen und Königstein der Unterkrainer Bahnen in Kilometer 59,853 gelegene Haltestelle Ponikve ist am 15. Januar d. J. für den öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Entfernung der Haltestelle von der Station Treffen beträgt 2,9 km, die Entfernung Ponikve-Königstein 5,8 km.

Bezeichnung von Stationen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Bahnlinie Nürnberg-Kirchenlaibach gelegene Station Velden wird — zur Unterscheidung von der Station Velden a/Vils der Lokalbahn Dorfen-Velden — fernerhin die Bezeichnung Velden a/Pegnitz führen.

Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten festen Radstände und Raddrücke der Eisenbahnfahrzeuge usw.

Zu dem vorgenannten Verzeichniss ist der Nachtrag I erschienen und zur Vertheilung gelangt.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 232 vom 14. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Radreifenbruchstatistik (abgesandt am 27. Januar d. J.).

Nr. 267 vom 16. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt vom 24.—28. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Nebeneisenbahn Wilsdruff-Nossen.

Am 1. Februar d. J. wird die schmalspurige, 27,8 km lange, von Wilsdruff (dem seitherigen Endpunkte der Strecke Potschappel - Wilsdruff) weiterführende Linie Wilsdruff-Nossen, welche in Nossen Bahnhof, dem Knotenpunkte der Bahnlinien Borsdorf-Coswig, Riesa-Nossen und Nossen-Moldau, einmündet, dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben.

Die Ausführung des Betriebes erfolgt nach Maassgabe der „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands" vom 5. Juli 1892 nebst Abänderungen dazu vom 24. März 1897 und 23. Mai 1898, sowie nach den für den Betrieb der königlich sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements, und den für den Betrieb der Linie herausgegebenen „Besonderen Bestimmungen und Tarifen."

Ausser der Anschluss- und der Endstation Wilsdruff und Bahnhof Nossen liegen noch an der neuen Strecke die Personenhaltepunkte Oberreinsberg und Nossen, die Haltestellen: Birkenhain-Limbach, Helbigsdorf bei Wilsdruff, Herzogswalde, Mohorn, Oberdittmannsdorf, Niederdittmannsdorf, Niederreinsberg, Obergruna-Bieberstein und Siebenlehn.

Die Tarife für die Personen- und Gepäckbeförderung werden auf den Verkehrsstellen ausgehängt.

Die Tarife für den Güterverkehr sowie für lebende Thiere sind in den bei den Güterverkehrsstellen käuflichen „Besonderen Bestimmungen und Tarifen für die Linie Potschappel-Wilsdruff-Nossen" aufgenommen, in welchen zugleich die Tarife für die seitherige Strecke Potschappel-Wilsdruff mitenthalten sind. Die darin aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Eingangsbestimmungen zur Verkehrsordnung genehmigt worden.

Die Abfertigung der Sendungen zwischen den Verkehrsstellen der neuen Linie und aussersächsischen Stationen erfolgt — je nach der kürzesten Entfernung — in Potschappel oder Nossen Bahnhof.

Dresden, am 26. Januar 1899. (288)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.
v. Kirchbach.

2. Güterverkehr.

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag I zum Betriebsreglement für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Mai 1898 in Kraft. Derselbe enthält ergänzende Bestimmungen zu § 56, betreffend die nachträgliche Anwendung einer billigeren als der von der Eisenbahn gewählten Abfertigung bei den ohne Wege- oder Abfertigungsvorschrift zur Aufgabe gelangenden Frachtgütern und lebenden Thieren, ferner Ergänzungen der Anlagen III und IV des Betriebsreglements.

Der Nachtrag ist bei den Verkaufsstellen des Tarifs unentgeltlich zu haben.

Breslau, am 28. Januar 1899. (289)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen.

Der im vorigen Jahre in der Zeit vom 1. März bis 31. Dezember in Geltung gewesene Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen wird im Gruppen- und Wechselverkehr der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, sowie im Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatseisenbahn und mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn vom 1. Februar bis zum 31. Dezember d. J. wieder in Kraft gesetzt.

Berlin, den 28. Januar 1899. (290)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif II nebst Anhang, Ausnahmetarif für Steinkohlen aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk nach den Bezirken Breslau, Kattowitz und Posen etc., Staatsbahn-Wechseltarife mit der Tarifgruppe II, Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner-, Militärbahn-Staatsbahn-, schlesisch-sächsischer, hanseatisch-ostdeutscher, mitteldeutscher Privatbahn- und deutsch-Sosnowicer Grenzgütertarif.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Gutschdorf und Zadel,

welche nach der Bekanntmachung vom 22. November v. J. mit Ablauf des 31. Januar 1899 aufgehoben werden sollten, bleiben noch bis auf weiteres in Kraft.

Breslau, den 28. Januar 1899. (291)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänische Eisenbahnen.

Am 1. Februar l. J. tritt der Nachtrag VII zum Theil II des Lokalgütertarifs in Kraft. Preis 50 bani. (292)

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Zu Theil II, Heft 3, zweite Abtheilung, der norddeutsch-schweizerischen Gütertarife (Verkehr Altona, Hannover, Cassel, Münster, Oldenburg und Lübeck-Büchen-Mittel- und Westschweiz) tritt am 1. Februar 1899 der 4. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält u. a. neue schweizerische Schnitttaxen für Luzern, die theilweise kleine Erhöhungen der Gesammtfrachten mit sich bringen, und ermässigte Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut auf den deutschen Strecken. Im Verkehre mit Luzern bleiben die bisherigen billigeren (Gesammt-) Frachtsätze noch bis Ende April 1899 in Geltung.

Karlsruhe, den 27. Januar 1899. (293)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch - schweizerische Eisenbahnverbände.

Die Zusatzbestimmung (2) zu § 38 des Theils I, Abth. A, der deutsch-schweizerischen Gütertarife (Reglement) erhält mit Wirkung vom 1. Februar 1899 nachstehende Fassung:

„Der Frachtzuschlag beträgt für jedes Tarifkilometer 0,025 vom Tausend der deklarirten Summe (2½ Cts. auf je 1 000 Francs), mindestens jedoch 50 Cts. für die ganze Strecke. Derselbe wird auf 5 Cts. nach aufwärts abgerundet, und wie die anderen Gebühren behandelt, also bei Frankosendungen vom Absender, bei unfrankirten Sendungen vom Empfänger erhoben.“

Karlsruhe, den 26. Januar 1899. (294)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Saarbrücken - pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden in der Ziffer 1 des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs Nr. 2 (Rohstofftarif) auf Seite 15 des Nachtrags I die Worte: „kalzinirtes Kalidüngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenerzeugnissen der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalt von 20 % reinem Kali, konzentrirter Kalidünger (aus Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali“ gestrichen und an deren Stelle gesetzt:

„K a l i d ü n g e s a l z e zu einem H ö c h s t g e h a l t v o n 40 % reinem K a l i.“ (295)

St. Johann-Saarbrücken, 28. Januar 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu dem Heft 19 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommen am 1. Februar d. J. Frachtsätze des Spezialtarifs III für die Station Walkenried zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau, sowie die Station Walkenried.

Strassburg, den 24. Januar 1899. (296)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Paulinenaue - Neu - Ruppiner Eisenbahn.

Vom 15. Februar d. J. ab wird bei Berechnung der Fracht der im Ausnahmetarif 4 unseres Binnengütertarifs für die unter Pos. 3 und 4 bezeichneten Güter (Kartoffeln, Rüben usw.) seither zur Anwendung gelangte 20 %ige Kilometerzuschlag aufgehoben.

Neu-Ruppin, den 21. Januar 1899. (297)
Die Direktion.

Frankfurt a. M. etc.-bayerischer Güterverkehr.

Auf Seite 59 des Frankfurt a. M. etc.-bayerischen Gütertarifs vom 1. Mai 1898 sind für den Verkehr zwischen Uffenheim einerseits, Mannheim Dir.-Bez. Mainz und Mannheim Neckarvorstadt andererseits Entfernungen von je 226 km nachzutragen.

München, den 20. Januar 1899. (298)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1899 gelangt für die direkte Güterabfertigung zwischen Stationen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der pfälzischen Eisenbahnen ausgenommen Ludwigshafen a. Rhein andererseits ein neuer Tarif zur Einführung.

Durch denselben wird der seitherige pfälzisch-bayerische Gütertarif vom 1. Januar 1891 nebst Nachträgen und sonstigen hiezu erlassenen Verfügungen aufgehoben und ersetzt, mit Ausnahme der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 6 für getrocknete Malztreber, welche bis auf weiteres in Geltung bleiben. Insoweit Frachterhöhungen gegenüber den bisher gültigen Frachtsätzen eintreten, finden die neuen Frachtsätze erst vom 1. April 1899 ab Anwendung. Die in Ergänzung der Verkehrsordnung dem Tarife beigefügten besonderen Bestimmungen haben die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden erhalten.

München, den 21. Januar 1899. (300)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Wirksamkeit und mit Geltung bis Ende Mai d. J. wird für E i s in Wagenladungen ein Ausnahmetarif eingeführt, welcher erhebliche Ermässigungen gewährt. Derselbe erscheint in besonderer Auflage und gilt zunächst nur für den Bereich der badischen Staatsbahnen. Exemplare des Tarifs werden auf Verlangen unentgeltlich durch unser Gütertarifbüreau verabfolgt.

Im Verkehr mit Mannheim gelten die ermässigten Frachtsätze erst ab 10. Februar d. J.

Karlsruhe, den 25. Januar 1899. (301)
Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1899 werden im Verkehr zwischen Wertheim und einer grösseren Anzahl badischer Stationen für Steine, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 1 der Position Steine genannt, sowie für Sand in Ladungen von 10 000 kg ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen und das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 25. Januar 1899. (302)
Generaldirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Am 1. Februar 1899 treten für die Beförderung von P e t r o l e u m und N a p h t a in Wagenladungen zu 10 000 kg oder bei Zahlung der diesem Gewichte entsprechenden Fracht die nachstehenden direkten Taxen im Ausnahmetarife Nr. 9 des Tarifheftes 4, zweite Abtheilung, in Kraft:

Nach und von	Von und nach: Altona	Brake	Bremen, Hauptbahnhof und Freibezirk	Bremerhaven, Freihafenbahnhof und Zollinlandbahnhof	Cuxhaven	Geestemünde	Hamburg H.	Harburg H.	Harburg U. E.	Lübeck	Nordenham	Stettin
	Frachtsätze für 100 kg in Centimen											
Interlaken Bahnhof . .	493	493	493	493	522	493	491	491	492	502	493	532
Interlaken Oststation .	495	495	495	495	524	495	493	493	494	504	495	534

Karlsruhe, den 23. Januar 1899. (299)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt, der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt, sowie der süddeutschen Donau-Dampfschifffahrt nach Bayern (A. T. Nr. 1 vom 1. April bezw. 1. Mai 1898). Kombinirter Bahn- und Schiffsverkehr über Pressburg-Passau, Heft 1 (Getreideverkehr mit Bayern) vom 1. August 1898.

Am 1. April 1899 erscheint zu den obenbezeichneten Tarifen je ein neuer Nachtrag, enthaltend Ergänzungen und Aenderungen der Tariftabellen sowie der Anstossbeträge für die k. bayerischen Lokalbahnstrecken.“

Bei einigen Stationen treten Frachterhöhungen bis zu 12 ₰ für 100 kg ein.

München, den 21. Januar 1899. (303)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Am 1. Februar 1899 tritt zum Gütertarif vom 1. März 1898 der Nachtrag II

in Kraft. Derselbe enthält u. a. eine neue Zusammenstellung der Abfertigungsbefugnisse für die Stationen der pfälzischen Eisenbahnen, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Hohenfels und Zewen des diesseitigen Bezirks, sowie für die neu aufgenommenen Stationen Herxheim b. Landau und Offenbach an der Queich der pfälzischen Eisenbahnen, ferner anderweite ermässigte Frachtsätze für einzelne Stationen im Verkehr mit Ludwigshafen.

St. Johann-Saarbrücken, 26. Januar 1899.
Königliche Eisenbahndirektion. (304)

Berlin-Stettin - oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird in oben bezeichnetem Verkehre der Nachtrag III zur Einführung gebracht, welcher

1. neue, sowie ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Stettin,
2. neue, sowie theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze nach Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
3. ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn,
4. ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Prignitzer Eisenbahn,
5. neue Frachtsätze nach Stationen der Kremmen - Neu - Ruppin -Wittstocker Eisenbahn,

sowie Berichtigungen und Ergänzungen enthält.

Die Frachtsätze von den Versandstationen Karolinegrube O. S. E. und R. O. U. E. verlieren, da Kohlen- und Kokssendungen seit längerer Zeit von dort aus nicht mehr zur Beförderung gelangen, mit dem 15. März d. J. ihre Gültigkeit.

Kattowitz, den 28. Januar 1899. (305)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Warschauer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 17. Februar/1. März d. J. alten/neuen Stils wird der dritte Nachtrag zu dem deutsch-Warschauer Gütertarif (Anhang zu dem deutsch-russischen Gütertarif) herausgegeben.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen der besonderen Tarifbestimmungen und des Verzeichnisses der Ausnahmetarife für die nichtrussischen Strecken.
2. Aufnahme neuer Stationen.
3. Aenderung und Erhöhung von Frachtsätzen einzelner Stationen der Tariftabellen I A.
4. Anderweite ermässigte Frachtsätze für Eilgut und die beiden Stückgutklassen für die nichtrussischen Strecken.
5. Einen neuen Ausnahmetarif 16 für Eisenbahn-Personen- und Güterwagen, Lokomotiven und Tender, Pferdebahnwagen und Wagen für elektrische Bahnen, welcher neben vielfachen Ermässigungen auch Tariferhöhungen für die Beförderung von Eisenbahn-Personen- und Güterwagen auf eigenen Achsen bei Entfernungen bis zu 400 km bringt.

Die Tariferhöhungen gelten erst vom 3./15. März d. J. alten/neuen Stils.

Druckstücke des Nachtrages können vom 20. Februar ab von den Fahrkartenausgabestellen der Tarifstationen käuflich bezogen werden. Bis dahin ertheilt über einzelne Sätze unser Centralabrechnungsbüreau Auskunft.

Bromberg, den 28. Januar 1899. (306)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - russischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 17. Februar alten/1. März neuen Stils 1899 wird zum deutsch-russischen Gütertarif, Theil III A, der fünfte Nachtrag herausgegeben. Er enthält die Aufnahme neuer Stationen, andere Frachtsätze für mehrere Stationen der bayerischen Staatsbahnen, andere Frachtsätze für Eilgut, einen neuen Ausnahmetarif V für Fahrzeuge, sowie Berichtigungen.

Die wenigen in dem Nachtrage enthaltenen Tariferhöhungen treten erst am 3./15. März 1899 alten/neuen Stils in Kraft.

Ferner wird mit Gültigkeit vom 17. Februar/1. März alten/neuen Stils 1899 ein neuer Ausnahmetarif VI für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Breslau nach Stationen der russischen Südwestbahnen eingeführt.

Druckstücke des Nachtrages und des Ausnahmetarifs VI sind vom 20. Februar 1899 neuen Stils ab durch Vermittelung der Verbandstationen käuflich zu beziehen, bis dahin ertheilt über einzelne Frachtsätze unser Centralabrechnungsbüreau Auskunft.

Bromberg, den 28. Januar 1899. (307)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken.

Am 1. Februar d. J. erscheint zu dem Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 der Nachtrag V, welcher u. a. neue Frachtsätze von Station Ruhrort Rhein. des Direktionsbezirks Essen a. d. Ruhr, sowie neue und ermässigte Frachtsätze nach verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 27. Januar 1899. (308)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Für die Beförderung von Farinzucker, raffinirtem und krystallisirtem Zucker in Wagenladungen treten am 1. Februar 1899 nachstehende Frachtsätze in Kraft:

von Köln (Gereon, Hafen und Süd) nach	5 000 kg	10 000 kg
	Cts. für 100 kg	
Interlaken Bahnhof .	529	432
Interlaken Oststation	532	434

Die tarifmässigen Entfernungen betragen 41 bezw. 43 km mehr als im Verkehre nach Thun.

Karlsruhe, den 25. Januar 1899. (309)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Berlin - Stettin - sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag VI zum Gütertarif in Kraft, durch den neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes für eine Anzahl von Stationsverbindungen neue, sowie ermässigte Frachtsätze zur Einführung kommen. Die durch den Nachtrag eintretenden geringfügigen Frachterhöhungen gelten erst vom 15. März d. J. an.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zu den §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Abdrücke dieses Nachtrags sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich zu haben.

Dresden, den 26. Januar 1899. (310)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Tarifheft 5.

Am 1. Februar d. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Holz der Abtheilung a von Ternberg (K. K. St. B.) nach Dresden und Sohland in Kraft.

Das Nähere ist bei den genannten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 28. Januar 1899. (311)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Am 1. Februar d. J. wird die Station Gera (Reuss) sächsische Staatsbahn in die im vorbezeichneten Verkehre bestehenden Ausnahmetarife für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II nach den deutschen Seehafenstationen etc. (Ausnahmetarif D 1 und D 2) einbezogen. Ueber die Höhe der zur Anwendung kommenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 26. Januar 1899. (312)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. vom 1. Dezember 1895.

Die Frachtsätze der Abtheilung a dieses Ausnahmetarifs gelten auch für folgende Artikel:

„Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten, Blechen und Rollen (Walzblei), Bleidraht, Bleiröhren, alte Bleikugeln und andere metallische Bleiabfälle, Bleischrot,

ferner

Zink in Platten (Rohzink), Zinkblech (Walzzink), Zinkabschnitzel, Zinkbrocken (Hartzink), zinkisches Blei."

München, den 26. Januar 1899. (313)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Magdeburg - Halle - sächsischer, norddeutsch-sächsischer und rheinisch- und Frankfurt-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden in den Gütertarifen für die vorbezeichneten Verkehre, und zwar in dem Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifes 3 für rohe Kalisalze (Kalitarif) die Worte

„kalzinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenprodukten der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalt von 20 % reinem Kali; konzentrirter Kalidünger (aus Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali"

gestrichen und an deren Stelle gesetzt:

„Kalidüngesalze zu einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali."

Auf den Verkehr mit den Stationen

der Bentheimer Kreisbahn, der braunschweigischen Landeseisenbahn, der Crefelder Bahn, Dahme-Uckroer Bahn, Georgsmarienhütten - Eisenbahn, Halberstadt-Blankenburger Bahn, Kerkerbachbahn, mecklenburgischen Staatsbahn, Meppen-Haselünner Bahn, niederlausitzer Bahn, Osterwieck - Wasserlebener Bahn, prignitzer Bahn, Stendal-Tangermünder Bahn und westfälischen Landeseisenbahn findet diese Tarifmaassnahme bis auf weiteres keine Anwendung.

Dresden, am 25. Januar 1899. (314)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc. Theil III, Heft 1 und 2.

Die in der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" Nr. 90 vom 23. November 1898 angekündigten neuen Ausnahmetarife, Theil III, Heft 1 und 2 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes, treten nicht am 1. Februar, sondern am 1. März 1899 in Wirksamkeit.

Insoweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ergänzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. März 1899 in Kraft.

Wien, am 22. Januar 1899. (315)
K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänische Eisenbahnen.

Am 1. Januar l. J. ist der Nachtrag VI zum Theil II für den Lokalgüterverkehr in Kraft getreten. (316)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Februar d. J. tritt für den vorgenannten Verkehr an Stelle des Tarifs vom 1. Mai 1896 nebst Nachtrag I und II ein neuer Tarif in Kraft, enthaltend besondere Bestimmungen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie von Leichen. Durch den neuen Tarif werden gleichzeitig die Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren

a) des sächsisch-südwestdeutschen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1889,
b) des mitteldeutschen Verbandes vom 1. März 1889,
c) des rheinisch-westfälisch-sächsischen Verbandes vom 1. Januar 1891,
d) des norddeutsch-sächsischen Verbandes vom 1. Januar 1893,
e) des sächsisch - thüringischen Verbandes vom 1. Januar 1891,
f) des Reichsbahn - Staatsbahnverkehrs vom 1. Februar 1894,
g) des preussisch-bayerischen Verkehrs vom 1. April 1897

nebst den dazu erschienenen Nachträgen insoweit aufgehoben, als darin Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von Fahrzeugen und Leichen im Verkehrsgebiete des mitteldeutschen Verbandspersonentarifs enthalten sind.

Die in dem Tarif enthaltenen Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) derselben genehmigt worden.

Mit dem gleichen Zeitpunkte gelangt zu den Preistafeln der Nachtrag III zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Erfurt, den 26. Januar 1899. (317)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänische Eisenbahnen. (318)

Am 1. Februar l. J. tritt der Nachtrag II zum Theil II des Lokalpersonen- und Gepäcktarifs in Kraft. — Preis 25 bani.

Am 1. April d. J. werden wegen ungenügender Nachfrage die in Erkelenz aufliegenden einfachen und Rückfahrkarten nach Antwerpen eingezogen.

Köln, den 4. Februar 1899. (319)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von 14 140 Stück Gummischläuchen zu Luftdruckbremsen und Tendern, 1 510 kg Gummischläuchen zu Gasleitungen, 530 kg Gummispritzschläuchen, 30 Stück Wasserfüllschläuchen, 100 m Gasfüllschläuchen, 106 180 Stück Gummiringen, 4 770 kg Gummiplatten, 485 kg Fenstergummi und Fensterbuffer, 90 kg Gummischnur, 2 255 kg Asbestschnur und 14 765 kg Asbestpappe für die Direktionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar **(nicht in Briefmarken)** bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Gummischläuchen etc." versehen **bis zum 18. Februar 1899, Vormittags 10½ Uhr**, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. **Ende der Zuschlagsfrist am 18. März 1899, Nachmittags 6 Uhr.**

Köln, den 24. Januar 1899. (320)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 19 820 kg Leinöl, 82 600 kg Leinölfirniss, 25 950 kg Sikkatif, 70 000 kg Terpentinöl, 17 760 kg Terebine, 600 kg Waterproofffirniss, 13 000 kg Deckenspachtel, 234 300 Stück Abziehbildern, 135 450 kg Bleiweiss, 2 070 kg Zinkweiss, 45 220 kg gemahlene Kreide, 18 750 kg Bleimennige, 1 515 kg Bleiglätte, 1 291 kg Zinnober, 375 kg Chromgelb, 3 605 kg Chromgrün, 12 945 kg Ocker, 6 370 kg Umbra, 61 450 kg Caputmortuum, 11 920 kg Kienruss, 2 285 kg Beinschwarz, 32 920 kg Spachtelfarbe, 590 Buch Blattgold und 1 416 Brief Bronze für die Eisenbahndirektionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz in 287 Loosen.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar **(nicht in Briefmarken)** bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Leinöl usw." versehen bis zum 21. Februar 1899, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 25. März 1899, Nachmittags 6 Uhr.

Köln, den 24. Januar 1899. (321)
Königliche Eisenbahndirektion.

Behufs Verdingung der Lieferung nachstehend aufgeführter Betriebsmaterialien der Gruppen A II, VI und VIII für die Zeit vom 1. April 1899 bis 31. März 1900 und zwar:

Gruppe A II: 117 000 kg Holzkohlen aus Buchenstammholz,
Gruppe A VI: 700 kg Hanf, 3 500 kg Bindfaden, 800 kg Plombenschnur, 6 400 m Bremsleinen, 1 120 000 Stück Bleiplomben, 3 950 Stück Harzfackeln,
Gruppe A VIII: 1 800 Stück Piassavabesen in Bürstenform, 24 000 Stück Reiserbesen ohne Stil (breite, sog. Stubenbesen)

ist Termin auf den 17. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, im Direktionsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, Bahnhofsstrasse Nr. 23, anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen können bei unserer Kanzlei (Zimmer Nr. 83) eingesehen, auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 40 ₰ für die Bedingungen nebst Angebotbogen in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden. Es ist anzugeben, für welche Gruppen die Bedingungen gewünscht werden.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, den 24. Januar 1899. (322)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:

Gr. C V/VI: Achswellen, Lokomotiv-, Tender- und Wagenradreifen, Radgerippen und Radscheiben;
Gr. C VII: Säge-, Schlicht-, Stroh-, Vor- und Bastardfeilen;
Gr. C IX: Kupferblech, Stangenkupfer, Kupferdraht, Kupferröhren, Messingblech und Messingdraht;
Gr. C X: Antimon, Zink, Zinkblech, Blei und Hartloth; für 1899.

Verschlossene Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zu den Verdingungsterminen und zwar für

Gr. C V/VI und C III am 22. Februar 1899,
Gr. C IX und C X am 23. Februar 1899,

Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 2 des hiesigen Empfangsgebäudes eingesehen, sowie auch gegen Einsendung von 1 ℳ. für Gr. C V/VI, von je 0,50 ℳ. für die übrigen Gruppen (in baar, nicht in Briefmarken) portopflichtig bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist für alle Gruppen bis 22. März 1899.

Kattowitz, den 25. Januar 1899. (323)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 6. Mai Vorm. gemeldet.

Nr. 9. Berlin, am 10. Mai 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	18	1	—	hölzernes Waschfass	1	1	Magdeburg-N.	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Grabow.
2	A	573/4	2	Kisten	Käse	35	2	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
3	A A	1130	1	Pack	altes Eisen	43	3	Hope	K. E.-D. Hannover	
4	A C	4	1	Kiste	leer	4	4	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
5	A C / V C	133	1	Korb	leere Blechkanne	6	5	Posen	K. E.-D. Posen	
6	A H	3872	1	Kiste	Cigarren	37	6	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
7	A J / A G	10	1	—	Privatwagendecke	—	7	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
8	A K	—	1	Sack	alte Cementsäcke	12	8	Hamm	K. E.-D. Essen	
9	A S	1	1	Holzkoffer	—	29	9	Stendal	K. E.-D. Hannover	
10	A S	510/12	3	Ballen	Leder	287	10	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
11	A W	7678	1	Fass	Wein	53	11	Kirchheim	K. E.-D. Cassel	
12	B	104 / 235214	1	Kollo	Tisch	17	12	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
13	B	753	1	Kiste	leer	15	13	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
14	B B	—	4	—	Ketten (ca. 3 m lang)	—	14	Peine	K. E.-D. Hannover	
15	B & F	5488	1	Rolle	Drahtgeflecht	15	15	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
16	B F C	11921	1	Fass	leer	33	16	Bingerbrück	Direktion Mainz	
17	B M	—	100	—	eis. Bufferhülsen	1282	17	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
18	B E C	1240	1	Verschlag	Fahrrad	35	18	Nürnberg Centrb.	Bayerische Stsb.	
19	B S	407	1	Kiste	leer	9	19	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
20	C	7, 8	2	—	Maschinentheile	9,5	20	Zerkow	K. E.-D. Posen	
21	C	632	2	—	Wagenachsen mit Buchsen	187	21	Bruch	K. E.-D. Essen	
22	C A L	—	2	Kisten	Apfelsinen	39	22	Hadersleben	K. E.-D. Altona	
23	C D B	—	1	Kollo	rohe Häute	20	23	Kosten	K. E.-D. Posen	
24	C F S	544	1	Ballen	ansch. Wollwaaren	52	24	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
25	C K	99487	1	Kiste	leer	38	25	Gotha	„	
26	C Z	956	1	—	Radreifen	80	26	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
27	C Z	3430	1	Ballen	Tuch	34	27	Frankfurt H. G B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
28	D	—	1	Kiste	Mehlsortirsäcke	200	28	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
29	D	—	1	Sack	Sägespähne	20	29	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
30	D	—	1	Pack	24 alte, leere Säcke	26	30	Mattierzoll	K. E.-D. Magdeburg	
31	D B A	1188	1	Kiste	leer	41	31	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburg.
32	D K	13	1	Fass	leer	—	32	Darmstadt	Direktion Mainz	
33	D O	6	1	Sack	Bettzeug	15,5	33	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
34	E D S	—	9	Kolli	Draht	245	34	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
35	E H	314	15	„	Roststäbe	—	35	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
36	E H	762	1	Kollo	Eisentheil	9	36	„	„	Kasten mit 4 Rollen.
37	E H	16721	1	Gestell, (Eimer)	Margarine	18	37	Düsseldorf Hptbhf.	K. E.-D. Elberfeld	
38	E K	197	1	Kiste	gefüllt	10	38	Bingerbrück	Direktion Mainz	
39	E K	836	1	Pack	Latten	—	39	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
40	E L	507	1	Fass	leer	20	40	„	„	
41	E M M	9343	1	„	Oel	123	41	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
42	F	10	1	Sack	leere Säcke	12	42	Niederorschel	K. E.-D. Cassel	
43	F	8977	1	Kiste	—	65	43	Altona	K. E.-D. Altona	beschr.: Nicolajeff. 26,4 l.
44	F D	1999	1	Fass	leer	9	44	Mainkur	K. E.-D. Frankf. a/M.	
45	F F	—	30	Kisten	Harzkäse	—	45	Celle	K. E.-D. Hannover	
46	F F	3580	1	Sack	Kleesaamen	26	46	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
47	F Gn & Co	4411	1	„	Kaffee	98,5	47	Eichenberg	K. E.-D. Cassel	
48	Fhf	40614	1	—	hölzerne Rungen u. 4 Dielstücke	—	48	Gustavsburg	Direktion Mainz	
49	F H G	—	1	Sack	Bürstenhölzer	12	49	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
50	F H W	4789	1	Fass	leer	12,5	50	Berg.-Gladbach	„	
51	F M	10	1	Kiste	Blecheinsätze	5	51	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
52	F M C	2557	1	—	eis. Walze —	360	52	Lübeck	Lübeck-Büchener	
53	F W	—	2	Stäbe	Flacheisen —	14	53	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
54	F W	804	1	Fass	leer —	19	54	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
55	G	—	1	Packen	— —	2	55	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
56	G (undeutlich)	676	1	Fass	anscheinend Schmieröl	—	56	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
57	G B	—	4	Stangen	Flacheisen —	164	57	Jarotschin	K. E.-D. Posen	
58	G. B. weisser Strich	3647	1	—	Bandeisen 2,5 m lang, 9 cm breit	6	58	Artern	K. E.-D. Erfurt	
59	G b S	1617 B	1	Kiste	Bonbons —	67	59	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
60	G E	59966	1	„	Stearinkerzen —	29,5	60	Blumenthal	K. E.-D. Hannover	
61	G H	—	1	Holzkoffer	leer —	26	61	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
62	G H	209	1	Fass	leer —	45	62	Bennweier	Reichsbahn	
63	G J	415	1	Korb	eis. Bügel, vernickelt	18	63	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
64	G L	1	1	Pack	Stühle —	—	64	Essen Nord	K. E.-D. Essen	bekl.: Nieukerk-Essen.
65	G O	800	1	Kiste	Wollwaaren —	37	65	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
66	G S	II	1	—	Kette —	—	66	Hungen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
67	G S	100	1	Ballot	Schnittwaaren —	72	67	Nürnberg Centrlb.	Bayerische Stsb.	
68	G S	394	1	„	Jutegarn —	56	68	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
69	G S N	426	1	Pack	Sprungfedern —	25	69	Wehrheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
70	G T	6469	1	Kiste	Kindernickeluhren —	38	70	Annaberg	Sächsische Stsb.	beschr.: St. Annaberg.
71	H	—	1	—	Zinkrohr —	31	71	Bocholt	K. E.-D. Essen	
72	H	312	1	Fass	Farbe —	70	72	Herne	„	
73	H	581	1	Sack	Kaffee —	20	73	Barop	„	
74	H	3737	1	—	eis. Bettstelle —	50	74	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
75	H B	125	1	Kiste	Thürschlösser —	28	75	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
76	H C	50	1	Stab	Stahl —	15	76	Düsseld.=Derend.	„	
77	H C	712	1	Kiste	Kaminhüte —	35	77	Strassburg	Reichsbahn	
78	H F	3	1	Pack	Lattengestell —	—	78	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
79	H J	390	1	Fass	Schmalz —	29	79	Herne	K. E.-D. Essen	
80	H J	—	1	Kiste	ger. Fische —	19	80	Darmstadt	Direktion Mainz	Begl.-Schein 26 Leipzig-Darmstadt.
81	H K	6	1	—	altes Fenster —	22	81	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
82	H K	178	1	Kiste	Eisenwaaren —	161	82	München Centrlb.	Bayerische Stsb.	
83	H & L	—	1	Fass	leer —	29	83	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
84	H M2	390	1	Kiste	Wein —	24	84	Mannheim	Direktion Mainz	
85	H S	9941 a	1	„	leer —	21	85	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
86	H W	4	1	„	Blechwaaren —	17	86	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
87	H W	13839 A	1	Petroleumfass	leer —	—	87	Flatow	„	
88	J	9568	1	Kiste	Wein —	49	88	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
89	J B	449	1	Fass	leer —	16	89	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
90	J H C U	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	8	90	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
91	J K	80	1	Korb	Sträucher —	180	91	Wasungen	K. E.-D. Erfurt	
92	J K M	I	1	—	Kinderkorbgestell —	3	92	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	beschr.: Dresden.
93	J M	—	1	—	Krümmer (eis. Rohr)	14	93	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
94	J P	9925	1	Kiste	leer —	10	94	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: Offenbach.
95	J S	—	1	Pack	leere Säcke —	25	95	Soest	K. E.-D. Cassel	
96	J S	5434	1	Ballot	Steifgaze —	24	96	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
97	K	2786	1	Kiste	Seife —	64	97	Eichstätt Stadt	Bayerische Stsb.	
98	K C	2	1	Ballen	? —	16	98	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
99	K & Co	1854	1	Korbkanne	leer —	—	99	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
100	K D	5446	1	Kiste	2 alte Wringmaschinen	42	100	Konitz	K. E.-D. Danzig	
101	K H	—	1	—	Riemenscheibe —	37	101	Altona	K. E.-D. Altona	
102	K K	—	11	Stangen	Stahl —	288	102	„	„	
103	K M	II	1	Fass	leer —	10	103	Colmar	Reichsbahn	
104	K & S	78	1	Kiste	leer —	5	104	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
105	K V	3564	1	Pack	gelbes Packpapier —	67	105	Hachenburg	„	
106	L	—	1	Korb	Glasballon —	9,5	106	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
107	L	160237	1	Kübel	Wagenfett —	9,5	107	Tennstedt	K. E.-D. Erfurt	
108	L B	7496	1	Bierachtel	leer —	—	108	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
109	L & C	920	1	Kiste	Apfelsinen —	31	109	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
110	L F	5107	1	Fass	Wein —	—	110	Hameln	„	
111	L K	12294	1	—	Leiter —	—	111	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
112	L K & Co	7170	1	Fass	leer —	—	112	„	„	
113	L N	217	1	Verschlag	leer —	—	113	„	„	
114	M	2	1	„	Möbel —	10	114	Hanau Ost	„	
115	M	5844	1	Sack	Malzkaffee —	50	115	Oberlahnstein	„	
116	M & C	1810	1	Pack	Holzschuhwaaren —	9	116	Potschappel	Sächsische Stsb.	i. Leinwand.
117	M C	2196	1	Kiste	? —	30	117	Herford	K. E.-D. Hannover	
118	M C R D	—	1	Kollo	eis. Dachziegelmodell	3,5	118	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
119	M D	30	1	Pack	Papier —	120	119	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
120	M K	1	1	—	Saufeder (Spiess) —	5	120	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
121	M P	401	1	Kiste	gefüllt —	42	121	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
122	M R C	20738	1	Ballen	Tuch —	20	122	Spandau	„	
123	M S	—	1	Korb	Kleider u. Wäsche —	13,5	123	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
124	M V	4791	1	Gestell	Fahrrad —	30	124	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
125	M W	2563	1	Tonne	Quark —	122	125	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	bez.: Pommritz-Dresden=N.
126	N	16	1	Packet	Fahrradketten —	4,5	126	Bremen Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
127	N H	9016	1	Pack	Drahtwaaren —	—	127	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
128	O	—	1	—	Eisenblechscheibe —	14	128	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
129	O	—	1	—	Pumpentheil —	2	129	Hochfeld Rh.	K. E.-D. Essen	
130	O H	66	1	Kiste	leer —	26	130	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
131	O K	2233	1	„	leer —	57	131	Hildburghausen	K. E.-D. Erfurt	
132	O L	239	1	„	leer —	19	132	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
133	O N	4	1	Fass	leer —	7	133	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
134	O & S	4919	1	Serone	Tabak —	46	134	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
135	P	50	1	Kiste	Wandkalender von gelber Bronze und 2 dunklen Figuren	48	135	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
136	P	1	16	Pack	Formerstifte —	—	136	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
137	P M	100	1	„	gelbe Pappbogen —	25	137	Castrop	K. E.-D. Essen	
138	P P	1686	1	Kiste	leere Flaschen —	50,5	138	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
139	P S M	25851	1	Ballen	? —	—	139	Emmerich	K. E.-D. Essen	beschr.: Amsterdam.
140	P W	—	1	Bund	2 Bindeketten —	—	140	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
141	R	—	2	Rollen	Drahtgeflecht —	15	141	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
142	R B	5401	1	Hobbak	Fett —	51	142	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
143	Rh	—	1	Bund	Strohhülsen —	12	143	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
144	R M	52349	1	Fass	ansch. Bleiweiss —	177	144	Gera	K. E.-D. Erfurt	
145	R P	82	1	Kollo	Bettstelle —	17	145	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
146	R R	868	1	Ballot	Gaze —	2,5	146	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
147	R R	20387	1	Packet	2 Stellringe —	—	147	Altena	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Lendersdorf-Leipzig.
148	R S	815/18	4	Kisten	leer —	—	148	Mülheim Rh.	K. E.-D. Essen	
149	R S	35778	1	Kiste	Möbel —	28	149	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
150	S	1	1	Sack	Kartoffeln —	77	150	Hof	Bayerische Stsb.	
151	S	514	3	Pack	Eimer —	30	151	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	beschr.: Neustadt.
152	S	1508	1	Ballen	? —	16	152	Magdeburg-Neust.	K. E.-D. Magdeburg	
153	S	2862	1	Kiste	anscheinend Ofenschwärze	25	153	Eschede	K. E.-D. Hannover	
154	S	9891	1	„	Papier —	25	154	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
155	S C	4932	1	„	Meissel —	17	155	Herne	K. E.-D. Essen	
156	S F	6837	1	Ballen	Druckleinwand —	59	156	Konitz	K. E.-D. Danzig	
157	S R	11262/68	7	Kisten	leer —	399	157	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
158	S R S N	—	1	Sack	Malzkeime —	30	158	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	wurde verkauft.
159	T M	5416	1	—	Handwalze —	73	159	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	bekl.: Hohenwestedt.
160	T R T R	4 5	1 1	Bund „	Körbe, leer —	9	160	Kiel	K. E.-D. Altona	
161	W	III	1	Sack	Stammzucker —	100	161	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
162	W J K	3	1	Fass	leer —	10	162	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
163	W S	—	1	Kollo	3 Spitzhacken m. Stiel	—	163	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Chemnitz.
164	W & S	7769	1	Ballen	Garn —	40	164	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
165	W S	9046	1	Kiste	gefüllt —	16	165	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
166	Z F	5319	1	„	gefüllt —	58	166	Mainz	Direktion Mainz	
167	Z O	4970	1	Kollo	Rundeisen —	200	167	Speldorf	K. E.-D. Essen	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
168	Fräul G. Metz in Hörschel b/Alfeld	—	1	Korb	Leinen u. Wäsche —	18	168	Alfeld	K. E.-D. Cassel	
169	Clotters Pints	—	3	Kisten	Zeugklammern —	34,5	169	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
170	Cordes	13823	1	Kiste	leer —	5,5	170	„	„	
171	E E P Pollnow	1907	2	Körbe	leb. Pflanzen —	125	171	Köslin	K. E.-D. Danzig	
172	G B Chemnitz	—	1	Kiste	Wein, tr. Gemüse —	33	172	Kappel	Sächsische Stsb.	Dresden A.-Stuttgart H. bez.
173	Gebr. E Comp.	164	1	„	Glascylinder —	75	173	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
174	Hannover	—	1	„	Papier —	104	174	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
175	Hauck	—	1	—	Milchkanne, leer —	5	175	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
176	Hoch oder Noch in Neuteich (alte Adresse)	—	1	Pack	Sensen u. Schaufeln (Schnittergut)	8	176	Neuteich	K. E.-D. Danzig	
177	Minden	—	1	—	Holztheil —	42	177	Minden	K. E.-D. Hannover	
178	Reiser & Söhne München	—	1	Sack	Malz —	63	178	München Centrlb.	Bayerische Stsb.	
179	Schlossbrauerei Tonna	2332	1	Fass	leer —	18	179	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
180	Thale	25	1	—	Kette —	—	180	Thale a/Harz	K. E.-D. Magdeburg	
181	V G Berlin.	17	1	Kiste	12 Kartons mit Resten von Sammt- und Plüschstücken	59	181	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
182	Weydemann Neumühle	—	1	Pack	leere Säcke —	14	182	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
183	W. Schulz Stuttgart	—	1	Sack	Betten —	24	183	Grabow	K. E.-D. Altona	
184	Würzburg	91891	1	Bierfass	leer —	20	184	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Güter m. Numm. bez.:					
185	—	I. II.	2	—	Eisen —	25	185	Bayreuth	Bayerische Stsb.	
186	—	2	1	—	Decke —	—	186	Mannheim	Direktion Mainz	
187	—	8	1	Sack	Kartoffeln —	57	187	König	„	
188	—	14	1	—	eis. Rahmen —	0,5	188	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
189	—	36	1	Pappschachtel	Kleidungsstücke —	5	189	Thorn	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
190	—	71	1	—	eis. Pflugschaar —	4	190	Gelnhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
191	—	127	1	—	Ofenkranz —	3	191	Aue	Sächsische Stsb.	eis.
192	—	383	1	Sack	ansch. Saamen —	45	192	Dresden-A.	„	
193	—	1749	1	Korbkanne	leer —	—	193	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
194	—	2295	4	Stäbe	Eisen —	500	194	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
195	—	2332	1	Korb	Eisenwaaren —	34	195	Ellrich	K. E.-D. Cassel	
196	—	3796	1	Fass	leer —	—	196	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf a./M.	
197	—	9027	1	Kiste	leer —	3	197	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
198	—	11112 / 5141	1	—	Heerd ohne Platte —	124	198	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
199	—	21756	1	—	Eisentheil (Schlüssel)	3	199	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
200	B	4719	1	Kiste	Neusilberwaaren —	56,5	200	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
201	B T M	1532	1	„	— —	15	201	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr.: Rundhof.
202	E K	1821	1	„	Geschäftsbücher —	16	202	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
203	GF *) Berlin	933	1	„	leere Gilkaflaschen —	47	203	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	*) kann auch C heissen.
204	K G B	960	1	Ballen	Jutefasern —	40	204	Küllstedt	K. E.-D. Cassel	
205	G.F.	78	5	—	leere Margarinekübel	18	205	Neisse	K. E.-D. Breslau	
206	S	81101	1	Pack	— —	5,5	206	Kiel	K. E.-D. Altona	
207	e L. v. K. S.	875	1	Fass	leer —	15	207	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
208	164	—	1	Kiste	amerik. Fleisch —	230	208	Speldorf	K. E.-D. Essen	
209		—	1	„	Stahldraht —	62	209	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
210	AL Rotterdam	31	1	Ballen	Twist —	567	210	Wermelskirchen	„	
211		—	1	Kiste	gefüllt —	10	211	Altmünsterol Gepäck	Reichsbahn	
212	F / D	4742	1	Fass	leer —	6	212	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
213	O / O S O	1278	1	Kiste	leere Flaschen —	53	213	„	„	
214	blauer Strich	—	2	Bund	Körbe (leer) —	6	214	Kiel	K. E.-D. Altona	
215	grün	—	3	Stangen	Eisen —	27	215	Posen	K. E.-D. Posen	
216	roth	1	3	Stück	Ofentheile —	35	216	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
217	rother Strich	—	1	Kollo	Eisenguss —	37	217	Johanngeorgenstadt	Sächsische Stsb.	Schleussenschrotabdeckung.
218	rother Strich	—	1	Bund	Quadrateisen —	25	218	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
219	4 rothe Striche	—	1	Stange	Gasrohr —	5	219	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
220	schwarz /	—	2	—	eis. Rohre —	3	220	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
221	weiss	—	1	Bund	eis. Stangen —	4,5	221	Walsrode	„	
222	weisser Strich	—	1	—	gusseisern. Wasserleitungsrohr	32	222	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
223	weisser Strich	—	2	—	Maschinentheile —	44	223	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
224	weiss //	—	2	—	eis. Spülbecken —	21	224	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
225	×	—	2	—	Unterlagen —	54	225	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
226	× blau	—	1	Petroleumfass	leer —	37	226	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
227	×× roth	—	10	—	eis. Cylinder (Trommeln)	215	227	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
228	T (Viereck) u. D C.	30	1	Ballen	Leder —	148	228	Magdeburg II. Bhf.	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Worms, Steuerblei Kaldenkirchen.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
229	—	—	1	Bund	Alpengras —	25	229	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
230	—	—	1	—	Aufsatz einer Waschkommode	3	230	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
231	—	—	2	—	hölzerne Bänke ohne Lehne u. Anstrich	20	231	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
232	—	—	1	Strohkollo	Bäume —	9	232	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
233	—	—	1	Sack	Betten —	20	233	Berent	„	Gepäck.
234	—	—	1	Kollo	Bettstelltheil —	8	234	Rügenwalde	„	altes Kopfstück, hellbraun gestr
235	—	—	1	Blechflasche	leer —	2	235	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
236	—	—	1	Sack	Bleiasche (?) —	25	236	Tetschen	Sächsische Stsb.	od. pulv. Erz.
237	—	—	1	Kollo	Blumen —	4,5	237	München Centrlb.	Bayerische Stsb.	
238	—	—	4	—	Bohlen —	47	238	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
239	—	—	3 4	— —	Bretter — Lattenrungen —	30	239	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
240	—	—	6	—	Buchenbohlen —	—	240	Neanderthal	K. E.-D. Elberfeld	
241	—	—	1	—	eiserner Bügel —	—	241	Niederschelden	„	
242	—	—	1	Kiste	vernickelte Bügel —	47	242	Remscheid	„	
243	—	—	1	Packet	2 Büchsen Calciumkarbid, 1 Blechschachtel	2,5	243	Verden	K. E.-D. Hannover	
244	—	—	1	Ring	Draht —	26	244	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
245	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	33	245	Geestemünde Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
246	—	—	1	„	Drahtgewebe —	24	246	Kahl	K. E.-D. Frankf. a/M.	
247	—	—	1	—	Drehkurbel —	2	247	Oberlahnstein	„	
248	—	—	1	Pack	Düten —	5	248	Käferthal	Direktion Mainz	
249	—	—	5	Eierkisten	leer —	—	249	Bischofsheim	„	
250	—	—	3	Stück	Eisen —	30	250	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
251	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	108	251	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
252	—	—	1	—	Eisengestell —	1,5	252	Geestemünde Zollinl.	„	
253	—	—	1	Bund	Eisenrohre —	45	253	Schweinfurt St.	Bayerische Stsb.	
254	—	—	1	—	Eisenstange —	42	254	Bingerbrück	Direktion Mainz	
255	—	—	1	Kollo	4 gebr. Eisenstangen	14	255	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
256	—	—	8	—	Eisentheile und Schrauben	6	256	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
257	—	—	1	Pack in Leinen	2 Façonstücke aus Eisen	5	257	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
258	—	—	1	Bund	3 Stäbe Flacheisen —	25	258	Jossa	K. E.-D. Frankf. a/M.	
259	—	—	1	Korb mit Leinen überzogen u. weiss gefüttert	Frauenleibwäsche gez. M. H.	10	259	Oberlahnstein	„	
260	—	—	1	Koffer	Frauenkleider und Wäsche für ländliche Frauen	19	260	Northeim	K. E.-D. Cassel	
261	—	—	1	Pack	eis. Gardinenstangen	52	261	Altona	K. E.-D. Elberfeld	
262	—	—	4	Stangen	eis. Gasrohre —	86	262	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
263	—	—	1	Sack	gebr. Gerste —	25	263	Rauxel	K. E.-D. Essen	
264	—	—	1	—	Gussrohr —	9	264	Eberbach	Direktion Mainz	
265	—	—	1	Sack	Hafer —	76	265	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
266	—	—	2	Bund	eis. Haken —	2	266	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
267	—	—	1	—	Haspel —	27	267	Mannheim	Direktion Mainz	
268	—	—	1	Korb	Haushaltungsgegenstände	10	268	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
269	—	—	1	Kistchen	Hefte, Nadeln und Schrauben	0,5	269	Mainz	Direktion Mainz	
270	—	—	1	—	leeres Heringsfass —	20	270	Magdeburg Neust.	K. E.-D. Magdeburg	
271	—	—	1	Pack	Hohlglas —	7	271	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
272	—	—	3	Paar	Holzschuhe (unpassend)	—	272	Langenberg	„	
273	—	—	6	„	Holzschuhe —	—	273	Barmen-Unterbarmen	„	
274	—	—	11	—	Holzschuhe —	11	274	Elberfeld Stb.	„	
275	—	—	1	„	Kammrädchen —	5	275	Tübingen	Württemberg. Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
276	—	—	3	Kannen	leer	10	276	Nürnberg Centrlb.	Bayerische Stsb.	
277	—	—	1	—	gerippter Kessel	59	277	Herzfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
278	—	—	2	—	eis. Ketten	6	278	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	à 5 m lang.
279	—	—	2	—	Ketten	9	279	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
280	—	—	2	—	eis. Ketten	—	280	Speldorf	K. E.-D. Essen	
281	—	—	1	—	Kinderwagen	12	281	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
282	—	—	1	Kiste	leer	8	282	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
283	—	—	1	Pack	Kleider	5	283	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	grünes Damenplüschkleid und rothseidene Taille.
284	—	—	1	Korb	Kleider	25	284	Wadgassen	Reichsbahn	
285	—	—	3	Sätze	eis. Kochplattenringe ohne Deckel	12,5	285	Passenheim	K. E.-D. Königsberg	
286	—	—	1	Koffer	gefüllt	50	286	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
287	—	—	1	grauer Korb	leer	4	287	Neuhof b. Fulda	„	
288	—	—	5	Colli	1 Korb, 1 Blechkanne, 1 Schemel, 1 Blecheimer, 1 Schürze	8	288	Posen	K. E.-D. Posen	
289	—	—	1	Pack	leere Körbe	10	289	Mainz	Direktion Mainz	
290	—	—	2	—	neue leere Korbflaschen	7,5	290	Königsborn	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
291	—	—	1	Pack	eiserne Kuchenpfannen	22	291	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
292	—	—	1	Sack	Kupfer	50	292	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
293	—	—	1	—	eis. Lager mit Metallfüllung	16	293	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
294	—	—	2	Bund	Lebensbaumpflanzen	5	294	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
295	—	—	1	Rolle	Ledertuch mit grauer Reisedecke und Lederriemen	11	295	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
296	—	—	1	Sack	Leim	20	296	Speldorf	K. E.-D. Essen	
297	—	—	1	—	Maschinentheil	66	297	Wanne	„	
298	—	—	1	Sack	Maschinentheile	15	298	Herford	K. E.-D. Hannover	
299	—	—	1	Bund	Messingstäbe	49	299	Posen	K. E.-D. Posen	
300	—	—	1	—	Milchflasche leer, 10 l	—	300	Ebhausen	Württemberg. Stsb.	
301	—	—	1	Packet in blauem Papier	kolorirte Modenbilder	5	301	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
302	—	—	1	—	vernick. Ofenaufsatz	2	302	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
303	—	—	3	—	alte Ofenrohre	4	303	Oels	K. E.-D. Breslau	
304	—	—	1	—	eis. Ofenrost	2	304	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
305	—	—	2	Säcke	Pantinenhölzer	76	305	Spandau	K. E.-D. Berlin	
306	—	—	1	Bund	leb. Pflanzen	14	306	Jossa	K. E.-D. Frankf. a/M.	
307	—	—	1	Ballen	Polsterleinen	13	307	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
308	—	—	1	—	Privatdecke (verschlissen)	—	308	Mülheim a. Rh. rh.	„	
309	—	—	3	Reisekörbe	—	—	309	Worms	Direktion Mainz	
310	—	—	2	—	eis. Rohre	37	310	Camenz	K. E.-D. Breslau	1,30 m lang, 10 cm Durchmesser.
311	—	—	1	Pack	Rohrschellen	—	311	Mainz	Direktion Mainz	
312	—	—	1	—	Roststab	2	312	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
313	—	—	1	Ballen	Rouleauxstoffe	—	313	Frankfurt H. G. B	K. E.-D. Frankf. a/M.	
314	—	—	1	Stange	Rundeisen	6	314	Züllichau	K. E.-D. Posen	
315	—	—	1	„	Rundeisen	14	315	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
316	—	—	2	Stäbe	Rundeisen mit Schrauben u. Muttern	—	316	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
317	—	—	1	Pack	leere Säcke	10	317	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
318	—	—	1	Ballen	leere Säcke	18	318	Posen	K. E.-D. Posen	
319	—	—	1	Pack	eis. Schaufeln	25	319	Speldorf	K. E.-D. Essen	
320	—	—	1	—	eis. Scheibe	17	320	Brieg	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
321	—	—	2	Schliesskörbe	leer	8	321	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
322	—	—	1	Bund	10 Schlüssel	—	322	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
323	—	—	1	—	Schranktheil (Aufsatz)	30	323	Langenberg i. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
324	—	—	1	Pack	eis. Schrauben	2	324	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
325	—	—	1	—	Signalständer	—	325	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
326	—	—	1	—	Sophalehnengestell	7	326	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
327	—	—	1	Bund	Spillen	6	327	Kiel	K. E.-D. Altona	
328	—	—	1	„	Stahl	62	328	Kirchen	K. E.-D. Elberfeld	
329	—	—	1	Stab	Stahl	9	329	Lennep	„	
330	—	—	1	—	viereckige Stahlstange	8	330	Gera	K. E.-D. Erfurt	
331	—	—	1	Pack	6 Stopfhammer	25	331	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	
332	—	—	3	Bund	leb. Sträucher	—	332	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
333	—	—	1	Pack	2 Stühle	—	333	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
334	—	—	1	Ballen	Tapeten	25	334	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
335	—	—	1	Pack	Thürbänder	12	335	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
336	—	—	1	—	Tisch, viereck.	20	336	Leipzig I	Sächsische Stsb.	roth gestr.
337	—	—	1	—	Tisch mit Eisenplatten	15	337	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
338	—	—	1	—	Trichter aus Zinkblech	3	338	Magdeburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
339	—	—	1	—	eis. Untersatz	8	339	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	m. 3 Löwenfüssen.
340	—	—	1	Schliesskorb	Wäsche	29	340	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
341	—	—	1	—	Wagendeichsel —	12	341	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
342	—	—	2	Kolli	Wandteller —	1	342	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
343	—	—	1	Kiste	Waschpulver —	31	343	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
344	—	—	1	—	Wasserkessel —	1	344	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
345	—	—	1	Bund	{ 3 Stück verzinnte Wasserleitungsrohre }	53	345	Gemünden	Bayerische Stsb.	
346	—	—	1	Sack	Weizen —	100	346	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
347	—	—	1	„	Weizenmehl —	30	347	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
348	—	—	1	Beutel	{ 12 eis. Winkel, 7 Rouleauxschnurhalter, 1 Pack Schrauben }	3,5	348	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
349	—	—	1	Ballen	brauner Wollfilz —	24	349	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	{ Wagen Nr. 27079 Mainz.
350	—	—	1	Wagen	Würfelkohlen —	—	350	Elbing	K. E.-D. Danzig	
351	—	—	1	Bund	3 Zahnstangen —	—	351	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A A	8470	1	Kiste	leer —	6	1	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
2	A B	—	1	Fass	Flaschenzug (Taue) —	72	2	Moabit	K. E.-D. Berlin	
3	A D	1	1	Koffer	Kleider —	17	3	Forst	K. E.-D. Halle a/S.	
4	{ B A F N & Co. }	—	1	Stück	leeres Fass —	19	4	Kötschau	„	
5	B C	1560	1	Kiste	Kakao (?) —	10	5	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
6	B M	21497	1	—	eiserne Welle —	32	6	Mannheim	Badische Stsb.	
7	D B	1	1	Stück	leere Kiste —	15	7	{ Niederschöneweide-Johannisthal }	K. E.-D. Berlin	
8	E Z	—	1	Kiste	Holzrolle —	36	8	Berlin Anh. Bhf.	„	
9	F & R	8376	1	Pack	6 Bierheber —	4	9	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
10	G	1	1	„	{ 4 eis. Vorsetzer zu Säemaschinen }	14	10	Tempelhof Rgbhf.	K. E.-D. Berlin	
11	H B	10	1	Kiste	Maschinentheile —	138	11	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
12	H D	1/7	{ 6 / 1	Kolli / Kollo	Eisentheile — / Holzwolle — }	45	12	Halle a/S.	„	
13	H St	4470	1	Kiste	Cigarren —	—	13	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
14	H T	275	1	Bund	{ Kohlenlöffel und Kehrichtschaufeln }	3	14	Heidelberg	Badische Stsb.	
15	J B	99	1	Stück	{ Eisentheil (eiserner Fuss aus Gusseisen) }	12	15	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
16	J G	19	1	Schrank	Leinenzeug —	158	16	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
17	{ K A G R }	335	1	Fass	Oel —	168	17	Gaggenau	Badische Stsb.	
18	M M	299	1	Sack	Budenplan —	12	18	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
19	T P C	239	1	Eisenfass	leer —	132	19	Mannheim	Badische Stsb.	
20	W	5	1	„	leer —	90	20	„	„	{ beklebt: Gummersbach-Warnemünde.
21	W	1468/69	2	Kisten	? —	—	21	Warnemünde	Meckl. Friedr. Franzb.	
22	W K	512	2	Stück	Herdplatten —	10	22	Rostock F. F.	„	
23	W W	539	1	Kiste	anscheinend leer —	12	23	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
24	Bbg.	40644	1	Wagen	Kohlenschlacke (Priess)	—	24	Tempelhof Rgbhf.	K. E.-D. Berlin	
25	H. Lehmann	—	1	Stück	leerer Weidenkorb —	17	25	Berlin Anh. Bhf.	„	
26	Mgd.	24352	1	Wagen	Kohlenschlacke (Priess)	—	26	Tempelhof Rgbhf.	„	
27	G. G. Richter	—	1	Stück	leeres Bierfass —	5,5	27	Jüterbog	K. E.-D. Halle a/S.	
28	roth	I	2	Rollen	Blech —	67	28	Waren	Meckl. Friedr. Franzb.	
29	weiss	52 + 2	1	Bund	Bandeisen —	26,5	29	{ Dobrilugk-Kirchhain }	K. E.-D. Halle a/S.	
30	weiss ><	—	2	Stück	Dachfenster —	15	30	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
31	—	—	1	Sack	Betten und Wäsche —	13	31	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
32	—	—	1	Stück	{ eis. Bettstelle mit Drahtboden }	19	32	Leipzig M. Bhf.	„	
33	—	—	1	„	Brechstange —	—	33	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
34	—	—	7	„	Bretter, 4—5 m lang —	—	34	Kerkwitz	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
35	—	—	3	Blöcke	Gussstahl —	500	35	Heidelberg	Badische Stsb.	
36	—	—	1	Stück	{ kleiner schwarzer Handkoffer *) }	2	36	Leipzig Eilb. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	{ *) m. vernickeltem Schloss.
37	—	—	{ 100 / 1	„ / „	Hasenfelle — / Farbholz — }	15	37	Halle a/S.	„	Streckenfund.
38	—	—	1	Sack	Klebstoff —	39	38	„	„	
39	—	—	2	{ Milchkannen }	leer —	10	39	Freiburg	Badische Stsb.	
40	—	—	1	—	Nähtisch mit Inhalt —	11	40	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
41	—	—	1	Kollo	eis. Schornsteinklappe	2	41	Halle a/S. E. G. A	K. E.-D. Halle a/S.	
42	—	—	1	—	Stahlstange, 4-eckig —	8	42	Heidelberg	Badische Stsb.	
43	—	—	1	Ballen	Sträucher —	10	43	Querfurt	K. E.-D. Halle a/S.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 10. | 4. Februar 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Wem kam die Frachtersparniss für Steinkohle durch die Mainkanalisirung zu gute?

Endlich hat die Frankfurter Handelskammer infolge meines Artikels in Nr. 89 der Zeitung des Vereins vom 19. November v. J. sich genöthigt gesehen, auf die Sache selbst zu kommen und sich darüber auszulassen, wem die Frachtersparniss für Steinkohle durch die Mainkanalisirung im Kleinverkehr zu gute gekommen ist. Die Leser werden sich erinnern, dass die genannte Handelskammer im April v. J. in ihren Mittheilungen erklärte, sie werde eine Untersuchung anstellen und meine Behauptung, dass die Frachtersparniss für Steinkohle durch die Mainkanalisirung nicht den Verbrauchern, sondern den Kohlenhändlern zu gute gekommen sei, widerlegen. Erst nach sechs Monaten auf meine Erinnerung in der Vereinszeitung veröffentlichte dann die Handelskammer eine sogen. Widerlegung meiner Behauptung, die sich aber lediglich auf die grossen, nicht veröffentlichte Vertragspreise geniessenden Verbraucher beschränkte, obgleich ich gerade die grossen Verbraucher in meiner Schrift ausgenommen hatte. Von den kleinen Verbrauchern sagte sie kein Wort und trat den Beweis gar nicht an, dass ihnen Vortheile aus der Frachtersparniss zugeflossen seien. In Nr. 89 Jahrg. 1898 d. Ztg. legte ich dann ziffermässig dar, dass dies nicht der Fall gewesen sei. Die Frankfurter Handelskammer versucht jetzt das Gegentheil zu beweisen. Hören wir, was sie sagt:

„Zunächst müssen wir betonen, dass schon verschiedene der in unserer kürzlichen Veröffentlichung angeführten Unternehmungen, wie die Spielkartenfabrik C., Bauschlosserei D., Schuhfabrik F., Druckerei G. durchaus nicht als grosse, vielmehr als kleinere, wenn auch der Industrie angehörige Konsumenten, zu betrachten sind, deren Jahreskonsum wenige tausend Centner beträgt, und wir haben absichtlich auch solche Beispiele gewählt, um den Frachtvortheil für grosse, wie kleine Industriekonsumenten zu beweisen. Aber wir wären ebenso in der Lage gewesen, auch für den Konsum in Hausbrandkohle das Zutreffen unserer Behauptungen zu beweisen und sind gern bereit, diesen Wunsch des Herrn Präsidenten zu erfüllen. Vorerst aber glauben wir die von ihm als Beweis seiner Behauptung — die Frachtersparniss sei den kleinen Verbrauchern nicht zu gute gekommen — aufgestellte Tabelle einer kleinen Prüfung unterziehen zu dürfen. Da findet man denn, dass diese Tabelle nicht weniger als zwei, für den Sachverständigen kaum fassbare Fehler enthält: 1. sind die Frankfurter Winterpreise, also die Preise bei geschlossener Schifffahrt eingesetzt, in denen freilich der Frachtvortheil durch die Benutzung der Schifffahrt wenig zum Ausdruck kommen kann; 2. wird der Preis der Frankfurter „Nusskohle" und der Essener „Flammkohle" und „Fettkohle", also ganz verschiedenwerthiger Dinge, verglichen, ebenso die Preise von Frankfurter „gewöhnlicher Hausbrandkohle" und Essener „Magerkohle", während die sogen. „Hausbrandkohle" nur zu sehr geringem Theile aus Magerförderkohle, zum weitaus grössten Theile aus Fettförderkohle besteht! An all' das wird Herr Präsident Ulrich wohl bei Aufstellung seiner Tabelle nicht gedacht haben. . . Diese Fehler nun, die man allerdings wohl nur aus Unkenntniss der Sache sich erklären kann, müssen naturgemäss zu einem ganz falschen Ergebniss führen.

Auf Grund des Materiales, wie es sich aus den uns vorgelegten Büchern und älteren Preiskuranten zahlreicher hiesiger Kohlenhändler ergibt, sind wir gern bereit, die Tabelle, die Herr Präsident Ulrich aufstellen wollte, nunmehr richtig aufzustellen, und zwar für die ganze Zeit von 1885 bis 1896. Wir bemerken, dass diese Preise sich frei Keller und schon bei Abnahme von etwa 30 Centner verstehen. Wenn wir in unserer ersten Publikation uns mit dem Jahre vor und dem Jahre nach Eröffnung der Schifffahrt auf dem kanalisirten Main begnügt haben, so geschah dies, weil schon aus der Gegenüberstellung der Preise in diesen beiden Jahren die völlige Unrichtigkeit der Ulrich'schen Behauptung hervorging und wir gar nicht nöthig hatten, noch weiteres statistisches Material zu häufen. Die Tabelle des Herrn Präsidenten Ulrich würde, richtig gestellt, lauten:

Jahr	Frankfurter Preis während offener Schifffahrt per Centner in Pfennig	Essener Börsenpreis per Centner in Pfennig	Unterschied	Frankfurter Preis während offener Schifffahrt per Centner in Pfennig	Essener Börsenpreis per Centner in Pfennig	Unterschied
	Hausbrandkohlen	Fettförderkohlen		doppelt gesiebte Nusskohlen	Nusskohlen	
1885	88—90	28	**60—62**	**110**	39	**71**
1886	85—82	28	57—54	110	39	71
1887	**75**	28	**47**	**95—100**	39	**58—59**
1888	75	30	45	100	41	59
1889	90	43	47	110—125	56	61
1890	115—105	54	56**)	125—140	70	63**)
1891	105	50	55**)	130—135	68	64**)
1892	90	43	47	110—115 [1])	55*)	57
1893	85	37	48	105—115 [2])	53	57
1894	85	40	45	115 [3])	58	57
1895	85—90	40	47	115 [3])	58	57
1896	85—90	42	45	115 [3])	58	55

Es bedarf kaum weiterer Ausführungen, um darzuthun, dass aus dieser Tabelle für die kleinen Konsumenten von Hausbrandkohle genau dasselbe hervorgeht, was aus unseren Aufstellungen für den grösseren und kleineren industriellen Konsumenten hervorging: dass er vor der Mainkanalisirung die Kohle um etwa 15 ₰ pro Centner theuerer bezahlen musste, mithin den durch die Mainkanalisirung entstandenen Frachtvortheil voll genossen hat und natürlich ebenso auch heute geniesst; es gilt dies für alle Jahre seit 1887, etwa mit Ausnahme der wegen des grossen Kohlenstreiks und dessen Folgen abnormalen Jahre 1889—1891.

Die Richtigkeit dieser Thatsachen bestätigen eine Reihe uns vorliegender älterer Preisofferten an die Konsumenten von Hausbrandkohle aus verschiedenen Jahren, aus denen wir nur einige erwähnen wollen:

pro Centner

1. Aus einem Preiskurant der Firma A. vom Jahre 1887:
   Prima melirte Kohlen (gutes Fettschrot) . . ℳ. —,75
   Hausbrandkohlen mit ca. 50 % Stückgehalt aus dem Waggon „ —,90
2. Aus einem Preiskurant der Firma B. vom Jahre 1891:
   Prima Ruhrkohlen, stückreiches Fettschrot aus den Schiffen ℳ. 1,05
   „ „ sehr stückreich von Zeche aus dem Waggon „ 1,20
3. Aus einem Preiskurant der Firma C. aus dem Jahre 1894:
   Prima Ruhrkohlen, stückreiches Fettschrot aus den Schiffen ℳ. —,85
   „ „ sehr stückreich von Zeche aus dem Waggon „ 1,—

Bei Nusskohle ist infolge des Umstandes, dass hier der Werthverlust bei Schiffsbeförderung noch in Betracht kommt, der Frachtvortheil begreiflicherweise etwas geringer; der grössere Unterschied zwischen den Essener und Frankfurter Preisen erklärt sich durch die Kosten der doppelten Siebung.

Wenn Herr Präsident Ulrich sein Material in richtiger Weise erhoben und zusammengestellt hätte, hätte er zu den gleichen Resultaten kommen müssen, wie wir. Wenn man aber, um die Vortheile oder Nichtvortheile der Schifffahrt zu ergründen, Preise aus der Zeit der geschlossenen Schifffahrt herausnimmt, Nuss- und Flammkohlenpreise gegenüberstellt, statt Fettkohle als Hauptbestandtheil des Hausbrandes Magerkohle annimmt u. dgl. m., dann können freilich die erstaunlichsten Resultate dabei herauskommen."

---

[1]) einzelne Offerten 105. [2]) einzelne Offerten 100. [3]) einzelne Offerten 110. (Kohle von minderwerthigen Zechen.)

*) Zu diesem Preis war allgemein zu kaufen, der offizielle Preis war: 60.

**) Diese höheren Ziffern erklären sich durch die ganz abnormen Verhältnisse der Jahre 1890 und 1891 infolge des grossen Kohlenstreiks von 1889, insbesondere durch die grossen Preisschwankungen dieser Jahre, für die der angeführte Essener Durchschnittspreis kein Bild gewährt.

Also die Frankfurter Handelskammer wäre schon im Oktober v. J. in der Lage gewesen, den Beweis ihrer Behauptungen nicht nur für die, nicht zu kontrolirende Vertragspreise geniessenden grossen Verbraucher zu führen, sondern auch für die kleinen Verbraucher, namentlich von Hausbrand. Aber warum in aller Welt hat sie es denn nicht gethan, da es doch gerade hierauf ankam, warum hat sie sich denn zweimal von mir dazu auffordern lassen, ehe sie nach neun Monaten endlich damit herauskommt?

Vielleicht wird dies sich erklären, wenn wir sehen, wie schwach die von der Frankfurter Handelskammer gelieferten Beweise sind. Zunächst stelle ich fest, dass die Handelskammer die Richtigkeit der von mir in Nr. 89 Jahrg. 1898 dieser Zeitung gegebenen Zahlen nicht zu bestreiten vermag, sie versucht nur mit allerlei Einwendungen ihre Wirkung abzuschwächen. Sie wirft mir für den Sachverständigen kaum fassbare Fehler bei Aufstellung der Tabelle und Unkenntniss der Sache vor. Es thut mir leid für die Frankfurter Handelskammer, aber sie stellt dadurch nur ihre eigene Unkenntniss für aller Augen klar, sie hat mich und die von mir gegebene Tabelle einfach nicht verstanden. Es bleibt mir also nichts übrig, als ihren mangelhaften Kenntnissen etwas zu Hilfe zu kommen.

In dem Essener Revier werden vier verschiedene Kohlenarten gewonnen, Gaskohle, Flammkohle, Fettkohle und Magerkohle. Diese vier Kohlenarten werden verkauft entweder so, wie sie gefördert sind, als Förderkohle oder aufbereitet. Dies Aufbereiten geschieht in der verschiedensten Weise. Einmal wird durch Auslesen der grossen Stücke die sogenannte Stückkohle gewonnen, welche natürlich theurer ist und hauptsächlich zur Heizung von Maschinen verwendet wird. Zweitens wird die Nusskohle hergestellt durch Waschen und Durchsieben, indem man die gleich grossen Stücke zusammenbringt bis zu vier verschiedenen Grössen, Nuss I, II, III, IV. Dabei rechnet man in der Regel für Nuss I 45—80 mm, II 28 bis 45 mm, III 15—28 mm und IV 8—15 mm Korngrösse. Was dann noch übrig bleibt, ist Grus.

Ich habe nun, nach Ausscheidung der Gaskohle als für den Kleinverbrauch nicht in Frage kommend, die Essener Preise für Förderkohle der drei übrigen Kohlensorten von 1886 und seit 1886 verglichen mit den Preisen der Frankfurter Kohlenhändler. Die Preise für Förderkohle habe ich zu Grund gelegt, weil diese die maassgebenden Grundpreise der Kohlen sind, aus Förderkohle werden eben die übrigen Kohlensorten, namentlich die Nusskohlen gewonnen durch Aufbereiten, und da durch vier verschiedene Sorten Nusskohlen mit entsprechend verschiedenen Preisen gewonnen werden, so liegt auf der Hand, dass es keinen besseren Vergleich geben kann als zwischen den Essener Förderkohlenpreisen und den Frankfurter Verkaufspreisen. Mag es sich um Förderkohlen oder um Nusskohlen handeln, wenn man die Preise der Essener Förderkohlen vor und nach der Mainkanalisirung mit den Preisen der Frankfurter Förder- oder Nusskohlen vergleicht, muss sich ergeben, ob die Frankfurter Kohlenhändler billiger verkaufen oder nicht, da auch der Preis der Nusskohlen sich bildet durch den Preis der Förderkohlen plus den gleich gebliebenen Kosten der Aufbereitung. Die Essener Preise für Nusskohlen habe ich mit den Frankfurter Nusskohlenpreisen nicht verglichen, weil die Preise für Nusskohlen nach ihren vier Sorten verschieden sind und zwar wesentlich verschieden. So betrug der Essener Börsenpreis vom 27. April 1896 für Nussfettkohlen I. und II. Grösse 11—12 ℳ., III. und IV. Grösse 8 bis 10 ℳ. die Tonne. Ein Durchschnittspreis für Nusskohlen ist deshalb zur Vergleichung ganz unbrauchbar. Ich bemerke noch, dass die Reichsstatistik ganz ebenso verfährt und als Preise für die verschiedenen Kohlenarten lediglich die Förderkohlenpreise aufführt.

Die Frankfurter Handelskammer bemängelt ferner, dass ich die Preise von Frankfurter Hausbrandkohle mit Essener Magerkohle verglichen habe, während die Hausbrandkohle nur zu sehr geringem Theil aus Magerförderkohle, zum weitaus

grössten Theil aus Fettförderkohle bestehe. Ich habe die Preise von Magerkohle zum Vergleich benutzt, weil diese unbestritten die beste Hausbrandkohle ist. Wenn sich die Frankfurter zum grössten Theil mit Fettförderkohle als Hausbrand begnügen, so ändert dies an der Sache nicht das Mindeste. Denn wenn man zu meiner Tabelle die Preise der Frankfurter Hausbrandkohle mit den Essener Preisen von Fettförderkohle vergleicht, so ergibt sich auch hier, dass die Unterschiede seit 1886 eher gestiegen als gefallen sind, also die Frankfurter keinen Vortheil von der Frachtermässigung gehabt haben.

	Frankfurter Winterpreise von Hausbrandkohlen für den Centner in Pfennig	Essener Grosshandelspreise von Fettförderkohlen für den Centner in Pfennig	Unterschied in Pfennig
	gewöhnliche Hausbrandkohle	Fettförderkohle	
1885	90	28	62
1886	85	28	57
1887	85	28	57
1888	85	30	55
1889	100	43	57
1890	115	54	61
1891	115	50	65
1892	105	43	62
1893	105	37	68
1894	105	40	65
1895	105	40	65
1896	105	42	63

Endlich kommt die Frankfurter Handelskammer noch mit dem Einwand, ich habe die Frankfurter Winterpreise, also die Preise bei geschlossener Schifffahrt eingesetzt, in denen freilich der Frachtvortheil durch die Benutzung der Schifffahrt wenig zum Ausdruck kommen könne. Ich habe die Winterpreise genommen, weil es sich im wesentlichen um Hausbrandkohle handelt und man doch auch in Frankfurt die Wohnungen im Sommer nicht zu heizen pflegt. Die Behauptung, dass deshalb der Frachtvortheil durch die Benutzung der Schifffahrt nicht zum Ausdruck kommen könne, ist hinfällig. Wäre er richtig, so würde damit die Wirksamkeit des Wasserweges in einer Weise herabgesetzt, wie es den Behauptungen der Wasserstrassenfreunde wenig entspräche. In der That lassen aber die Kohlenhändler bei offener Schifffahrt Vorräthe für einen grossen Theil der Zeit kommen, wo die Schifffahrt geschlossen ist, und sind deshalb wohl in der Lage, den Verbrauchern die Frachtvortheile des Wasserweges zukommen zu lassen. Wie sie es damit in der That halten, und wie es mit dem Ausdruck Preis bei offener Schifffahrt sich verhält, ergibt sich aus einer Anzahl Preislisten Frankfurter Kohlenhändler vom Jahre 1898, die mir vorliegen. In 1898 ist bekanntlich die Schifffahrt nach Frankfurt von der Eröffnung im Frühjahr bis zu Ende des Jahres offen gewesen mit Ausnahme vielleicht weniger Tage, wo sie wegen Niedrigwasser stockte. Man sollte also glauben, dass die niedrigeren Preise bei offener Schifffahrt bis zu Ende des Jahres gegolten hätten. In der That aber sind die Winterpreise ab 1. Oktober, zum Theil schon ab 15. September eingeführt worden.

Das Ergebniss ist also, dass die Frankfurter Kohlenhändler im Sommer, wo der Verbrauch der Hausbrandkohle sehr gering ist, etwas niedrigere Preise seit der Mainkanalisirung gewähren, sobald aber der Verbrauch stärker wird, spätestens zum 1. Oktober Preise nehmen, welche zwar in den Jahren 1886 bis 1889 im Vergleich mit den Essener Preisen um 5—7 ₰ geringer waren als 1885, von da ab aber auf den alten Preisunterschied und in den Jahren 1891, 1893—1896 noch höher als der Preisunterschied von 1885 stiegen. Mit anderen Worten, die Frankfurter Kohlenhändler haben den grossen Kohlenstreik von 1889 benutzt, um die von 1886—1889 gegebene geringe Ermässigung wieder zu beseitigen und in das Gegentheil zu verkehren.

Die geringe Ermässigung, welche im Sommer gewährt wird, ist aber noch dazu eine sehr problematische. Nicht nur die Nusskohle, wie die Frankfurter Handelskammer sagt, sondern auch die Förderkohle wird durch den Schiffstransport erheblich verschlechtert. Schon das Stürzen aus den Eisenbahnwagen in die Schiffe hat zur Folge, dass die bekanntlich sehr weiche Ruhrkohle an Stücken verliert, an Grus gewinnt, ausserdem werden die Kohlen bei dem Schiffstransport oft sehr beschmutzt und auch die Ausladung aus dem Schiff und Verbringung in die Kohlenlager dient nicht zur Verbesserung der Kohle. Dazu kommt noch eins. Bei der Schiffsverladung ist man nie so sicher, wie bei der Waggonverladung, dass man wirklich die verlangte Kohlenart rein bekommt. Die Kohlenhändler mischen oft verschiedene Kohlenarten bei der Schiffsverladung, geringere mit besseren, sie nennen es „Veredelung“, aber zum Vortheil des Verbrauchers dient es meist nicht, so wenig wie die Mischung beim Wein. Wenn man dies weiss, dann wird man von den Vortheilen des Wasserbezuges für die Verbraucher anders denken, als die Frankfurter Handelskammer, die anscheinend ihre ganze Weisheit von den Frankfurter Kohlenhändlern bezieht. Der kleine Preisnachlass, den diese im Sommer gewähren,*) ist dann höchstens als ein Ersatz für die schlechtere Beschaffenheit der auf dem Wasserweg bezogenen Kohlen anzusehen, wie sich das auch aus den von der Handelskammer (S. 146) angeführten Preisofferten ergibt. Nicht der Frachtunterschied ist es, mit dem der höhere Preis der Kohlen aus dem Waggon begründet wird, sondern der höhere Stückegehalt.

Schliesslich beschwert sich die Frankfurter Handelskammer noch darüber, dass ich ihre Bemerkung am Schlusse der ersten Veröffentlichung, „es sei bedauerlich, wenn derartige unrichtige Behauptungen ohne nähere Ergründung der Sachlage und in apodiktischer Form (‚Es ist festgestellt‘) von einem Fachschriftsteller in maassgebender amtlicher Stellung aufgestellt werden, zumal solche Behauptungen an sich geeignet seien, die anderen Erwerbsstände und die Bevölkerung anderer Orte gegen den betreffenden Handelsstand aufzureizen und damit schweren Schaden zu stiften“ als eine dreiste Beschuldigung und Verdächtigung bezeichnet habe. Sie bezeichnet — unglaublich aber wahr — ihre Bemerkung als eine „rein sachlich gehaltene“, während sie doch in ihrer ersten Veröffentlichung eine Widerlegung meiner Behauptung bezüglich der kleinen Verbraucher noch gar nicht einmal versucht hatte, und hält diese Bemerkung ausdrücklich auch in ihrer zweiten Veröffentlichung aufrecht, indem sie das Urtheil darüber allen unparteiisch denkenden Menschen überlässt.

Dem letzteren kann ich mich nur anschliessen, muss aber meinerseits die von mir zur Abwehr gewählten Ausdrücke gleichfalls als berechtigt aufrecht erhalten, um so mehr, als die Frankfurter Handelskammer durch Aufnahme des Artikels des Dr. Hatscheck in das Aprilheft 1898 ihrer Mittheilungen die Verantwortung für die darin enthaltenen persönlichen Verdächtigungen übernommen hat. Dass meine Behauptung, die Frachtermässigung durch die Mainkanalisation sei nicht den Verbrauchern, sondern den Kohlenhändlern zugeflossen, geeignet sein soll, „die anderen Erwerbsstände und die Bevölkerung anderer Orte gegen den betreffenden Handelszweig aufzureizen und damit schweren Schaden zu stiften“ ist einfach lächerlich. Es ist eine bekannte Thatsache, dass Frachtermässigungen sowohl der Eisenbahn als des Wasserweges zum grossen Theil in die Taschen des Zwischenhandels fliessen und den Verbrauchern oft gar nicht, oder doch nur zum kleinen Theil zu gute kommen. Die Eisenbahnverwaltung hat, um dies zu verhindern, neuerdings bei manchen Frachtermässigungen, z. B. für Düngemittel, die Gewährung derselben von der Vorlage des Frachtbriefes seitens der Verbraucher abhängig gemacht. Wenn die von der Frankfurter Handelskammer behaupteten Folgen in allen Fällen

*) Uebrigens werden auch von Kohlenhändlern solcher Städte, welche gar keine Kohlenzufuhr auf dem Wasserwege haben, z. B. in Cassel, im Sommer niedrigere Preise gewährt, als im Winter. Es muss also für Hausbrandkohle entweder im Sommer der Einkaufspreis niedriger sein oder andere Vortheile müssen die Kohlenhändler dazu veranlassen.

einträten, wo die Händler Frachtermässigungen in die Tasche stecken, dann wäre es diesen längst schlecht gegangen. Aber die Verbraucher sind viel zu gleichgültig und geduldig und lassen alles über sich ergehen.

Was die Frankfurter Kohlenhändler angeht, so hat mir natürlich jede Absicht fern gelegen, diese anzugreifen oder zu schädigen; ich halte sie weder für besser noch für schlechter als die Kohlenhändler anderer Städte, und es handelte sich bei meiner Mittheilung über die Frachtermässigung der Mainkanalisation lediglich um Feststellung der Thatsache, dass die Behauptung der Wasserstrassenfreunde über deren Nutzen für die Verbraucher eine oft unrichtige wäre. Sollten aber in der That die Frankfurter Kohlenhändler geschädigt werden, so mögen sie sich dafür bei ihrer Handelskammer bedanken. Denn aus der Tabelle der Handelskammer Frankfurt geht hervor, dass selbst bei den Preisen der offenen Schifffahrt die Kohlen in Frankfurt um 100 % und mehr theurer sind, als sie in Essen zu kaufen sind. Das ergibt, selbst wenn man die Fracht von 20 ₰ und die Spesen in Frankfurt abzieht, einen recht schönen Gewinn für den Centner, den sich nun die Frankfurter Verbraucher berechnen können. Durch die von der Frankfurter Handelskammer angeblich zu Gunsten der Frankfurter Kohlenhändler, in Wahrheit zu Gunsten der Wasserstrassen heraufbeschworene Erörterung ist nun für Frankfurt ungefähr dasselbe festgestellt, was bei den Untersuchungen des Vereins für Sozialpolitik*) für den Aachener Kohlenhandel hervorgetreten ist, „dass das Maass desjenigen überschritten ist, was billigerweise dem Zwischenhandel zugestanden werden kann.“

Ich schliesse hiermit meinerseits diese Erörterungen, da alle in Frage kommenden Punkte genügend klar gestellt sind, und die ganze Angelegenheit für die wichtige Wasserstrassenfrage ohnedies nur eine sehr nebensächliche Bedeutung hat.

*) Vgl. Schriften des Vereins für Sozialpolitik Bd. XXXVI Seite 225.

Franz Ulrich.

Die österreichischen Eisenbahnkonzessionsnormen vom Jahre 1838.

(Schluss aus Nr. 9.)

Was die Frage des Enteignungsrechtes betrifft, so herrschte in der Kommission Meinungsverschiedenheit darüber, unter welchen Voraussetzungen einem Eisenbahnunternehmen das wichtige Recht der Enteignung zuzuerkennen sei. Einzelne Mitglieder der Kommission sprachen sich dafür aus, dass nicht mit jeder als nützlich erkannten Eisenbahn das Enteignungsrecht verbunden werden solle, dass vielmehr das Unternehmen auch wirklich als gemeinnützig erkannt worden sein müsse. So könnte eine Eisenbahn von Wien nach Hütteldorf (Ort nächst Wien) für den Unternehmer sehr nützlich und dem Publikum angenehm, aber doch nicht gemeinnützig sein. Die Mehrheit trat indessen dafür ein, dass auch solchen Bahnen das Enteignungsrecht zugestanden werden solle, da dasjenige, was dem Unternehmer nutzbringend sei, dadurch nützlich werde, weil es Anwendung findet, weil es dem Publikum angenehm sei, dadurch gewinne aber in der letzten Auflösung das Allgemeine und die Eisenbahn werde dann doch gemeinnützig.

Die von dem Referenten vorgeschlagene Bestimmung, wonach das Enteignungsrecht für alle jene Räume in Anspruch genommen werden könne, welche zur Ausführung der Unternehmung für unumgänglich nothwendig erkannt werden, wurde von einer Seite als zu weitgehend bezeichnet. Von dieser Seite wurde vorgeschlagen, das Enteignungsrecht nur in Ansehung der zum Bahnkörper selbst, dann für die Plätze zum Ausweichen und Umkehren erforderlichen Grundstücke einzuräumen, dagegen die für die Waarenmagazine nöthigen Plätze auszuschliessen, da sonst die Unternehmer in gewerbereichen Städten, wo die Realitäten einen grossen Werth haben, dem Privateigenthume abträgliche Ansprüche stellen könnten. Die Mehrzahl der Kommissionsmitglieder stimmte für den Referentenantrag, wobei insbesondere betont wurde, dass das Enteignungsrecht für alle nothwendigen Räume ungeschmälert vorbehalten werden müsse, weil die Stations- und Depotgebäude von sehr grossem Einfluss auf den Betrieb seien und die Ausmittelung des Platzes hierzu die grössten Schwierigkeiten darbiete.

Der Gegenstand des durch die Konzession einzuräumenden Transportrechtes war von dem Referenten dahin formulirt worden, dass es der Unternehmung zustehen solle, auf der hergestellten Bahn Personen und Sachen aller Art mit eigenen Wagen, Zugvieh oder Dampfkraft zu transportiren. Diese Umschreibung des Transportrechtes wurde als zu enge erklärt. Es könnte der Fall eintreten, dass die Unternehmung es zu ihrem Interesse zusagend fände, die Benutzung der Bahn auch fremden Wagen zu gestatten, und vielleicht dürfte schon in wenigen Jahren eine neu erfundene technische Kraft zum Transporte verwendet werden; es wurde aus diesen Erwägungen die einschlägige Bestimmung allgemeiner, und zwar dahin gefasst, dass der Konzessionär berechtigt sei, Personen und Sachen aller Art mit Zugvieh oder anderer Kraft zu transportiren.

In Bezug auf die Festsetzung der Preistarife machte sich eine entschiedene Strömung gegen den Vorbehalt einer Tarifregulirung durch die Regierung geltend. Es wurde ein derartiger Vorbehalt als überflüssig bezeichnet, weil es schon im eigenen Interesse des Unternehmers liege, die Preise so billig als möglich zu stellen, um zur Benutzung der Bahn aufzumuntern, weil es ferner der Staatsverwaltung, wie bei allen Taxen, wo man es mit Gewerbeunternehmungen zu thun habe, an einer stichhaltigen Grundlage zur Regelung der Tarife fehle, weil endlich der Vorbehalt der Tarifherabsetzung immer eine sehr abschreckende und die Unternehmungslust störende Maassregel sei. Andere Kommissionsmitglieder, darunter namentlich der bekannte Hofbaurath Francesconi, sprachen sich unter besonderer Betonung des Ausschliesslichkeitsrechtes entschiedenst für die Beschränkung der Tariffreiheit aus, und wies letzterer namentlich darauf hin, dass auch in England die Nothwendigkeit erkannt worden sei, den übertriebenen Gewinn der Aktiengesellschaften zu beschränken; schliesslich wurde gegen den Antrag der Kommission die Bestimmung in die Konzessionsnormen aufgenommen, dass es der Unternehmung zustehe, die Preise nach Umständen festzusetzen, dass es jedoch der Staatsverwaltung vorbehalten bleibe, auf eine billige Herabsetzung der Preise einzuwirken, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15 % der Einlagen überschreiten (vom Referenten war diese Grenze mit 10 % beantragt). In dem Vortrage an den Kaiser hatte sich der Kanzler ausdrücklich darauf berufen, dass in der Kommission, mit Ausnahme des Referenten, alle Stimmen sich gegen die Einführung eines gesetzlichen Tarifes (Taxe) und somit auch gegen die Limitirung des Gewinnes von Seiten der öffentlichen Verwaltung ausgesprochen haben. Der Kanzler stimmte dieser Anschauung unbedingt bei, „da es mit dem damals bestandenen Administrationswesen, wo alle Taxirungen abgestellt waren, der Privatkonvenienz aller anderen Unternehmungen freigestellt war, ihre Produkte, Waaren und Arbeit ohne Einfluss der Regierung selbst zu schätzen — nicht vereinbarlich erschien, hier in eine Taxirung einzugehen, zu deren mit Beruhigung auszusprechenden Quote es nothwendig er-

schienen wäre, immerfort ein eigenes Rechnungsindividuum von Seiten der Staatsverwaltung in den Büreaus der Bahnunternehmungen aufzustellen, welches gewissermaassen die Bücher fortwährend zu inspiziren hätte.“

Was die Leistungen zu Gunsten der Militär- und Postverwaltung anbelangt, so wurden den Konzessionären durch die Normen vom Jahre 1838 bereits Verpflichtungen auferlegt, welche indessen wesentlich beschränkter als die Lasten sind, welche heute den Eisenbahnen obliegen. In Bezug auf die Militärtransporte wurden die Unternehmer lediglich verpflichtet, dieselben zu keinem höheren als dem sonst allgemein für Private bestehenden Tarife zu befördern. Was die Postbeförderung anbelangt, so sollten die Eisenbahnen lediglich Briefe, Schriften und Amtspackete ohne Vergütung zur Beförderung übernehmen, andere Poststücke aber nur gegen ein mit der Postgefällsverwaltung zu vereinbarendes Entgelt, welches die gewöhnlichen Tarife nicht übersteigen durfte, und gegen Ueberlassung von 4 % der hierbei von der Bahn bezogenen Bruttoeinnahme an die Postanstalt. Ebenso sollte es der Finanzverwaltung zustehen, bei Personentransporten, wenn sie auf Eisenbahnen zwischen solchen Orten stattfanden, welche durch Staatspostanstalten verbunden waren, dann eine mässige Gebühr in Form einer Abfindungssumme einzuheben, wenn die Ertragsverhältnisse mit Rücksicht auf die landesüblichen Zinsen und den bei anderen Industrieunternehmungen vorkommenden Ertrag günstig sein sollten. Selbst diese eingeschränkten Verpflichtungen waren gegen den Kommissionsantrag in die Konzessionsnormen aufgenommen worden. Die Kommissionsmitglieder vertraten bei den diesfälligen Verhandlungen die Anschauung, dass man, strenge genommen, die Postanstalt bei Benutzung der Eisenbahnen den allgemeinen Tarifen unterwerfen sollte, keinesfalls dürfte aber die unentgeltliche Versendung, wie dies in dem mit kaiserlichem Entschluss herabgelangten Aufsatz der Konzessionsnormen ausgesprochen war, auf alle Postsendungen ausgedehnt werden, da eine solche Bedingniss sich für die Eisenbahnen zu einer schier unerschwinglichen Last entwickeln könnte.

Auch gegen die Besteuerung des Personentransportes sprach sich die Kommission aus, da es an einem gesetzlichen Titel fehle, die Eisenbahnen für den Personentransport ausser mit der Erwerbsteuer auch noch mit einer zweiten Steuer zu belegen. Sollte aber, wenn auch nicht aus dem Wortlaute, so doch aus dem Geiste der Postgesetze, eine den Eisenbahnen wegen Beeinträchtigung der Postanstalt zu machende Auflage gerechtfertigt erscheinen, so durfte diese nach Ansicht der Kommission doch nie eine neue Steuerzahlung an die Staatskasse, sondern einzig nur eine Ersatzleistung an die Postmeister zum Gegenstande haben. Aber auch gegen eine solche Ersatzleistung spricht sich der Kanzler in dem Vortrage an den Kaiser aus, denn, „wenn man von Entschädigungen der Postmeister spricht, so müsste ebenso von Entschädigung der Strassenwirthe, Schmiede und Wagner, Bäcker, Fleischer und aller Gewerbsleute auf jenen Strassenzügen die Rede sein, woher der Zug der Reisenden und Frachten statt hatte. In dieser Beziehung habe aber der Kaiser selbst zahlreiche solche Beschwerden aus Anlass des Baues der Budweiser, Gmundener und selbst schon der Nordbahn als unstatthaft zu erklären befunden, weil es eine natürliche Folge der zunehmenden Kultur und erhöhten Erwerbsbetriebes ist, dass durch neue Erfindungen, welche Tausende neue Erwerbsquellen eröffnen, andere Menschen den alten Erwerb und Unterhalt verlieren, welchen sie jedoch auf andere Art zu ersetzen bemüht sein müssen. Selbst auf früheren Poststrassen haben viele Postmeister durch neue Anlage von Postzügen bereits sich denselben Schicksalen längst fügen müssen, welchem nun andere durch Errichtung der Eisenbahnen verfallen.“

Die Analogie der Eisenbahnen mit öffentlichen Strassen führte auch zur Erwägung, ob und inwieweit die Eisenbahnen zur Leistung von Weg- und Brückenmauthen heranzuziehen seien. Der Referent hatte vorgeschlagen, dass das Fuhrwerk der Eisenbahnen, falls dasselbe mit Zulassung der Staatsverwaltung auf einer Kommunalstrasse oder -Brücke geführt wird, der Mauth unterworfen, jedoch eine Herabminderung derselben oder eine Pauschalzahlung an Stelle derselben zugestanden werde, wenn der volle Betrag der Weg- oder Brückenmauth das Maass einer billigen Entschädigung für die Abnutzung der Strasse oder Brücke übersteigt, oder die fallweise Einhebung auf den guten Gang der Unternehmung störend einwirken würde. Es wurde von der Feststellung der Verpflichtung der Eisenbahnen zur Errichtung der Weg- und Brückenmauth gänzlich Umgang genommen, nachdem in der Kommission von verschiedenen Seiten geltend gemacht worden war, dass sich die bestehenden Vorschriften über Weg- und Brückenmauthen auf Eisenbahnen nicht wohl anwenden lassen; dieselben seien auf die Zahl des Zugviehes und auf die Abnutzung gegründet. Bei Dampfwagen berechne man zwar die Dampfkraft nach Pferden, aber wie wäre da eine Kontrole möglich. Werde die Bahn mit animalischer Kraft betrieben, so dürfe der Umstand nicht übersehen werden, dass mit einem Pferde auf Eisenbahnen grössere Lasten als auf gewöhnlichen Strassen fortbefördert werden können. Die Beibehaltung desselben Maassstabes für die Belegung mit den Mauthgebühren nach der Anzahl Zugvieh würde daher eine sehr geringfügige Einnahme ergeben.

Es werde sich überhaupt kaum irgendwo der Fall ereignen, dass bei Benutzung einer Eisenbahn die Verpflichtung zur Entrichtung einer kommunalen Wegmauth nach den bestehenden Vorschriften eintreten könnte. Dagegen könnten Eisenbahnen häufiger über Kommunalbrücken geführt werden, was die Abnahme einer Brückenmauth dafür vollkommen rechtfertige. Auch hier träten jedoch dieselben Schwierigkeiten der Einhebung ein, und wurde daher in die Konzessionsnormen lediglich die Bestimmung aufgenommen, dass, wenn eine Eisenbahn über eine öffentliche Brücke oder einen öffentlichen Damm geführt wird, die Unternehmung sich wegen des Gebrauches dieser Anstalten gehörig abzufinden habe.

Die Dauer der Konzession wurde nach den Vorschlägen des Referenten mit 50 Jahren festgesetzt, für Unternehmungen von sehr langer Ausdehnung jedoch nach Umständen auch die Zugestehung einer längeren Konzessionsdauer vorbehalten. Der Referent begründete die längere Privilegiumsdauer mit dem ausserordentlichen Kostenaufwande, welchen die Anlegung der Eisenbahnen erforderte, und bezeichnete dieselbe sogar als vortheilhaft für das Publikum, da es bei einer längeren Konzessionsdauer dem Unternehmer ermöglicht sei, die Höhe der Transportgebühren zu Gunsten des Publikums tiefer herabzusetzen. Es unterliege daher keinem Anstande, die Dauer des Transportmonopoles wie des Mauthgenusses beim Strassenbau in der Regel auf die für letzteren gesetzlichen 50 Jahre festzusetzen. Ein Heimfallsrecht sollte nach den ursprünglichen Anträgen des Referenten nicht statuirt, vielmehr der Gesellschaft auch nach Ablauf jener 50 Jahre das Eigenthum ihrer eingelösten Gründe, ihrer darauf hergestellten Gebäude und ihrer sonst gemachten Anschaffungen zur weiteren Verfügung und eventuellen Veräusserung an einen anderen Unternehmer verbleiben, und der Staatsverwaltung, wenn die Art des Betriebes der Unternehmung den öffentlichen Interessen entspricht, vorbehalten bleiben, die Konzession zu erneuern. Indessen änderte der Referent während der Kommissionsverhandlungen seinen Antrag dahin, dass das Eigenthum der hergestellten Eisenbahn mit allem, was unmittelbar zum Bauwerke gehört, nach Ablauf der Konzessionsdauer an den Staat überzugehen habe. Zur Unterstützung des staatlichen Heimfallsrechtes an dem Bahnkörper machte der Referent geltend, dass eine unbedingte Verleihung des Enteignungsrechtes, wodurch der Betriebsunternehmer einer Eisenbahn auch nach Ablauf der Privilegiumszeit noch Eigenthümer des Bauwerkes bleibt, die üble Folge nach sich zöge, dass dieses von jeder künftig an seine Stelle eintretenden Privatunternehmung, oder, wenn der Staat es an sich ziehen will, vom Staate erst eingelöst werden müsste, in jedem Falle deshalb das Bahngeld künftig höher gestellt werden müsste, als es

sonst der Fall wäre. Es gehe daher schon aus der politischen Rücksicht, um diese Nachtheile zu vermeiden, die Nothwendigkeit hervor, den Eisenbahnunternehmern das Expropriationsrecht nur bedingt, nämlich nur unter dem Vorbehalte des nach Ablauf der Privilegiumszeit an den Staat übergehenden Eigenthums des Bahnkörpers zu verleihen, wodurch dann der Privatunternehmer allerdings nicht vollkommener, bleibender, sondern blos zeitlicher Nutzeigenthümer des hergestellten Bauwerkes wird. Zur Begründung des staatlichen Heimfallsrechtes wurde auch auf die Analogie der Eisenbahnen mit solchen Strassen hingewiesen, welche von Privaten nicht blos zu ihrem Gebrauche hergestellt werden und ihnen gleichfalls nur für eine bestimmte Zeit zur Nutzung übergeben werden.

Besonders scharf sprach sich ein Kommissionsmitglied zu Gunsten des staatlichen Heimfalles aus. Es wäre, wie er erklärte, „eine bisher noch nie erhörte und auch durch keinen Rechtstitel zu rechtfertigende Handlung, wenn der Staat sich in irgend einem Falle und aus was immer für einem Titel das Recht anmaassen wollte, dem einen Theile der Staatsbürger sein rechtmässig erworbenes und von ihm rechtmässig besessenes Eigenthum zu entziehen, um dasselbe anderen Staatsbürgern, sei es einzelnen Privaten oder Privataktiengesellschaften als vollständiges Eigenthum zuzueignen. Der Staat kann das im § 365 a. b. G. B. begründete Expropriationsrecht nur für sich selbst, als Gesammtheit aller Staatsbürger und nur wegen des allgemeinen Besten nach dem Grundsatze in Anspruch nehmen, dass der einzelne Staatsbürger nach Maass seiner Kräfte das allgemeine Wohl, worin sein eigenes eingeschlossen ist, befördern, mithin seinen einseitigen Privatvortheil dem allgemeinen Besten nachsetzen und daher sich auch bequemen müsse, sein Grundstück zur Anlegung oder Herstellung einer öffentlichen Strasse zu überlassen. Der Staat kann das dem einzelnen Privateigenthümer für einen Zweck des allgemeinen Besten entzogene Privateigenthum zur leichteren Ausführung einer auf Erreichung dieses Zweckes abzielenden Anstalt für einen beschränkten Zeitraum anderen Privaten oder Privatgesellschaften, welche diesfalls im Namen und zum Vortheile des Staates wirkend eintreten, als Nutzungseigenthum überlassen. Allein es dürfte wohl nie die Absicht der gerechten österreichischen Regierung bei dem Entwurfe des a. b. G. B. gewesen sein, den Staat zu berechtigen, Massen von Grundbesitzern ihr Eigenthum zu entziehen und dasselbe Massen von Geldbesitzern (Aktiengesellschaften) als vollständiges Eigenthum zuzueignen.“

Von anderer Seite wurden gegen den Vorbehalt des Ueberganges des Eigenthumes des Bahnkörpers an den Staat mit Ablauf der Konzessionsdauer schwerwiegende Bedenken vorgebracht. Insbesondere wies man darauf hin, dass als Folge eines solchen Vorbehaltes der gleich ursprünglich schlechtere Bau der Eisenbahn und die Verwahrlosung derselben und andererseits die indirekte Nöthigung des Unternehmers zu befürchten sei, die Bahnpreise möglichst hoch zu stellen, damit das für den Bau der Bahn aufgewendete Kapital in kürzester Zeit, und zwar insoweit es erreichbar ist, schon in den ersten Jahren der Konzession, um gegen spätere ungünstigere Zufälle geborgen zu sein, hereingebracht werde. Diese Preissteigerung stehe in scharfem Gegensatze zu der Absicht, durch billige Preise die Bahn möglichst gemeinnützig zu machen und soll hinwider, um zu hohen Preisansätzen oder eigentlich einem zu hohen Rentenbezuge aus dem Unternehmen vorzubeugen, der Regierung nebst dem Bahneigenthum auch das Recht der Bahntarifregelung vorbehalten bleiben, so dränge sich das Bedenken auf, dass unter diesen zweifach lästigen Bedingungen grössere Eisenbahnunternehmungen schwerlich entstehen werden. Auch wurde darauf hingewiesen, dass der menschliche Erfindungsgeist in dem Zweige der technischen Mechanik, der die Fortschaffung der Transportmittel zum Gegenstande hat, wahrscheinlich noch auf manche wichtige Verbesserung kommen werde. Schon seit längerer Zeit beschäftige man sich damit, Transportmittel herzustellen, welche auf gewöhnlichen Strassen ohne Anwendung von Zugvieh brauchbar und Personen und Sachen schneller und billiger, als es mit Pferden geschehen kann, weiter zu befördern dienlich sind. Wer könne mithin dafür bürgen, dass die erbauten Eisenbahnen nach Ablauf der Konzessionsdauer von 50 Jahren noch überhaupt so vortheilhaft und gemeinnützig wie gegenwärtig erscheinen werden, und stelle sich dies als etwas Ungewisses dar, so dürfte selbst darin ein Bedenken liegen, den Vorbehalt des Bahneigenthumes zu Gunsten des Staates in der Konzession zu bedingen.

Trotz der in der Kommission ausgesprochenen Bedenken wurde über den seitens des obersten Kanzlers, Grafen Mittrowsky, in dem Vortrage vom 6. Dezember 1837 gestellten Antrag, die Bestimmung in die Konzessionsnormen aufgenommen, dass nach Ablauf der Konzession oder bei sonstigem Erlöschen derselben bei jenen Eisenbahnen, welchen mittelst der Konzession das Enteignungsrecht verliehen wurde, das Eigenthum an der Eisenbahn selbst, an dem Grunde und Boden und den Bauwerken, welche dazu gehören, — nach Analogie der von Privaten erbauten Strassen, welche nach Ablauf des 50 jährigen Mauthprivilegiums zur Sicherstellung ihres Fortbestandes immer in das Staatseigenthum übergehen, — sogleich durch das Gesetz ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat überzugehen habe. Graf Mittrowsky erachtete, dass diese Bestimmung nothwendig sei, indem eine solche Bahn nach Erlöschung des Privilegiums, als eine res derelicta, also als Staatseigenthum nach allgemeinen Staatsgrundsätzen anzusehen sei; denn der Grund und Boden sei dem ehemaligen Eigenthümer längst bezahlt und die Eisenbahn durch den 50 jährigen Ertrag ebenfalls getilgt.

Zugleich wurde jedoch in den Konzessionsnormen bestimmt, dass die Staatsverwaltung für den Fall, wenn die Unternehmer in der für die Dauer der Konzession bestimmten Zeit ohne ihre Schuld keinen zureichenden Ersatz für ihre Bauauslagen erlangt haben sollten, billige Rücksicht nehmen und sich geneigt finden lassen wird, den Unternehmern die Fortsetzung ihres Transportbetriebes nach Maassgabe des erlittenen Verlustes eine angemessene Zeit hindurch zu gestatten.

Ausserdem wurde in die Konzessionsnormen die Bestimmung aufgenommen, dass bei Nichtbefolgung oder Verletzung der Konzessionsbedingungen und nach vorausgegangener fruchtloser Warnung und Ahndung die Konzession erlischt, dass die Behörden über die Erfüllung dieser Bestimmungen sorgfältig zu wachen und sich von dem Fortschreiten der Unternehmung fortwährend in Kenntniss zu erhalten haben, dass endlich die politische Landesstelle für jede von einem Aktienvereine besorgte Eisenbahnunternehmung, einen landesfürstlichen Kommissär zu bestellen habe, dessen Bestimmung es ist, jeden statuten- oder vorschriftswidrigen Vorgang der Unternehmung auf geeignete Art zu verhindern; ohne auf die Leitung der Geschäfte oder auf irgend einen Zweig der Gebahrung berathenden oder entscheidenden Einfluss zu nehmen, sollte derselbe ermächtigt sein, allen Berathungen beizuwohnen, alle Akten und Rechnungsabschlüsse einzusehen und alle dienlichen Aufklärungen zu verlangen. Der Aufwand für diese Aufsichtsorgane sollte von der Eisenbahnunternehmung vollständig vergütet werden. Auch diesen Bestimmungen wurde von mehreren Kommissionsmitgliedern widersprochen. Ein Mitglied machte aufmerksam, wohin das führen würde, und in welche Verlegenheit die Behörden gerathen dürften, wenn jedem Eisenbahnunternehmen ein landesfürstlicher Kommissär beigegeben werden sollte. Ein anderes Kommissionsmitglied hob hervor, dass die preussische Regierung zwar einen Kommissär bestelle; insofern sich aber die Gesellschaft in allen Beziehungen zur Staatspolizei an denselben zu wenden habe, so scheine er mehr zum Schutze der Gesellschaft bestellt. Diesen Schutz gewähren in Oesterreich die zuständigen Behörden nach Maassgabe der bestehenden Gesetze, weshalb ein besonderer Kommissär entbehrlich sei. Auch die ursprüngliche Bestimmung des Entwurfes, wonach der Kommissär zur Sistirung gesellschaftlicher Beschlüsse berechtigt sein sollte, war auf lebhafte Bedenken gestossen, welchen dadurch Rechnung getragen wurde, dass lediglich ausgesprochen

wurde, er habe die Durchführung statuten- oder vorschriftswidriger Vorgänge auf geeignete Art zu verhindern.

Der Vertreter des Hofkriegsrathes hatte in der Kommission die Frage angeregt, ob bei der ganz eigenthümlichen Natur der Eisenbahnstrassen und ihres Verhältnisses als Privateigenthum nicht besondere Festsetzungen darüber nöthig wären, wie es mit den Entschädigungsansprüchen bei Zerstörung oder Sperrung der Bahnen im Kriegsfalle zu halten sein würde. Es sprachen sich wohl einzelne Mitglieder dafür aus, durch eine ausdrückliche Bestimmung die Ersatzpflicht des Staates mindestens in Fällen ausdrücklich auszuschliessen, in welchen die Zerstörung einer Bahn vom Feinde erfolgte.

Die Mehrheit der Kommission war indessen gegen die Aufnahme einer Bestimmung bezüglich der Kriegsschäden. Man unterschied hierbei zwischen Kriegsschäden, welche unmittelbar vom Feinde und solchen, welche zwar mittelbar auf Veranlassung der nahen Anwesenheit des Feindes, aber doch unmittelbar durch Anordnungen der eigenen Regierung zugefügt werden. Bezüglich der ersteren Schäden erachtete die Kommission, dass gemäss § 1044 a. b. G. B. die Frage, ob Entschädigung zu leisten sei, von den besonderen Vorschriften der politischen Behörden abhänge, und es nicht nöthig sei, diesbezüglich für die Eisenbahnen besondere Bestimmungen zu treffen.

Hinsichtlich der zweiten erwähnten Kriegsschäden war nach Ansicht der Kommission zu unterscheiden, ob nach Ablauf der Privilegiumszeit das Bahneigenthum an den Staat abgetreten werde oder nicht. Im ersteren Falle schien es ihr allerdings drückend, wenn die Eigenthümer diese Schäden tragen sollten; eine eigene Bestimmung hierüber in die Verleihungsurkunde aufzunehmen, hielt sie nicht nöthig, weil die Verpflichtung zur Vergütung solcher Kriegsschäden schon aus den bestehenden Vorschriften fliessen würde.

In dem zweiten Falle hingegen, wo das Eigenthum der Bahn von dem Staate nicht angesprochen wird, schien es billig, dem Unternehmer die Verpflichtung ausdrücklich aufzuerlegen, dass er derlei Kriegsschäden zu tragen habe, und zu diesem Ende wurde es nöthig erachtet, diesfalls in die Verleihungsurkunde eine besondere Bestimmung aufzunehmen.

Schliesslich hatte der Referent in Analogie der in den Konzessionen für die Holz- und Eisenbahnen sowie für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen Bestimmungen, nach welchen sich jedermann bei Verwirkung einer Strafe von 100 Speziesdukaten von der Errichtung einer gleichen Eisenbahn enthalten solle, in seinen Entwurf die Bestimmung aufgenommen, dass ausser dem gebührenden Schadenersatze auch Konfiskations- und Geldstrafen gegen Eingriffe in das Privilegium verhängt werden sollen. Diese Bestimmung wurde indessen als überflüssig gestrichen, da die in den früheren Eisenbahnprivilegien aufgenommenen Geldstrafen nebst Konfiskation der nachgemachten Gegenstände, aus den Industrieprivilegien entnommen und nur uneigentlich auf Eisenbahnen angewendet worden seien.

Wenn man Eisenbahnen aus dem Gesichtspunkte von Konzessionen betrachte, welche nicht wie die Gegenstände von Industrieprivilegien in leicht zu verbergenden, und nachzumachenden Verfahrungsweisen ausgeübt werden können, sondern weit ausgedehnte Nivellirungen, Bahnanlagen und Anstalten erfordern, die man vor niemand verbergen kann, so sei es einleuchtend, dass der Fall von ähnlichen Eingriffen, wie bei Privilegiengegenständen, nicht leicht denkbar ist, und dass, wenn eine zweite Bahn neben der bewilligten gebaut werden wollte, dieses nicht so verstohlen geschehen könnte, um die weitere Ausführung nicht gleich zu hindern.

Bei Eisenbahnen seien in dieser Beziehung nur Diebstähle, muthwillige Beschädigungen und andere derlei Gesetzesübertretungen denkbar, bezüglich deren die ohnehin schon bestehenden Gesetze ihre Anwendung finden, und keine besonderen Ausnahmegesetze erforderlich seien.

Gelegentlich der zweitmaligen, mit dem Präsidialvortrag des Kanzlers vom 6. Dezember 1837 dem Kaiser erstatteten Vorlage des Entwurfes der Konzessionsnormen erörterte der Kanzler eine Anzahl von Fragen, welche in dem vorgelegten Entwurf der Konzessionsnormen nicht geregelt waren, in so weit ausblickender Weise, dass es von Interesse ist, auf diese Fragen hier in Kürze zurückzukommen. Dieselben betreffen die Sicherheit des Betriebes, in zweiter Linie auch die Hintanhaltung einer unnöthigen Belästigung der Reisenden. Letzterem Gesichtspunkte entspringt der Vorschlag des Grafen Mittrowsky, die Eisenbahnen, wie dies in England der Fall, zu verpflichten, bei Personenzügen ausser Holz nur entschwefelte Kohle (Koks) und keine rohen Steinkohlen als Brennmaterial zu benutzen. Des ferneren sollten die Behörden zur Hintanhaltung der Gefahren des Funkensprühens darauf achten, dass bei Anwendung der Dampfkraft die Lokomotiven so eingerichtet werden, damit weder den Personen noch den nächst gelegenen Häusern oder ganzen Ortschaften und Feldfluren leicht Feuersgefahr drohe, und sollten die Bahnen in den Konzessionen verpflichtet werden, einen erweislich nur durch die Fahrt und den Durchzug der Lokomotive entstandenen derlei Schaden dem Beschädigten entweder nach gütlichem Uebereinkommen oder nach Ausspruch der politischen Behörde zu vergüten.

Es sollte ferner als Regel festgesetzt werden, dass die Eisenbahnen, die mit Dampfkraft befahren werden, nur in einer bestimmten Entfernung von Fahrstrassen bewilligt werden können, welche Distanz gesetzlich bestimmt, und zwar mit wenigstens 30 bis 40 Klafter festgesetzt werden sollte, damit durch das Scheuwerden der in der Nähe auf den Landstrassen getriebenen Thiere nicht Unglück entstehe. Im Zusammenhange damit sollte gesetzlich festgestellt werden, dass Eisenbahnen auf Landstrassen, bestehenden Dämmen oder durch das Publikum benutzten Brücken nicht im Niveau geführt werden dürfen; es sollte denselben nur quer durch, oben oder unten die Führung des Bahnkörpers gestattet werden.

Es sollte ferner daran festgehalten werden, dass dort, wo Krümmungen der Bahn erforderlich werden, möglichst grosse Bögen zur Anwendung kommen. Es sei dies ein für den Transport der Passagiere höchst wichtiger Umstand, da die Mechaniker fortwährend sich damit beschäftigen, den Lokomotiven für die Personenfahrten die grösstmögliche Geschwindigkeit zu verschaffen, da die Entdeckungen in der Physik und Mechanik heutzutage erstaunliche Fortschritte machen, wodurch die Schnelligkeit in der Folge beinahe ins Unglaubliche sich erhöhen könnte, so dass das Leben aller Fahrenden bei zu geringen Krümmungen — und zumal wenn hohe Dämme passirt werden — in Gefahr wäre und es daher nothwendig sei, diese Vorsorge den Behörden zur Pflicht zu machen.

Ganz besondere Aufmerksamkeit widmete Graf Mittrowsky in seinem Vortrage vom 6. Dezember 1837 der Begründung der Nothwendigkeit einheitlicher Spurweite auf allen österreichischen Eisenbahnen. Er empfahl, zu bestimmen, dass in der Regel alle Bahnzüge in der Monarchie einerlei Gleise bezw. Wagenweite und zwar jene haben sollen, welche bei der Nordbahn zur Anwendung gekommen ist. Ausnahmen sollten nur bewilligt werden, wenn sie durch besondere Verhältnisse gerechtfertigt erscheinen. Es sei, wie Graf Mittrowsky zur Unterstützung seines Vorschlages ausführte, aus hoher Staatsrücksicht gerade bei den Eisenbahnen höchst wichtig und selbst in staatswirthschaftlicher und industrieller Hinsicht geboten, hier eine gesetzliche Bestimmung für alle Bahnen einzuführen, in höherer Staatsrücksicht deshalb, weil vorauszusehen ist, welchen Umschwung einstens das Eisenbahnwesen selbst auf das Kriegswesen nehmen werde. Das Geschick künftiger Kriege könne durch Verwendung der Dampfkraft für die Transferirung der Truppen, Munition und aller Kriegsbedürfnisse eine ganz andere, vielleicht zum Wohle der Menschheit den Kriegszustand sehr abkürzende Gestaltung bekommen. Allein hierzu wären grosse Transportmittel für die Bahnen erforderlich; bestehen dann im Umfange der Monarchie auf mehreren Bahnen einige hundert Lokomotiven und einige tausend Wagen gleichen Kalibers, d. i. von Bahnen gleicher Weite des Gleises, so können selbe von allen Seiten, gegen Entgelt oder aus Kriegsnoth requirirt, zusammengestellt und für die zu transportirenden

Massen der Kriegsmittel, von Personen, Thieren und Sachen benutzt werden.

Allein unmöglich wäre die Anwendung solch' ungeheurer kräftiger Kriegsanstalten, wenn man nicht auf allen Bahnzügen mit denselben Bahnwagen fortkommen kann.

In staatswirthschaftlicher und industrieller Rücksicht bezeichnete Graf Mittrowsky die Bestimmung gleicher Bahnweite deshalb für sehr wichtig, „weil sodann überall, wo Eisenhütten und derlei mechanische Werkstätten bestehen oder entstehen werden, nach den bereits vorhandenen, von der Nordbahn eingeführten und verwendeten englischen Mustern Stephenson'sche Wagen gearbeitet würden, die nach und nach hierzu eingelernten Arbeiter überall zu solchen Arbeiten gleich verwendbar würden, und hierdurch eine Art Konkurrenz in den verschiedenen österreichischen Provinzen und deren Werkstätten sich entwickeln würde, wodurch zu Gunsten der Bahnunternehmungen selbst sich die ungeheuren Preise der englischen Muster bald herabmindern, zugleich in grosser Zahl Arbeiter sich ausbilden würden, weil sie wüssten, dass sie überall in Bezug auf Bahngleise und Wagenweite nach gleichen Formen Arbeit erlangen können."

Nachrichten.

Deutschland.

— **Einstellung von Speisewagen in die D-Züge zwischen Berlin und Altona.** Die königliche Eisenbahndirektion Altona hat seit 1. d. Mts. in die zwischen Altona und Berlin verkehrenden Tagesschnellzüge D 5, 6, 7 und 10, ab Altona 12.12 und 4.15, ab Berlin-L. 1.18 und 7.20, besondere Speisewagen eingestellt. Dieselben sind an der Längsseite durch das Schild „Speisewagen" gekennzeichnet. Die Speisewagen laufen vor der Hand in der Richtung nach Berlin vorn, in der Richtung nach Hamburg-Altona hinten im Zuge. Um die mit der Verabreichung warmer Speisen in den Wagenabtheilen der D-Züge für das übrige Publikum verbundenen Belästigungen zu beseitigen, werden vom genannten Tage ab warme Speisen nur noch im Speiseraum des Speisewagens, in welchem das Rauchen untersagt ist, verabreicht. Der Aufenthalt im Speiseraum vor und nach der Mahlzeit ist nur insoweit gestattet, als die Plätze nicht von anderen Reisenden zum Speisen beansprucht werden. In den übrigen Wagenabtheilen der D-Züge werden Getränke und kalte Speisen nach wie vor verabfolgt.

— Der im vorigen Jahre in Geltung gewesene **Ausnahmetarif für Eistransporte** in vollen Wagenladungen ist vom 1. Februar d. J. ab bis zum Jahresschluss wieder in Kraft gesetzt worden (vergl. Nr. 9 S. 141 d. Ztg.).

— Durch die Zeitungen geht ein Auszug aus einem **Bericht der Finanzkommission des braunschweigischen Landtages**, nach welchem diese Kommission in heftigen Angriffen und Anschuldigungen gegen **die preussische Eisenbahnverwaltung** sich ergeht.

Hierzu bemerken die „Berl. Polit. Nachrichten", dass ein näheres Eingehen darauf bis zum Vorliegen des Wortlautes des Schriftstückes vorbehalten bleiben müsse, und fahren fort:

„Wenn aber die gegen die preussische Eisenbahnverwaltung gerichteten Vorwürfe auf so mangelhaften thatsächlichen Unterlagen beruhen, wie die Andeutung, dass der preussische Staat die braunschweigischen Bahnen von dem braunschweigischen Staate erworben habe, so wird an deren gänzlicher Hinfälligkeit nicht gezweifelt werden können. Der Sachverhalt betreffs des Erwerbes der braunschweigischen Eisenbahnen durch Preussen war bekanntlich der, dass der braunschweigische Staat seine Eisenbahnen gar nicht an Preussen verkaufte, dieses vielmehr die Bahnen von Privatgesellschaften, welche dieselben vorher erworben hatten, erstanden hat. Und zwar hatten diese Privatbahngesellschaften die braunschweigischen Eisenbahnen vom braunschweigischen Staate zu einem so hohen Preise gekauft, dass sie nur mit Mühe eine Verzinsung des Anlagekapitals mit knapp 3 % herauszuwirthschaften vermochten. Auch der preussische Staat hat demzufolge für die gedachten Bahnen einen Kaufpreis anlegen müssen, welcher deren Werth mindestens völlig gleichkommt."

— Der Bericht der Direktion der **Lübeck-Büchener Eisenbahn** an die zum 14. d. Mts. einberufene Generalversammlung bemerkt zunächst, dass zur Aufbringung der Kosten für die Bahnhofsbauten eine Anleihe aufgenommen werden soll. Die Anleihe ist vorläufig auf 3 000 000 ℳ. festgesetzt. Folgende Anträge sollen der Generalversammlung zur Beschlussfassung unterbreitet werden: Die Versammlung wolle 1. der Weiterführung der Lübeck-Hamburger Bahn über den bestehenden, künftig zu beseitigenden Lübecker Personenbahnhof in Hamburg hinaus bis in den am Glockengiesserwall zu erbauenden, gemeinschaftlich zu benutzenden Hauptbahnhof Hamburg, der Anlage einer Güterbahn von Wandsbek nach Rothenburgsort und eines Rangirbahnhofes daselbst, sowie der Herstellung einer Gleisverbindung von dem letzteren nach dem Lübecker Güterbahnhof in Hamburg nach Maassgabe der mit der Senatskommission für die Eisenbahnanlagen Hamburgs und der preussischen Eisenbahndirektion zu Altona vereinbarten Plänen zustimmen; 2. vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung über die Beschaffung der nach den Vereinbarungen mit Hamburg und Preussen von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft für jene Anlage aufzuwendenden Mittel die Aufnahme eines zu 3,5 % verzinslichen Darlehens bis zum Betrage von 3 000 000 ℳ. bei dem Hamburgischen Staate zur vorläufigen Bestreitung der Baukosten genehmigen. Laut Abkommen mit dem Hamburgischen Senate würde die Anleihe von 3 000 000 ℳ. je zur Hälfte zum 1. April 1900 und 1901 zahlbar und bis zum 1. April 1905 mit der Maassgabe gewährt sein, dass der Gesellschaft die Rückzahlung jederzeit nach vorgängiger zweimonatlicher Kündigung zusteht.

— **Eisenbahnvorarbeiten.** Dem Eisenbahnkomitee Anger-Wegscheid in Bayern wurde die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Lenggries nach Anger-Wegscheid und dem Stadtmagistrat Landshut die gleiche Bewilligung für eine Lokalbahn von Erding über Wartenberg nach Landshut auf die Dauer eines Jahres unter Genehmigung der Uebertragung der Projektirungsarbeiten für diese Linie an die Firma Sager & Wörner in Aschaffenburg ertheilt.

— **Sächsischer Eisenbahnrath.** Die Tagesordnung für die am 2. d. Mts. stattgefundene 36. Sitzung des der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen beigeordneten Eisenbahnrathes enthielt folgende Punkte: 1. Mittheilungen über die Ergebnisse der letzten Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen; 2. Berathung eines Antrages der Handelskammer Leipzig auf Versetzung der Häute und Felle (rohen, grünen und gesalzenen sowie getrockneten) in den Spezialtarif I und in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter der Spezialtarife; 3. Erörterung der Frage, ob Margarine unter die Zahl der ermässigten Eilgüter aufzunehmen sei und endlich eine Besprechung des Entwurfes für den nächsten Sommerfahrplan.

— Am 1. d. Mts. ist die 27,81 km lange schmalspurige **Nebeneisenbahn** der sächsischen Staatseisenbahnen **von Wilsdruff nach Nossen** (Bahnhof) mit den Zwischenstationen Birkenhain-Limbach, Helbigsdorf bei Wilsdruff, Herzogswalde, Mohorn, Oberdittmannsdorf, Niederdittmannsdorf, Oberreinsberg, Niederreinsberg, Obergruna-Bieberstein, Siebenlehn und Nossen (Haltepunkt) für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

— Der Verband der **Textilindustriellen** von Chemnitz und Umgebung hat an den Reichstag eine Eingabe mit dem Antrag gerichtet, dass eine Route geschaffen wird, auf welcher binnen 3—4 Tagen von Sachsen nach **London** zum Preise von 7 ℳ. pro 100 kg Frachtgüter befördert werden oder dass wenigstens die zugesagten 98 Stunden eingehalten werden und dass entschiedene Vorsorge getroffen wird und Kautelen geschaffen werden, dass der Verkehr sich in der erbetenen kurzen Frist zu den angeregten Sätzen glatt und sicher vollzieht. Es wird nämlich von den Antragstellern unter ziffermässiger Begründung darüber geklagt, dass von den betheiligten Bahnverwaltungen ein Kurswagen Chemnitz- bezw. Leipzig-Vlissingen eingestellt worden sei, der Güter von Chemnitz nach London in 98 Stunden zur Ablieferung bringen solle, dass in Wirklichkeit aber die Güter 13 bis 14, in letzter Zeit sogar 17 Tage, d. h. längere Zeit als bei Aufgabe durch den Spediteur, brauchen.

Sollten sich diese Angaben bestätigen, so würde das allerdings für die Unzulänglichkeit der bahnseits getroffenen Einrichtungen sprechen. Der Textilindustrie, die jetzt unter besonders ungünstigen Verhältnissen arbeitet, wäre eine Erleichterung zu gönnen. Ob indess der Reichstag die richtige

Adresse für die abgesandte Petition sei, dürfte sehr zu bezweifeln sein.

— Die Fortschritte, die die Technik im Bau automobiler Fahrzeuge, der wie es jetzt dienstlich heisst **„Selbstfahrer“**, gemacht hat, legen der **Militärverwaltung** die Verpflichtung auf, in Versuche einzutreten, um diese Erfindung für den Nachschub an Verpflegungsmitteln für die Armee und den Munitionsersatz der Truppen im Felde durch den Bau geeigneter Selbstfahrer zu verwerthen. Der Reichsmilitäretat enthält eine entsprechende Forderung von 100 000 *M.* für jene Versuche. Die Privatindustrie hat bereits Konstruktionen aufzuweisen, die Lasten bis 5 000 kg zu befördern vermögen, und bei Gelegenheit der Kaisermanöver 1898 in Westfalen war ein solches Fahrzeug mit Benzinmotor im Dienste der Intendantur zum Transporte von Verpflegungsmitteln von und nach den Magazinen thätig. Im allgemeinen hat dieser Selbstfahrer in seinen Leistungen auch befriedigt. Da jedoch einmal eine Explosion vorgekommen ist, hat sich die Militärverwaltung, dem „Hamb. Corresp.“ zufolge, entschlossen, von solchen Motoren abzusehen.

— Unter der Firma **„Motor“** hat sich in München eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung gebildet, welche **Motorfahrzeuge** aller Art liefern soll und die vor allem den Personenverkehr in grösseren Städten, den Vorortverkehr, den Verkehr zwischen Bahnendstationen und entfernt gelegenen Ortschaften, sowie den Transport von Gütern mittelst Motorwagen übernimmt. Die Gesellschaft ist mit 500 000 *M.* Kapital ausgestattet.

— **Personalnachrichten.** In der Nacht vom 27. zum 28. Januar ist der Geheime Oberbaurath Friedrich Lex, vortragender Rath im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, nach vorangegangenem längeren Leiden verschieden. Im Jahre 1833 in Meschede geboren, hat er, nachdem er 1863 die Baumeisterprüfung abgelegt hatte, seit 1867 ununterbrochen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung angehört. Mehr als 20 Jahre dieser Zeit waren der Ausgestaltung und Fortentwickelung des Netzes der vormaligen bergisch-märkischen Eisenbahn gewidmet, bei welcher er in verschiedenen Stellungen, zuletzt als Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld thätig war und um welche er sich durch sein technisches Können, durch seine Pflichttreue und Energie hervorragende Verdienste erworben hat. Nach kurzer Beschäftigung in den Jahren 1891 und 1892 als Dirigent der IV. Abtheilung der königlichen Eisenbahndirektion in Breslau wurde er im November 1892 in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen.

Ab 15. Februar d. J. treten bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung in den höheren Stellen nachstehende Personalveränderungen ein: zum Direktor und Vorstand des erledigten Oberbahnamtes Augsburg wurde der Generaldirektionsrath Albert Jäger unter Belassung seines Titels und der Rechte eines Kollegialrathes berufen und zum Direktor und Vorstand des gleichfalls erledigten Oberbahnamtes Nürnberg der seitherige Oberingenieur beim Oberbahnamte Augsburg, Georg Henck, befördert; ferner wurde bei der Generaldirektion der mit dem Titel und Range eines Rathes bekleidete Oberingenieur Heinrich Zelt zum Generaldirektionsrathe sowie der mit Titel und Rang eines Oberinspektors bekleidete Assessor Karl Thumser zum wirklichen Oberinspektor, ausserdem die Bezirksingenieure Karl Straub bei dem Oberbahnamte München, Karl Bauer bei dem Oberbahnamte Rosenheim und Mathias Spiegel in Kempten bei dem Oberbahnamte Augsburg zu Oberingenieuren befördert und den Bezirksingenieuren Richard Frobenius, Nikol. Körper und Johannes Schrenk der Titel und Rang eines Oberingenieurs verliehen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Benutzung der Bremsen von mit feuergefährlichen Gütern beladenen, mit eisernen Bremsklötzen versehenen Wagen.** Auf Grund der günstigen Erfahrungen, welche bei der probeweisen Benutzung der Bremsen von mit Spiritus beladenen und mit eisernen Bremsklötzen versehenen Reservoirwagen auf den nordöstlichen Linien der österreichischen Staatsbahnen gemacht worden sind, hat das Eisenbahnministerium (11. Januar 1899) in Abänderung der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe und für den Betrieb auf Lokalbahnen (Sekundärbahnen, Vizinalbahnen und dergl.) gestattet, dass auch Bremswagen, welche mit anderen feuergefährlichen Gütern als Petroleum beladen sind, dann mit Bremsern besetzt werden dürfen, wenn diese Wagen eiserne Bremsklötze haben.

— **Wohlfahrtsmaassnahmen bei den Eisenbahnen.** Der österreichische Eisenbahnminister hat an alle Privatbahnverwaltungen einen Erlass gerichtet, womit denselben mehrere im Bereiche der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung neu erlassene Dienstvorschriften, enthaltend eine Arbeitsordnung für das in den Werkstätten und Heizhäusern beschäftigte Personal und Normen zur Wahrung von dessen persönlicher Sicherheit, sowie Bestimmungen über die Aufnahme und Ausbildung von Lehrlingen in den Werkstätten, zur Kenntnissnahme und Einführung empfohlen werden. Der Minister betonte, dass er Werth darauf legen würde, wenn diese bei den Staatsbahnen mit 1. Januar d. J. in Wirksamkeit getretenen Maassnahmen mit der etwa durch die besonderen Verhältnisse bedingten Anpassung auch bei den Privatbahnen in Geltung gesetzt werden.

— Im österreichischen Abgeordnetenhause wurde in der Angelegenheit des mit 1. April d. J. für den Vereinsverkehr in Kraft tretenden **„Uebereinkommens, betreffend die Leitung von Gütern über Hilfswege bei Verkehrsstörungen“** folgende Interpellation eingebracht: „Zeitungsnachrichten zufolge haben die österreichischen und die reichsdeutschen Eisenbahnverwaltungen ein neues, ab 1. April 1899 in Kraft tretendes Uebereinkommen geschlossen, demzufolge sich die Verwaltungen des Vereins deutscher Eisenbahnen in Fällen von Verkehrsunterbrechungen die gegenseitige Benutzung ihrer Bahnstrecken als Hilfswege gewährleisten. Veterinärpolizeiliche und sonstige behördliche Verbote werden einer Verkehrsstörung gleich geachtet. Durch letztere Bestimmung wird den Viehtransporten nach dem westlichen Europa, insbesondere aus Ungarn, auch für den Fall, dass das Deutsche Reich seine Grenze aus veterinärpolizeilichen Gründen sperrt, der ungestörte Transport auf den österreichischen Linien zu der auf dem unterbrochenen Wege gültigen Frachtrate gesichert. Obzwar dieses Hilfsroutenübereinkommen sich nur auf die beim Bekanntwerden der Verkehrsstörung beziehungsweise des Veterinärverbotes übernommenen Güter beziehungsweise lebenden Thiere erstreckt, ist doch gar keine Gewähr dafür gegeben, dass seitens der übernehmenden Eisenbahnen, namentlich Ungarns, nicht trotz des Bekanntwerdens des Verbotes noch weitere Viehtransporte angenommen und auf die österreichischen Hilfsrouten geleitet werden.

Abgesehen hiervon muss es sehr bezweifelt werden, ob es zweckmässig ist, Sendungen, welche ein anderer Staat, zum Beispiel das Deutsche Reich, als seuchenverdächtig von dem Transporte ausschliesst, gerade auf die innerösterreichischen Linien zu lenken und derartige Viehtransporte durch Nieder- und Oberösterreich sowie die Alpenländer zu leiten. Wenn auch vielleicht nicht immer die unmittelbare Folge dieser Transportverlegung verdächtigen Viehes ein Ausstreuen der Infektion in den von den Hilfsrouten durchlaufenen Gegenden sein wird, so ist es gar nicht ausgeschlossen, dass gerade der letztere Umstand Anlass bieten wird und kann, dass auch dem Vieh jener österreichischen Länder, durch welche die Hilfsroute geht, der Verkehr über die reichsdeutsche Grenze untersagt wird.

Auf jeden Fall kann diese Angelegenheit für die österreichische Landwirthschaft und den österreichischen Viehhandel ausserordentliche Tragweite annehmen und erscheint es nur billig, wenn die Regierung dieses Uebereinkommen dem Abgeordnetenhause zu dem Zwecke vorlegt, damit dasselbe im Hinblick auf die Sicherung des österreichischen Viehstandes und Viehexportes die auf den Veterinärverkehr bezüglichen Bestimmungen des Hilfsroutenübereinkommens prüft und gegebenen Falles zweckdienliche Anträge stellt. Es wird daher an den Eisenbahnminister die Anfrage gestellt, ob er „geneigt sei, das von den österreichischen und reichsdeutschen Eisenbahnverwaltungen geschlossene, ab 1. April 1899 in Kraft tretende Uebereinkommen, betreffend die Leitung von Gütern und lebendem Vieh über Hilfswege bei Verkehrsstörungen und Veterinärverboten dem Abgeordnetenhause sammt ausführlicher Motivirung unverweilt zur Kenntniss zu bringen?“

— Die Eröffnung der **Theilstrecke Karlsbad-Neudek** der Lokalbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt, welche in kürzester Frist bevorstand, muss, wie der „Prager Ztg.“ gemeldet wird, eine Hinausschiebung erfahren, weil sich in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes Alt-Rohlau das Anschüttungsterrain gesenkt hat, wodurch der Schienenkörper zerstört wurde, und zu dessen Wiederherstellung eine längere Zeit nothwendig ist.

— **Tarifermässigungen für Eistransporte.** Infolge des diesjährigen milden Winters herrscht grosser Eismangel, und muss das Eis vielfach auf grosse Entfernungen mittelst Eisenbahn zugeführt werden. Mit Rücksicht hierauf wurden Schritte gethan, um eine Herabsetzung der Eisenbahntarife für die Einfuhr frischen Eises zu erwirken, da es sich geradezu um einen Nothstand handele. Der Eisenbahnminister, an welchen in dieser Frage herangetreten wurde, gab zu, dass der vorliegende Fall als Nothstand eine besondere Berücksichtigung verdiene, allein mit dem Eistransport seien viele Nachtheile, wie Beschädigung

der Wagen usw., verbunden. Trotzdem werde er die Angelegenheit in Erwägung ziehen und eine Ermässigung der Tarife für diesen Zweck nach Thunlichkeit eintreten lassen.

— Eine für die Eisenhahnreisenden wichtige gerichtliche Entscheidung ist kürzlich, bezüglich der **unrichtigen Markirung der Fahrkarten** gefällt worden. Der Fall ist folgender: Dr. Sch. fuhr am 20. September 1898 von Wien nach Pressbaum mit Benutzung einer Karte, welche er dem thürhütenden Staatsbediensteten zur Markirung vorgewiesen hatte. Während der Fahrt wurde diese Karte wegen unrichtiger Markirung beanstandet. (Die Karte trug die Markirung für Karten in der Richtung nach Wien, und konnte diese Markirung schon deshalb nicht in Wien erfolgt sein, weil die Thürsteher am Wiener Bahnhof mit anderen Markirungszangen ausgerüstet sind.) Dr. Sch. wurde verhalten, den doppelten Fahrpreis (52 Kr.) strafweise zu erlegen, indem angenommen wurde, dass die von ihm am Wiener Bahnhof zur Markirung vorgewiesene Karte richtig markirt war, dass jedoch die dem Revisionsorgane während der Fahrt vorgewiesene Karte nicht die in Wien markirte, sondern eine Karte war, welche in Pressbaum markirt worden und zur Benutzung nach Wien bestimmt war. (Die Karten in der Wiener Lokalstrecke können in beliebiger Richtung benutzt werden.) Ueber die wider das Eisenbahnärar eingebrachte Klage des Dr. Sch. auf Rückzahlung von 52 Kr. entschied das Bezirksgericht in Handelssachen, dass das Eisenbahnärar schuldig sei, den eingehobenen Strafbetrag zurückzuzahlen, da der Fahrgast durch Lösung und Vorweisung der Fahrkarte zur Markirung seiner Verpflichtung nachgekommen sei. Ob die Markirung eine ordnungsmässige war oder nicht, und wie es kam, dass die Markirung nicht entsprechend war, ist für die Entscheidung ohne Belang, da dem Fahrgaste nicht obliegt, für eine ordnungsmässige Markirung Sorge zu tragen, sondern dass die Markirung durch die hierzu bestellten Organe stattfinde. Dieser Verpflichtung hat aber Kläger entsprochen. Demzufolge war die Bahn auch nicht berechtigt, dem Kläger neuerlich Fahrgeld und Strafe abzunehmen, weshalb ihr auch die Verpflichtung aufzuerlegen war, den dem Kläger abgenommenen Betrag zurückzustellen.

— **Strafprozess gegen den Inhaber und einige Bedienstete des Eisenbahntarif- und Auskunftsbüreaus „Herold“.** Unter dem Titel Eisenbahntarif- und Auskunftsbüreau „Herold“ errichtete der ehemalige Tarifbeamte Wille, wie seinerzeit berichtet wurde, vor einigen Jahren in Wien ein Büreau, welches sich hauptsächlich mit der Nachrechnung von Frachtbelegen und Einziehung von zuviel erhobenen Frachtgebühren befasste. Als Entgelt für seine Thätigkeit sollte er 30 bis 50 % des von den Bahnen zurückerstatteten Frachtbetrages bekommen. Wille, welcher vermöge seiner fachlichen Tüchtigkeit allmählich eine grosse Klientel zu gewinnen verstand, begnügte sich indessen nicht mit diesen Provisionsantheilen, sondern zog auch darüber hinaus unrechtmässigen Vortheil, indem er den von ihm vertretenen Parteien geringere als die ihm von den Bahnen flüssig gemachten Beträge auswies und erstattete. Wille wurde wegen Betruges in Anklagezustand versetzt. Gleichzeitig wurde gegen zwei Bedienstete desselben die Anklage wegen Mitschuld erhoben.

Nach einer mehrtägigen Verhandlung endete am 27. Januar d. J. der Prozess gegen den Hauptangeklagten Wille vor dem Wiener Schwurgerichte mit der Verurtheilung desselben zu drei Jahren schweren Kerkers. Die beiden mitangeklagten Bediensteten des Wille wurden freigesprochen. Die Geschworenen bejahten zwar auch bezüglich der beiden Mitangeklagten die Schuldfragen, gaben aber in ihrem Verdikte einstimmig der Ansicht Ausdruck, dass sie unter unwiderstehlichem Zwange gehandelt haben.

Nicht ohne Interesse sind die Schlussausführungen des Staatsanwalts und des Vertheidigers des Hauptangeklagten. Der Staatsanwalt sagte einleitend:

„Unsere Zeit steht im Zeichen des Verkehres. Mit jeder neuen Erfindung rücken die Länder, Völker, Staaten, ja selbst die Welttheile einander näher. Das moderne Eisenbahnwesen hat ein dichtes eisernes Netz um den bewohnten Erdball geworfen. Der Güterverkehr ist ins Ungeahnte gestiegen, und zu den täglichen Bedürfnissen des kleinen Mannes müssen heute selbst fremde Welttheile beisteuern. Ein Kind dieser Erfindungen ist das Reklamationswesen. Auf den ersten Blick scheint nichts einfacher als eine Frachtenrechnung. Man irrt jedoch darin; das ist oft sehr schwierig, und selbst die schwierigsten Fragen müssen häufig von untergeordneten Beamten gelöst werden. Begreiflich ist, dass Irrungen häufig und leicht vorkommen können. Wie segensreich könnte da ein reelles Reklamationsbüreau für den Handelsstand wirken! Viele Tausende von Gulden könnten da dem Kaufmannsstande erspart werden. Um so sträflicher ist es aber, wenn ein Reklamationsbüreau die Unkenntniss der Parteien benutzt, um sich zu bereichern, und damit bin ich bei dem Reklamationsbüreau ‚Herold‘ angelangt.“

Der Staatsanwalt erörterte nun des näheren die Resultate der Verhandlung, bekämpfte die Verantwortung des Hauptangeklagten und sagte dann in betreff der mitbeschuldigten Bediensteten des Wille: „Es wird der Versuch gemacht, darzuthun, dass diese beiden Beamten unter unwiderstehlichem Zwange gehandelt hätten; sie hätten fürchten müssen, sonst ihre Stellung zu verlieren und in die grösste Noth zu gerathen. Allein wir haben gehört, dass eine Anzahl anderer Beamten die ihnen gestellten Zumuthungen zurückgewiesen hat, dass einer derselben sogar, um Unlauterkeiten zu verhindern, die Zahlen in den Avisi statt mit Ziffern mit Buchstaben eintrug und doch nicht entlassen worden sei, sowie dass viele sich fluchtartig dieser Thätigkeit entzogen.“ Der Staatsanwalt bittet die Geschworenen, im Sinne seiner Ausführungen dem Rechte seine Genugthuung zu geben.

Der Vertheidiger des Hauptangeklagten besprach die Komplizirtheit des Tarifwesens und wies darauf hin, dass man an den Kalkulanten einer kleinen Station unmöglich die Zumuthung einer genauen Tarifberechnung stellen könne, da ja so ein Beamter nicht einmal alle nöthigen Behelfe habe. „Ich kann versichern“, rief der Vertheidiger aus, „dass man die Tariflehre eine Art Geheimlehre, eine Kabala, nennen kann.“ Der Vertheidiger kam dann auf das Reklamationswesen als solches zu sprechen. Im Anfange sei die Kaufmannschaft froh gewesen, wenn sie welchen Betrag immer im Reklamationswege von den Bahnen zurückerhalten habe. Man könnte das Reklamationswesen am besten mit einem Kehrichtwagen vergleichen, in dem jemand mit dem Auftrage herumzuwühlen habe, um einen Kreuzer zu finden. Im Geschäftsleben gebe es keine Pflicht zur Wahrheit. Man könne sich darüber mit Recht moralisch entrüsten, allein von der Immoralität bis zum Verbrechen sei noch ein weiter Weg. Wer diesen Weg betrete, dem könne man getrost die Achtung versagen, aber man könne ihn nicht zum Verbrecher stigmatisiren. Es sei Sache der Gesetzgebung, die Illoyalität im Geschäftsleben unter eine Strafsanktion zu stellen, so wie dies in anderen Ländern, wie in Frankreich, der Fall sei. (Gegen diese sonderbare Auffassung des Vertheidigers über die Geschäftsmoral wurde seitens der Geschworenen ausdrücklich Protest erhoben.) Der Vertheidiger suchte schliesslich an der Hand des Gesetzes nachzuweisen, dass Wille, wenn er schon eine verbrecherische Handlung begangen habe, nicht das Verbrechen des Betruges, sondern das Verbrechen der Veruntreuung begangen habe. Wenn es sich um einen systemmässig betriebenen Betrug handeln würde, hätte man dem Wille viel mehr Fälle nachweisen müssen, als dies die Anklage versuchte. Der Vertheidiger schloss wie folgt: „Wille hat seit dem Jahre 1882 10 000 Geschäfte im Auftrage seiner Kunden durchgeführt und von diesen wurden nur 120 von der Staatsanwaltschaft als betrügerische hingestellt.“

— **Eistransporte vom Csorbasee.** Angesichts des milden Winters dürfte der Csorbasee im Liptauer Komitat, welcher 1 387 m (4 395 Fuss) über dem Meeresspiegel liegt, wie schon wiederholt, berufen sein, mit seinen grossen Eismassen nicht nur Ungarn, sondern auch dem Auslande bei dem fühlbaren Mangel an Eis auszuhelfen. Bereits im Jahre 1873, wo ebenfalls ein eisarmer Winter war, ein Jahr nach vollständiger Eröffnung der Kaschau-Oderberger Bahn, wurden die ersten Eistransporte von diesem Hochgebirgssee expedirt. Das Eis musste damals vom Csorbasee zur Station Csorba der Kaschau-Oderberger Bahn mittelst Schlitten gebracht werden, da die Csorbaseezahnradbahn erst im Jahre 1896 eröffnet wurde; demzufolge konnten die Eistransporte damals keinen besonderen Aufschwung nehmen.

— Der ungarische Handelsminister entschied, dass die auf die Lehrlinge und Gehilfen bezüglichen Bestimmungen des Gesetzartikels XVII (1884, § 183, Punkt g) auf die **Eisenbahnreparaturwerkstätten**, insofern diese ausschliesslich für die betreffende Eisenbahnunternehmung arbeiten, keine Anwendung finden.

— Die ungarische Generalinspektion für Eisenbahnen und Schifffahrt hielt am 21. Januar d. J. die technisch-polizeiliche Begehung des auf der Strecke Csacza-Landesgrenze gelegten **2. Gleises der Kaschau-Oderberger Bahn.** Auf Grundlage des befriedigenden Ergebnisses wurde dasselbe sofort dem Verkehr übergeben.

Rumänien.

— **Staffeltarife für Eilgut und sperrige Güter.** Die rumänische Staatseisenbahnverwaltung beschloss, das System der Staffeltarife, wie dies rücksichtlich des Gepäcktarifes bereits geschehen, auch im Eilguttarife und im Tarife für sperrige Güter in erhöhtem Umfange zur Anwendung zu bringen. In

Durchführung dieses Beschlusses sind am 1. d. Mts. folgende Tarife in Kraft getreten:

Für Eilgut: Bis 108 km gelangt der feste Satz von 3,5 Cts. pro 100 kg und Kilometer zur Anwendung. Für weitere Entfernungen wird die dem Gepäcktarife zu Grunde gelegte Staffel angewendet, welche bei 100 km mit 4 Cts. pro 100 kg und Kilometer beginnt und bei 300 km auf 2 Cts. pro 100 kg und Kilometer herabgeht. Von 300 km ab wird ebenfalls wie beim Gepäcktarif der feste Satz von 2 Cts. pro 100 kg und Kilometer berechnet. Diese Reform des Eilguttarifes ist eine Folge der Ermässigung des Gepäcktarifes, welcher für Entfernungen über 108 km den früher zur Anwendung gekommenen Eilguttarif bedeutend unterbietet.

Das Verhältniss der Taxen dieser beiden Tarife ergibt sich aus folgender Tabelle:

Kilometer	Gepäck	Eilgüter
	Centimes pro 10 kg	
10	4	3,5
50	20	17,5
100	40	35,0
150	45	
200	50	
300	60	
400	80	
500	100	
600	120	
700	140	
800	160	
900	180	

Für sperrige Güter soll eine Staffel Anwendung finden, welche mit dem bisherigen festen Satze von 2,25 Cts. pro 100 kg und Kilometer beginnt und bei 300 km auf 1,5 Cts. pro 100 kg und Kilometer herabgeht.

Auf diese Weise ergibt sich folgender Tarif:

Kilometer	Centimes pro 100 kg	Kilometer	Centimes pro 100 kg
10	22	400	600
50	106	500	750
100	200	600	900
150	283	700	1 050
200	350	800	1 200
300	450	900	1 350

Infolge der Anwendung des Staffelsystemes für Gepäck, Eilgut und sperrige Güter (in den Personentarifen sowie auch in den meisten Spezial- und Ausnahmetarifen ist es bereits seit längerer Zeit durchgeführt) sind nunmehr nur noch die Stückguttarife (Klasse I und II) und die Wagenladungstarife (Klasse A, B und C) sowie der Tarif für das ermässigte Eilgut auf Grund fester Sätze erstellt.

— **Ausfuhrtarife.** Bisher wurde der bestehende Ausfuhrtarif für Wolle, Fette, Wein, Spiritus, Eier, Felle, Häute usw. (in Mengen von wenigstens 5 000 kg) auf Grund des festen Satzes von 4 Cts. pro Tonne und Kilometer berechnet. Um die Exportfähigkeit dieser Landesprodukte zu erhöhen, wird der gedachte Einheitssatz durch eine Staffel ersetzt werden, welche bei 4 Cts. pro Tonne und Kilometer beginnt und bei 300 km auf 3 Cts. pro Tonne und Kilometer herabgeht.

Von dieser Maassnahme sind jedoch die Tarife für Getreide, Bau- und Nutzhölzer, Borstenvieh und Petroleum ausgeschlossen, rücksichtlich welcher abweichende Berechnungsgrundsätze zur Anwendung kommen.

— **Tarifenquete.** Um bei der in Aussicht genommenen Revision der Lokaltarife dem Wunsche der industriellen Kreise nach Möglichkeit nachzukommen, hat die Verwaltung der rumänischen Staatsbahnen sämmtliche Interessenten des Landes durch einen Fragebogen um gutachtliche Aeusserung bezüglich der Tarifirung der Rohprodukte und der Fabrikate ersucht, und ihnen anheimgestellt, bei dieser Gelegenheit sich über sämmtliche mit ihrem Industriebetriebe im Zusammenhange stehende tarifarische Fragen auszusprechen.

— Die **Einnahmen der rumänischen Staatsbahnen** beliefen sich nach den provisorischen Ausweisen für das Jahr 1898 auf 18 570 362 Frcs. aus dem Personenverkehre, 603 095 Frcs. aus dem Gepäckverkehre, 1 661 722 Frcs. aus dem Eilgutverkehre und 31 399 272 Frcs. aus dem Güterverkehre, zusammen auf 52 234 451 Frs. Im Vergleiche mit dem Vorjahre (47 279 302 Frcs.) ergibt sich für das Jahr 1898 eine Mehreinnahme von 4 955 149 Francs.

Vereins-Ausland.

— Der dänische Minister des Innern hat dieser Tage — wie der „Hamb. Corresp.“ berichtet — verschiedene Vorlagen behufs **Erweiterung des dänischen Eisenbahnnetzes** dem Reichstage unterbreitet. Er verlangt hierzu 17 000 000 Kronen, darunter 4 500 000 Kronen zur Vergrösserung der Werkstätten am Kopenhagener Bahnhofe. Zur Verbesserung des internationalen Verkehres soll der Bahnhof in Korsör erweitert und die Dampffährenverbindung über den grossen Belt verbessert werden, wozu 135 000 Kronen verlangt werden. Ferner soll ein doppeltes Gleise auf Fühnen angelegt werden. Bezüglich des Planes, eine Brücke über den kleinen Belt zu bauen, sind die Untersuchungen jetzt so weit gediehen, dass man mit den Vorarbeiten, wozu 160 000 Kronen verlangt werden, beginnen kann. Die Brücke wird ungefähr 15 000 000 Kronen kosten.

Nach dem politischen Ausgleiche in 1894 wurde ein Eisenbahngesetz angenommen, wonach Privatbahnen mit staatlicher Beihilfe im ganzen Lande angelegt werden sollten. Die hierzu bewilligten Mittel sind jetzt verbraucht, und von mehreren Gruppen des Folkethings wurde der Wunsch geäussert, dass der Staat neue Beiträge zu dem genannten Zwecke bewillige. Der Minister des Innern hat jedoch kategorisch erklärt, dass die Regierung diesen Wunsch nicht erfüllen könne.

— Mit dem Bau einer **Brücke über den kleinen Belt** will Dänemark jetzt Ernst machen, wie die dem Folkething zugegangene Vorlage zeigt, in der 60 000 Kr. für die Kosten eines Preisausschreibens verlangt werden. Trotzdem sich drei Wasserstrassen zwischen Jütland und Schweden hindurchschieben, der kleine Belt, der grosse Belt und der Sund, ist doch ein ununterbrochener Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und der skandinavischen Halbinsel möglich, und zwar mit Hilfe der grossen Dampffähren, die in Dänemark eine so grosse Verbreitung gefunden haben und die zwischen den vom Meere zerklüfteten Bestandtheilen des Königreiches die vorzüglichste Verbindung unterhalten. Ueber den kleinen Belt hat der Verkehr einen besonders grossen Umfang angenommen, aber es machen sich, wenn Eisschwierigkeiten eintreten, grosse Uebelstände geltend. Sichere Abhilfe kann nur eine Hochbrücke über diesen Belt schaffen. Die Kosten einer solchen werden auf gegen 16 000 000 Kr. veranschlagt. Während die Dampffährenverbindung zwischen Strib (Insel Fühnen) und Fredericia (Jütland) von statten geht, soll die Brücke zwischen südlicher gelegenen Punkten zu liegen kommen. Der kleine Belt hat an der geplanten Stelle 2 300 dänische Fuss Breite, und wahrscheinlich wird die Brücke zwei Pfeiler im Wasser erhalten, die etwa 42 m über dem Spiegel hervorragen müssen.

(„Voss. Ztg.“)

— Die Aktionäre der **Thunerseebahn** beschlossen den Ankauf der Boedelibahn (zwischen Thuner- und Brienzersee) nach Kündigung ihres Betriebsvertrages mit der Jura-Simplonbahn.

— Die Nachricht, dass der Sultan dem Geheimen Regierungsrath Dr. Zender in Konstantinopel, Direktor der anatolischen Bahnen, die Genehmigung zur Legung und zum Betriebe eines unterseeischen **Telegraphenkabels von Konstantinopel nach Konstanza**, dem rumänischen Hafenplatze am schwarzen Meere, endgültig ertheilt hat, wird der „Köln. Ztg.“ bestätigt.

— Die **Einnahmen der anatolischen Eisenbahnen** im Jahre 1898 sind hinter denen des Vorjahres zurückgeblieben, da im letzten Jahre zwei wichtige Faktoren für die Höhe der Einnahmen in 1897 fortfielen. Das Jahr 1897 hatte eine aussergewöhnlich gute Ernte gebracht, welche einen enormen Getreidetransport zur Folge hatte, und ferner fielen die grossen Militärtransporte aus Anlass des türkisch-griechischen Krieges nicht unerheblich ins Gewicht. Die Einnahmen aus Militärtransporten waren dagegen im Jahre 1898 nur unbedeutend und die Ernteerträgnisse blieben gegen die des Vorjahres um Beträchtliches zurück. Trotzdem sind die Gesammteinnahmen nicht ungünstige zu nennen. Es beliefen sich im Jahre 1898 die gesammten Roheinnahmen der anatolischen Bahnen (zusammen 1 022 km) auf 36 964 260 Goldpiaster (1897 47 323 090 G.-P.). Die von der türkischen Regierung für 1898 zur Komplettirung der von ihr garantirten Roheinnahme zu zahlende Summe — für 1897 11 540 749 Goldpiaster — steigt naturgemäss für 1898 in demselben Maasse, wie die Einnahmen zurückblieben, gegen das Vorjahr.

Nach einer telegraphischen Mittheilung vom 30. Januar d. J. hat der Sultan ein Jrade unterzeichnet, wonach die anatolische Eisenbahngesellschaft die Berechtigung erhält, einen grossen **Handelshafen in Haidar-Pascha** zu erbauen.

— Die „Times" erfährt, über die **chinesische 5 % Eisenbahnanleihe** von 2 300 000 £ sei nunmehr ein endgültiges Abkommen getroffen. Die Anleihe werde von der chinesischen Regierung ohne irgend welchen Vorbehalt garantirt und sei noch besonders sichergestellt durch die nördlichen Bahnlinien, von denen ein grosser Theil bereits gebaut sei. Der Prospekt werde wahrscheinlich Ende der Woche von der „Hongkong and Shanghai Banking Corporation" veröffentlicht werden. Die chinesische Regierung habe sich dem englischen Gesandten Sir C. Macdonald gegenüber zudem verpflichtet, die Eisenbahnen, welche die Bürgschaft für die Anleihe bilden, nicht an irgend eine auswärtige Macht zu veräussern.

— Nach einem Berichte von Anfang Dezember 1898 war, wie das „D. Kol.-Bl." mittheilt, von der Bahn **Swakopmund-Windhoek** das Bahngleis bis Kilometer 86, der Unterbau bis Kilometer 109, das Telephon bis Kilometer 100 fertiggestellt. Am Bahnbau waren thätig: 2 Offiziere, 1 Rechnungsbeamter, 14 Unteroffiziere, 240 weisse und 230 farbige Arbeiter. 19 Pferde und 76 Maulesel standen zur Verfügung. Die Hauptschwierigkeit des Baues liegt in der Wasserversorgung. Ferner wird mitgetheilt, dass der Regierungsbaumeister Ortloff Ende November mit den für den Hafenbau bestimmten Beamten und Arbeitern in Swakopmund eingetroffen ist. Der Gesundheitszustand der Leute ist bisher ein zufriedenstellender. Es sind zunächst Feststellungen über das Vorhandensein von brauchbarem Gestein in der Nähe der Küste erhoben worden. Erfreulicherweise ist Granit 2,5 km von der Baustelle und 300 m vom Meeresstrande entfernt vorgefunden worden. Der Granitfels steht nicht als Berg an, sondern liegt nur etwa 7 m über dem Meeresniveau. Zum Zwecke der Gewinnung des Granites ist mit der Transportbahn begonnen worden, auch ist eine Kolonne Arbeiter mit der Bloslegung des Felsens beschäftigt. Für die Erschliessung des erforderlichen Süsswassers wird 150 m oberhalb der jetzigen Wasserstelle des Swakopflusses eine Brunnenanlage hergestellt.

— Sowohl der Kongostaat als auch der belgische Staat haben das Recht, jederzeit die **Kongoeisenbahn** unter festgesetzten Bedingungen anzukaufen. Auf Antrag der Eisenbahngesellschaft hat der Kongostaat auf 10 Jahre auf sein Ankaufsrecht verzichtet, damit die Gesellschaft den Gewinn ihres mit so grossen Anstrengungen geschaffenen Werkes einsammeln kann. Die belgische Regierung hat jetzt bei den Kammern beantragt, gleichfalls auf 10 Jahre, also bis zum Jahre 1909, auf das Ankaufsrecht zu verzichten. Man erwartet die Zustimmung der Kammern.

— **Tarifunsicherheit in Amerika.** Aus Washington wird gemeldet: Die zwischenstaatliche Verkehrskommission hat ihren Jahresbericht eingereicht, in welchem sie von neuem betont, dass das Gesetz zur Regulirung des zwischenstaatlichen Handels sich als fehlerhaft und unzulänglich erwiesen hat. Die Bemühungen, seine Vorschriften durchzuführen, könnten unter den gegenwärtigen Umständen, bis das Gesetz zweckentsprechend amendirt sei, nur geringen oder gar keinen Erfolg haben.

Inzwischen seien die Verhältnisse für das Publikum sowohl wie für die Eisenbahnen unerträglich geworden. Transportraten blieben unbeachtet, ungerechte Bevorzugungen ereigneten sich fortwährend und die Preise seien schwankend und unbestimmt. Die Betriebsleiter der Eisenbahnen trauten einander nicht und der Versender von Waaren sei immer im Zweifel, welche Transportraten man seinem Konkurrenten berechne. Enorme Summen würden zu dem Zwecke verausgabt, um durch geheime Ratenabmachung, die weit niedriger als die angekündigten Transportpreise, den Geschäftsumsatz zu vergrössern. Für die Bevölkerung im allgemeinen seien diese Reduktionen von geringem Nutzen, denn nur den grossen Frachtversendern würden Herabsetzungen zugestanden. Ein solches Verfahren vermehre die Vortheile des grosskapitalistischen Betriebes zum Schaden und häufig zum Ruin der Kleinhändler.

Als Beweise für die jetzigen Missstände führt der Bericht die im letzten Jahre von der Kommission vorgenommenen Untersuchungen an. Das zwischenstaatliche Verkehrsgesetz wurde z. B. in St. Paul, Minn., übertreten, wo den grossen Mehlfirmen beim Versand nach atlantischen Häfen und anderen Plätzen im Osten besondere Frachtraten bewilligt wurden.

Die Northern Pacificbahn hat auf der Strecke von St. Paul nach Portland unterschiedliche Raten gebraucht. Eine gleiche Gesetzesübertretung erfolgte seitens der Bahnen, die Kohlen aus West-Virginia und Virginia befördern.

Die Entscheidung des Oberbundesgerichtes gegen „Joint Traffic Associations" werde, wie der Bericht hervorhebt, den verderblichen Ratenkrieg noch verschärfen.

Die Schwäche dieser „Traffic Association" liege in dem Mangel an gesetzlicher Macht, ihre Ratenvereinbarungen aufrecht zu erhalten. Uneingeschränkte Konkurrenz der Bahnen bringe die kriminirenden Transportraten hervor.

Die Kommission empfiehlt als Abhilfsmaassnahme, den Bahnen begrenzte „Kombinationen" in Bezug auf Fahrpreise zu gestatten, jedoch nur unter Oberaufsicht und mit Genehmigung der Kommission. Auch könnte durch Einsetzung eines „Board of Managers" seitens der Waarenversender, welcher alle Beschwerden untersuchen sollte, viel zur Abhilfe beigetragen werden.

Die Eisenbahn und die Kunst.

Von **Paul Dehn.**

Kunst und Eisenbahn sind zwei Gebiete, die weit von einander entfernt liegen und nicht leicht in Berührung zu bringen sind. Welch' mannigfaltigen und dankbaren Vorwurf für die Dichtkunst wie für die Malerei boten der Postwagen und das Segelschiff! Wie oft sind diese älteren Verkehrsmittel künstlerisch verwerthet und in Lied und Bild verklärt worden! An die grossartigen und in jeder Hinsicht bedeutsameren Schöpfungen der modernen Technik dagegen haben sich die Dichter und Künstler bisher nur vereinzelt herangewagt.

In Beginne der Eisenbahnzeit beschränkten sich die Dichter der Lokomotive auf Klagen über das Schwinden des Postwagens mit dem Posthorn und seiner Poesie, und allenfalls brachten sie das Sehnen nach einem goldenen Zeitalter des ewigen Friedens zum Ausdruck, das die neuen Verkehrsmittel mit ihrer räumlichen Annäherung der Völker näher zu bringen verhiessen. Aber mancher treffliche Dichter hat auch der Eisenbahn an sich poetische Seiten abgewonnen und nicht zu den schlechtesten Leistungen dieser Art gehören einige Verse des Dr. Gustav Mühl in Strassburg, eines Altelsässers, der seit dem Jahre 1871 sein Deutschthum freimüthig bekannte.

„Schau' den gepanzerten Leib geschwängert mit heulenden Dämpfen,
Schaue den düster qualmenden Hals, der hoch ihm entsteiget,
Alles wie fremd und wundersam! Und immer gefräss'ger
Prasselt die flammige Gluth im Schlunde des Dämons; hastig
Schlingt er die Nahrung hinein, der Urwelt reichliche Spende,
Welche Jahrtausende schon die Erde bewahrte dem Spätling.
Und so braus' er mit uns durch diese bewegeten Zeiten!
Einstmal, wenn sich die Geister erholen vom keuchenden Streben,
Schwindet verdrängt auch er vor stilleren, neuen Gebilden.

Plötzlich jedoch verstummt das ungeduldige Grollen
Tief in des Riesen Brust; einhält er den dampfenden Gluthhauch,
Spannt die volleste Kraft in dumpfem, verheissendem Schweigen.
Schon auch öffneten sich des Saales Pforten der Menge,
Eifrigen Muthes erklimmt ihr lustiges Gewimmel die Wagen.

. . . .

Und nun wandelt der Zug voran. In mächtigen Pulsen
Schiesst der befreiete Dampf jetzt wieder hinauf in die Lüfte,
Rauhen Gezisches, wild, und ballet sich wirbelnd zur Wolke.
Wohl noch bändigt vorerst sein Drängen der Renner, und dennoch
Hinter ihm schwindet sogleich das emsige Leben des Bahnhofs,
Fliehen bereits in der Ferne die stattlichen Häuser und Thürme,
Wie hat alles sich nun mit einem Male verändert!
Eben der Strassen Getümmel und jetzt, als wär' es ein Zauber,
Einsam grünende Trift, allwärts vom Himmel umfangen.
Aber nicht grüsset sie heut' das Herz in gemüthlichem Sinnen:
Vorwärts, vorwärts keuchet der Renner und immer gewalt'ger,
Immer entfesselter stürmt er im Wehen der freieren Lüfte,
Weckt die Gefilde weit aus ihrer traulichen Stille.

. . . .

Plötzlich entschwindet, ein flüchtiger Traum, die blühende Landschaft,
Vor uns klüftet der Boden sich auf, im hallenden Hohlweg
Windet der lange Zug sich durch, gleich riesiger Schlange.
Dann entschwebet er wieder; auf stolz geschwungener Brücke,
Hoch im Reiche der Luft, als trüg' ihn alleine die Windsbraut;
Unter uns tief aufblicken so fremd die Wellen des Stromes,
Neidisch streben empor des Thalgrunds höhere Wipfel.
Und noch wächst beständig die Kraft des rasenden Renners,

Alles Bewegung nur! Weit um uns, selbst an des Himmels
Heiliger Wölbung jetzt so seltsam jagender Reigen;
Oft fast wähnet der Blick, es wichen die Fugen der Erde.
Schau', wie fliehen vorüber die Städte, die freundlichen Dörfer
Winkend vergeblich zurück in ihre traute Beschränkung!
Nur im Flug, mit stolzem Gejauchz, begrüsst sie der Renner;
Mählich schwinden sie alle, verschlungen von dämmriger Ferne.

. . . .

Mahnet dein Jagen mich auch, unbändiger, flüchtiger Wandrer,
Oft an das jetzige Treiben, wo Jegliches neu sich verrücket,
Manches so traurig sich löst, der frommen Ruh' sich entreissend,
Scheuchet dein Donner auf, aufschreckend, aus Fluren und Hainen,
Aus der Seele mir selbst die traulichen Geister des Friedens,
Dennoch liebt dich der Sänger! — Wie sollte, was sämmtliche Fernen
Wunderbarlich vereint, nicht enger verknüpfen die Menschheit?
Auch dein Brausen, Gewalt'ger, ist Gottes schaffender Odem!"

Auch in der Malerei wurde die Eisenbahn lange Zeit stiefmütterlich behandelt. Man liebte das moderne Verkehrsmittel nicht und berücksichtigte es kaum als Staffage, obwohl es nahezu alle Landschaften belebt. Erst jüngere Maler befreiten sich von der alten Ueberlieferung und einer von ihnen hat es jetzt gewagt, in einer Reihe von Bildern die Eisenbahn an sich zum Vorwurf zu nehmen und ihre hervortretendsten Seiten künstlerisch darzustellen, ja man kann sagen, er hat die Eisenbahn erst in das Gebiet der Malerei eingeführt wie Adolf Menzel einst mit seinem Walzwerk die Industrie. Hans Baluschek heisst der junge Künstler und ist der Sohn eines, wenn ich nicht irre, noch im Dienste befindlichen Eisenbahnbeamten und seine Bilder sind seit kurzem bis Mitte Februar ausgestellt in dem „Kunstsalon Ribera" zu Berlin, Potsdamerstrasse 20. Hans Baluschek nennt seine Bilderreihe „Die Eisenbahn" und die einzelnen Bilder 1. die Speisung; 2. der Lastzug; 3. der letzte Wagen; 4. auf der Strecke; 5. die Schranke; 6. Halt!

Auf dem ersten Bilde „Die Speisung" sieht man eine grosse moderne Vorortmaschine, wie sie eben bei grauendem Morgen Wasser einnimmt, um sich zur Fahrt vorzubereiten; im Hintergrunde wölbt sich die Halle des schlesischen Bahnhofes in Berlin von der Einfahrt aus betrachtet.

Das zweite Bild zeigt einen langen Lastzug, wie er im abendlichen Dunkel auf einer Böschung eine der Laubenkolonien in der Nähe von Treptow bei Berlin in weitem Bogen umfährt. Eine Maschine ohne Tender führt den Zug, von dem man 10 Güterwagen sieht, Wagen der verschiedensten Art, offene und verdeckte. Im Vordergrunde auf dem letzten Wagen sitzt ein bärtiger Schaffner und raucht einsam und behaglich, wenn auch wohl dienstwidrig, eine Cigarre. In der Ferne zeigt sich eine Fabrik mit erleuchteten Fenstern, eine Vertreterin der Hauptinteressenten des Güterverkehres.

Im dritten Bilde „Der letzte Wagen" wird der Personenverkehr angedeutet. Ein Schnellzug ist anscheinend soeben eingetroffen oder fährt ab, nur der letzte Wagen, ein Wagen II. Klasse mit hell erleuchteten Fenstern, ist sichtbar. Er steht zum Theil auf einer Ueberführung und darunter sieht man einfache Menschen, Arbeiter und Arbeiterinnen, hindurcheilen in dunkelnder Dämmerung — ein malerisch glücklicher und auch tiefer zu erfassender Gegensatz zu dem lichtsprühenden Wagen. Dahinter wird eine Rangirmaschine sichtbar.

Das vierte Bild „Auf der Strecke" ist hell und ruhig mit einem Bahnwärterhäuschen und allem seinen Betriebsbeiwerk als Mittelpunkt. Ein Gleise zieht sich nach kurzer Kurve gerade hinaus und eröffnet einen weiten Ausblick, wie er oft in Wirklichkeit zu bemerken ist.

Noch ruhiger ist das fünfte Bild „Die Schranke", nicht nur scheinbar leblos, sondern offenbar absichtsvoll leblos ohne jede menschliche Figur. Ein Gleise kreuzt die Landstrasse, der Uebergang ist durch die beiden Schranken automatisch verschlossen. Die grossen Fortschritte des Eisenbahnwesens lassen sich nicht leicht einfacher und zugleich eindrucksvoller veranschaulichen. Der Hintergrund des Bildes wird durch einen Höhenzug anmuthig ausgefüllt.

Am packendsten ist das sechste Bild „Halt!" Eine grosse Schnellzugmaschine scheint in voller Fahrt herangebraust zu sein, es ist dämmernder Abend, ihre gelben Lichter sprühen und diese gewaltige Maschine wird zum Stillstand gebracht von einem rothen Licht, das ein Stationsvorsteher von ernstem Gesichtsausdruck hoch emporhält. Irgend ein Verkehrshinderniss ist eingetreten und der Koloss hält plötzlich still inmitten seiner Einfahrt.

Ein jeder Techniker und Sachverständige wird zunächst an der Genauigkeit der Zeichnung bis in die kleinsten Einzelheiten seine Freude haben. Alle Signale und sonstigen Vorrichtungen sind auf das Sorgfältigste wiedergegeben, nicht zuletzt auch das äussere Getriebe der Lokomotive. Aber Hans Baluschek zeigt sich nicht nur als tadelloser Zeichner, sondern auch als geschmackvoller Maler trotz seines Naturalismus, hauptsächlich in der Gesammtstimmung der Bilder, die zumeist eine dunkle ist im Interesse der hübschen Farbeneffekte, die der Maler durch die Signallaternen, durch die Lichter der Lokomotive, durch die beleuchteten Wagen usw. hervorgebracht hat. Und wenn man die anziehende Bilderreihe liebevoll betrachtet und die Tendenz ihrer Komposition erkannt hat, so wird man einräumen müssen, dass Hans Baluschek sich auch als denkender und schöpferischer Künstler gezeigt hat, da es ihm gelang, hervorragende Einzelheiten aus dem Getriebe der Eisenbahn zu erfassen, ihnen eine malerische Seite abzugewinnen und sie nach den Gesetzen der Kunst, die in dem werktägigen Leben ihren Stoff findet, zur Anschauung zu bringen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 27,8 km lange schmalspurige Strecke Wilsdruff-Nossen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Februar d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Mátraer Lokalbahn zwischen den Stationen Szalók-Taskony und Kun-hegyes, von ersterer 4 km, von letzterer 7 km entfernt gelegene neu errichtete Ausweiche Kis-Gyolcs ist am 29. Dezember v. J. für Wagenladungsfrachtgutsendungen der Gräfin Vinzenz Nemes'schen Herrschaft eröffnet worden.

Das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen

ist neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Radreifenbruchstatistik.

Die Radreifenbruchstatistik, umfassend Brüche und Anbrüche an Radreifen und Vollrädern, für das Rechnungsjahr 1896 ist an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gelangt.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 353 vom 25. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Berathung über wichtige Gegenstände des Eisenbahnwesens (abgesandt am 31. Januar d. J.).

Nr. 435 vom 27. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der königlich preussischen Staatseisenbahndirektionen, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz), betreffend den Austausch der Geschäftsberichte der Vereinsverwaltungen (abgesandt am 31. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Februar d. J. wird der Haltepunkt Leimbach, zwischen Adenau und Dümpelfeld gelegen, für den Personenverkehr eröffnet werden.

Abfahrt von Leimbach in der Richtung nach Adenau: 9.48 Vorm., 4.10 Nachm., 10.33 Abends.

Abfahrt von Leimbach in der Richtung nach Altenahr: 6.44 Vorm., 1.59, 5.53 Nachm.

Die Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

Köln, den 1. Februar 1899. (324)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Eröffnung der Station Michelbeuern für den unbeschränkten Frachtenverkehr.

Die laut Kundmachung vom 12. Mai 1898, verlautbart im Verordnungsblatte Nr. 56 vom 17. Mai 1898, für den Stückgutverkehr eingerichtete Station Michelbeuern wurde laut Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II — Heft 1, gültig vom 1. Januar 1899, mit 1. Januar 1899 für den unbeschränkten Eilgut- und Frachtenverkehr eröffnet.

Es können sonach in der Station Michelbeuern Frachtgüter aller Art auch in halben und ganzen Wagenladungen aufgegeben und bezogen werden.

Hierdurch wird die Kundmachung vom 12. Mai 1898 aufgehoben.

Demgemäss sind ferner bis zur Durchführung im Tarifwege in den gemeinsamen Beilagen zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen etc., gültig vom 1. Januar 1899, auf Seite 18 bei der Station Michelbeuern die Zeichen *2) 8), sowie die hierzu gehörigen Fussnoten zu streichen.

Wien, am 29. Januar 1899. (325)

3. Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern zwischen dem Festlande und den Güternebenstellen auf Sylt, Föhr und Amrum in den Tarifen enthaltenen Kilometerzuschläge aufgehoben und an deren Stelle die mit den Fuhr- und Schiffsunternehmern vereinbarten Beförderungsgebühren als feste Zuschläge zu den Frachtsätzen der Stationen Hoyer und Niebüll in die Tarife aufgenommen.

Durch diese Tarifmaassnahme treten theilweise Frachtermässigungen ein.

Altona, den 29. Januar 1899. (326)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.
Am 1. April 1899 treten das Heft 3 des Theils II der württ.-schweizer. Gütertarife vom 1. Januar 1892 nebst den Nachträgen I und II (Verkehr mit Stationen der schweizer. Centralbahn — einschliesslich der aargauischen Südbahn —, der Emmenthalbahn und der Jura-Simplonbahn), sowie die im genannten Verkehr z. Zt. bestehenden im Instruktionswege zur Einführung gelangten besonderen Frachtsätze ausser Kraft.

Stuttgart, den 31. Januar 1899. (327)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
(Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1896 / neues Heft 1 vom 1. März 1899.)

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1899 gelangen im obenbezeichneten Verbande für Erzabfälle bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht von Horelic (k. k. Staatsbahn) nach oberschlesischen Stationen folgende direkte Frachtsätze zur Einführung:

nach / von	Bobrek	Borsigwerk	Gleiwitz	Königshütte Oberschl.	Laurahütte	Morgenroth	Schwientochlowitz	Zabrze
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig							
Horelic k. k. St. B.	89	89	87	90	91	89	90	91

Breslau, den 31. Januar 1899. (328)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Wirkung vom 1. Februar 1899 — im Verkehr mit Mannheim ab 10. Februar d. J. — und mit Gültigkeit bis Ende Mai d. J. findet der durch ein besonderes Ergänzungsblatt zum badischen Binnengütertarif bekannt gegebene Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen auch Anwendung im Verkehr badische Staatsbahnen — badische Nebenbahnen im Privatbetrieb. Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 31. Januar 1899. (329)
Generaldirektion.

Ostdeutsch-österreich. Verband.
(Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1896 / neues Heft 1 vom 1. März 1899.)

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1899 gelangt für Erze bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10000 kg Ladegewicht von Schmiedeberg i. R. nach Kladno B. E. B. ein direkter Frachtsatz in Höhe von 88 ₰ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 31. Januar 1899. (330)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.
Mit dem 15. Februar l. J. treten direkte Frachtsätze für Erze aller Art und Schlacken (Ausnahmetarif 6 a und b) bei Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens zwischen Petrowitz und Saybusch-Zywiec einerseits sowie Cosel Oderhafen und Kandrzin andererseits in Kraft. Mit demselben Zeitpunkte werden die Stationen Kandrzin und Stettin in den Ausnahmetarif 46 (Kleesaaten) einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 31. Januar 1899. (331)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891.
Die mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1899 durch Nachtrag V zum hessisch-bayerischen Gütertarif für die Station Darmstadt Hauptbhf. Dir.-Bez. Mainz neueingeführten bezw. ermässigten Frachtsätze haben vom gleichen Tage an auch Gültigkeit für Darmstadt Hptbhf., Main-Neckarbahn.

München, den 26. Januar 1899. (332)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.
Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1899 gelangt der Nachtrag V zur Einführung. Nähere Aufschlüsse ertheilen die betheiligten Stationen. Die in Ergänzung der Verkehrsordnung dem Nachtrage beigefügten besonderen Bestimmungen haben die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden erhalten.

München, den 26. Januar 1899. (333)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.
Am 1. Februar d. J. treten die Nachträge V zu den Heften D 1 bis 4 vom 1. April 1895 und zum Heft D 5 vom 10. Juni 1895 in Kraft. Dieselben enthalten Frachtsätze für die Stationen Ahden, Borchen, Brenken, Büren, Tudorf, Wewelsburg und Wever des Direktionsbezirks Münster, Anröchte, Beckum-Ost, Belecke, Brilon Stadt, Diestedde, Erwitte, Siesborn, Lippstadt-Nord, Rüthen, Scharfenberg, Wadersloh und Warstein der westfälischen Landesbahn, Ergänzung des Assimilationstableaus des Heftes D 3, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, Aenderung des Titelblattes des Heftes D 5, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen. Soweit durch Aufhebung der seitherigen Frachtsätze für Anröchte, Belecke, Erwitte und War-

stein und Berichtigung von Druckfehlern Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. März d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen des Direktionsbezirks Münster und der westfälischen Landeseisenbahn.

Elberfeld, den 29. Januar 1899. (334)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif II nebst Anhang, Ausnahmetarif für Steinkohlen aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk nach den Bezirken Breslau, Kattowitz und Posen etc., Staatsbahnwechseltarife mit der Tarifgruppe II, Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner-, Militärbahn-Staatsbahn-, schlesisch-sächsischer-, hanseatisch-ostdeutscher-, mitteldeutscher Privatbahn- und deutsch-Sosnowicer Grenzgütertarif.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Gutschdorf und Zadel, welche nach der Bekanntmachung vom 22. November v. J. mit Ablauf des 31. Januar 1899 aufgehoben werden sollten, bleiben noch bis auf weiteres in Kraft.

Breslau, den 28. Januar 1899. (335)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frachtberechnung für Kalidüngesalze zu einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali.

Im Gütertarife für den thüringisch-hessisch-sächsischen Verband sind mit Gültigkeit vom 1. Februar 1899 in dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 3 (Kalitarif) — Seite 198 — die Worte:

„kalzinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenerzeugnissen der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalt von 20 % reinem Kali; konzentrirter Kalidünger (aus Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali“

zu streichen und an deren Stelle zu setzen:

„Kalidüngesalze zu einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali.“

Erfurt, den 28. Januar 1899. (336)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr über Sassnitz-Trelleborg.

Mit Geltung vom 15. Februar d. J. wird die Station Liebau des Direktionsbezirks Breslau in den obenbezeichneten Güterverkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 26. Januar 1899. (337)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Russisch-ostpreussischer Getreideverkehr über Grajewo.

Vom 20. Januar a. St./1. Februar n. St. d. J. sind Getreide- etc. Sendungen von den Stationen Achtyrka Stadt, Rjabuschka und Lebedin der Charkow-Nikolajew-Eisenbahn nach Königsberg und Pillau nicht mehr über Woroschba-Kiew-Grajewo oder Woroschba-Bachmatsch-Gomel-Bialystock-Grajewo, sondern über Woroschba-Kiew-Grajewo oder über Romny-Gomel-Bialystock-Grajewo zu leiten. (338H&V)
Direktion der ostpreuss. Südbahn.

Beförderung von Langholz und Langeisen.

Für den Bereich der preussischen Staatsbahnen können in der Zeit vom 1. März bis 31. August d. J. für Sendungen von Gegenständen von mehr als 10,5 m Länge in Ermangelung geeigneter Langholz- und Plattformwagen andere lange offene Wagen unter frachtfreier Gestellung eines Schutzwagens verwandt werden.

Die zur Zeit schon bestehende Bestimmung, dass für Langeisentransporte in Ermangelung geeigneter Langholzwagen Plattform- oder andere offene lange Wagen unter frachtfreier Beistellung eines Schutzwagens verwendet werden können, wird hierdurch nicht berührt und bleibt bis auf weiteres in Kraft.

Essen, den 30. Januar 1899. (339)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen königlichen Eisenbahndirektionen.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 1. Februar 1899 erscheint zum Tarif vom 1. April 1895 der Nachtrag XVIII, welcher unter andern neue Entfernungen für die Station Essen Hauptbahnhof (Zeche Hagenbeck) des Direktionsbezirks Essen und für die Station Woltorf des Direktionsbezirks Hannover, sowie einen neuen Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau und zur Ausbesserung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen (Boizenburg, Elmshorn, Glückstadt, Hameln, Havelberg, Itzehoe und Lauenburg a. E.) enthält.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 30. Januar 1899. (340)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckareisenbahn.

Im Binnenverkehr der Main-Neckarbahn, sowie im Wechselverkehr derselben mit dem Direktionsbezirk Mainz und Frankfurt a/M. und mit den pfälzischen Bahnen sind mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. in dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs für rohe Kalisalze (Kalitarif) die Worte:

„ferner kalzinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenprodukten der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalt von 20 % reinem Kali, endlich konzentrirter Kalidünger (aus Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali“

zu streichen und an deren Stelle zu setzen:

„Kalidüngesalze zu einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali.“

Darmstadt, den 30. Januar 1899. (341)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1899 wird die Station Scheidt bei St. Ingbert für den Verkehr mit Harbatzhofen, Hergatz, Hergensweiler, Oberreitnau, Röthenbach b/Lindau und Schlachters in den Saarbrücken-bayerischen Tarif einbezogen. Die Frachtsätze sind bis zur Ausgabe eines Nachtrages zum Saarbrücken-bayerischen Tarif vorerst nach dem pfälzisch-bayerischen Gütertarif vom 1. Januar 1891 zu entnehmen.

München, den 29. Januar 1899. (342)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Badisch-bayerischer Gütertarif Theil II vom 1. Juni 1891.

Mit Gültigkeit ab 1. Februar 1899 gelangt der Nachtrag XII zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes.

München, den 29. Januar 1899. (343)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Für die Beförderung von Holz gelangen mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. ab Golling und Hallein nach Prien und Uebersee, ferner mit Gültigkeit vom 10. Februar l. J. von Soell-Leukenthal nach Thalkirchen Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

München, den 29. Januar 1899. (344)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 1. Februar erscheint zum Gütertarif vom 1. November 1898 der Nachtrag II, enthaltend u. a. Schiffsbaueisentarif 9 S für binnenländische Werften.

Essen, den 28. Januar 1899. (345)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. tritt ein neuer Ausnahmetarif Nr. 34 für „rohe Bausteine“ bei Aufgabe in Sendungen von mindestens 50 000 kg im Verkehr zwischen der Station Moresnet der belgischen Staatsbahn und der Station Aachen in Kraft. Der Frachtsatz beträgt 1,71 Frcs. für je 1 000 kg.

Köln, den 31. Januar 1899. (346)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Februar 1899 treten im süd-ostpreussischen Gütertarif direkte Fracht) sätze der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife Nr. 1 (Holz) und Nr. 10 (Getreide) für den Verkehr zwischen Pillau einerseits und Arnstein, Landsberg i. Ostpr., Sangnitten, Wildenhoff andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr, den 26. Jan. 1899. (347)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnenverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen (normalspurige Linien), Berlin-Stettin-sächsischer, Magdeburg-Halle-sächsischer, norddeutsch-sächsischer, rheinisch- und Frankfurt-sächsischer, nordostdeutsch-sächsischer, schlesisch-sächsischer und thüringisch-hessisch-sächsischer Verbandsgüterverkehr.

In der Zeit vom 1. Februar bis Ende Dezember d. J. wird die Fracht für die Beförderung von Roheis in vollen Wagenladungen nach den Frachtsätzen und Bestimmungen des Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien berechnet.

Diese Maassnahme gilt indessen vorläufig nur im Binnenverkehre der sächsischen Staatseisenbahnen — normalspurige Linien — und im Verkehre mit den Stationen der königlich preussischen Staatseisenbahnen.

Dresden, den 31. Januar 1899. (348)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-gesellschaft.

Einführung des Nachtrages II zum Lokalpersonentarife, Theil II.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1899 tritt zum Lokalpersonentarife, Theil II der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält Tarife und Tarifbestimmungen für die Lokalbahn Böhm.-Leipa-Niemes, sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes und des Nachtrages I.

Exemplare dieses Nachtrages können durch die Direktion und durch die Stationen zum Preise von 40 Hellern bezogen werden.

Teplitz, am 30. Januar 1899. (349)
Die Direktion.

5. Eisenbahneffektenverkehr.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.

Betreffend: Dividende.

Durch Beschluss der heute abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft wurde die Dividende für das Jahr 1898 auf 29 ℳ für jede Aktie festgesetzt. Dieselbe kann vom Mittwoch, den 8. Februar 1899 ab bei dem Bankhause der Herren Carl Conrad Cnopf & Sohn hier, Vormittags von 9—12 Uhr und Nachmittags von 2—4 Uhr gegen Abgabe der auf 30. Juni 1898 und 1. März 1899 verlautenden (nebeneinander befindlichen) Kupons, welche **ungetrennt** eingereicht werden wollen, erhoben werden.

Nürnberg, den 2. Februar 1899. (350)
Das Direktorium.
Ley.

6. Verdingungen.

Behufs Verdingung der Lieferung von a) 530 Stück Heizerschaufeln, 750 Stück eisernen Schneeschaufeln und 245 Stück Arbeiterschaufeln; b) 2 640 m Leitungsröhren für Luftdruckbremsen und 3 775 m gezogenen schmiedeeisernen Röhren für Gas- und Wasserleitungen; c) 780 Mille geschmiedeten Nägeln und 200 Mille Kammzwecken; d) 860 Stück Kuppelungsspindeln und 365 Stück Bremsspindeln und e) 226 000 kg Roststabeisen aus Flusseisen ist Termin am
21. Februar 1899, Mittags 12 Uhr
bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen, auch gegen postgeldfreie Einsendung von 80 ₰ zu a, 40 ₰ zu b, 35 ₰ zu c, 85 ₰ zu d und 50 ₰ zu e in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 28. Januar 1899. (351)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Bekleidungsmaterialien.

Die Lieferung von Calmuck, Düffel, blauen, dunkelgrauen, schwarzen und orangefarbenen Tuchen, Sammt, Molton, Serge, Biber, Aermelfutter, Wattirleinen, Nessel, Köpernessel, Taschenköper, Sarsinet, Zanella, Watte, Achselschnüren, Achselstücken, Kragentresse, goldgestickten Kragen und Uniformknöpfen für das Etatsjahr 1899 soll verdungen werden. Termin hierzu ist auf den
20. Februar 1899, Vormittags 10 Uhr,
hierselbst anberaumt.

Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen können bei unserem Centralbüreau eingesehen bezw. von demselben gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 35 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Bekleidungsmaterialien“ bis zu dem angegebenen Termin postfrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 13. März 1899, Nachmittags 6 Uhr.

Mainz, den 27. Januar 1899. (352)
Königl. preuss. und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes der österr. Linien an Kupfervitriol im laufenden Jahre per 1 000 Metercentner, lieferbar verzollt und franco einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung hat in monatlichen Raten von 100 Metercentner, eventuell je nach Bedarf auch in grösseren Raten zu erfolgen, und ist die erste Rate anfangs März l. J. zur Lieferung zu bringen.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse nebst der Schiedsgerichtsordnung können im Büreau der Materialverwaltung (Wien, Südbahnhof, Restaurationsgebäude I. Stock) behoben oder per Post bezogen werden.

Die Offerten sind mit einer, in gesetzlich gültiger Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Krone und mit der Aufschrift „Offerte auf Kupfervitriol“ versehen, versiegelt bis längstens 11. Februar l. J., 12 Uhr Mittags einzubringen.

Bedingnissheft und Schiedsgerichtsordnung sind nicht der Offerte beizulegen, sondern es hat der Offerent in der Offerte zu erklären, dass er in dieselben Einsicht genommen habe und sie vollinhaltlich anerkenne.

Offerten, welche diese Erklärung nicht enthalten oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Januar 1899. (353)
Die Materialverwaltung.

Zum Bau einer offenen Reparaturhalle für Wagen auf dem Werkstättenhofe der Hauptwerkstatt Breslau (Oderth.) sollen die Zimmerarbeiten sowie die Schmiede- und Eisenarbeiten einschl. Materialien in einem Loose öffentlich vergeben werden.

Die hierzu erforderlichen Unterlagen und Zeichnungen können in den Geschäftszimmern der Inspektion eingesehen und gegen Zahlung von 1 ℳ (Briefmarken ausgeschlossen) von hier bezogen werden.

Termin ist auf Dienstag, den 7. Februar 1899, Vorm. 11 Uhr in den diesseitigen Geschäftsräumen, Freiburger Bahnhof I. Etage, angesetzt und erfolgt die Eröffnung der eingegangenen Angebote in Gegenwart der erschienenen Bieter.

Breslau, den 28. Januar 1899. (354)
Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 4.

Verdingung von 1 475 000 kg Putzbaumwolle für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin.

Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 16. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 16. März 1899.

Berlin, den 31. Januar 1899. (355)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung eines eisernen Ueberbaues.

Der eiserne Ueberbau der am östlichen Flügel des Bahnhofes Wengerohr gelegenen im Bau befindlichen Wegeüberführung rd. 45 100 kg Flusseisen und rd. 2 200 kg Stahl und Gusseisen soll unter Zugrundelegung der im „Deutschen Reichsanzeiger und königlich preussischen Staatsanzeiger“ Nr. 47 vom 23. Februar 1898 bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung von Arbeiten und Lieferungen öffentlich verdungen werden. Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserm Verwaltungsgebäude zur Einsichtnahme aus. Das Verdingungsheft wird von hier gegen kostenfreie Einsendung von 1,00 ℳ ohne Zeichnungen und 2 ℳ (in Baar) mit 2 Zeichnungen abgegeben. Die Angebote sind mit der Bezeichnung: „Angebote für den eisernen Ueberbau der Wegeüberführung bei Wengerohr“ bis zum 20. Februar d. J., Vormittags 11½ Uhr an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Trier, den 30. Januar 1899. (356)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 3.

Behufs Verdingung der Lieferung nachstehend aufgeführter Betriebsmaterialien der Gruppen A II, VI und VIII für die Zeit vom 1. April 1899 bis 31. März 1900 und zwar:

Gruppe A II: 117 000 kg Holzkohlen aus Buchenstammholz
Gruppe A VI: 700 kg Hanf, 3 500 kg Bindfaden, 800 kg Plombenschnur, 6 400 m Bremsleinen, 1 120 000 Stück Bleiplomben, 3 950 Stück Harzfackeln,
Gruppe A VIII: 1 800 Stück Piassavabesen in Bürstenform, 24 000 Stück Reiserbesen ohne Stiel (breite, sog. Stubenbesen)

ist Termin auf den 17. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, im Direktionsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, Bahnhofsstrasse Nr. 23, anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen können bei unserer Kanzlei (Zimmer Nr. 83) eingesehen, auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 40 ₰ für die Bedingungen nebst Angebotbogen in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden. Es ist anzugeben, für welche Gruppen die Bedingungen gewünscht werden.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, den 24. Januar 1899. (357)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 24. Mai Vorm. gemeldet.

Nr. 10. Berlin, am 27. Mai 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A	—	1	—	Roststab	6	1	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
2	A B	1422	1	Ballen	Tapeten	—	2	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
3	A C	16803	1	Kiste	?	30	3	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
4	A H	971	1	„	leer	45	4	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
5	A K	956	1	Ballot	Leder	44	5	Dorfen	Bayerische Stsb.	
6	A K	1300	1	Rolle	Alpengras	16	6	Lemförde	K. E.-D. Münster	*)
7	A L	—	8	—	eis. Benzinfässer	—	7	Düren	K. E.-D. Köln	
8	A M	15256	1	Fass	leer	11	8	Neckarsteinach	Badische Stsb.	
9	A S	475	1	Kiste	leer	15	9	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
10	A T	I	1	Korbkanne	leer	10	10	Mannheim	Direktion Mainz	
11	A T	165	1	Kiste	Cigaretten	48	11	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
12	A W	2234	1	Fass	leer	18	12	Coblenz Rh.	K. E.-D. Köln	
13	A W	9077	1	„	Theeröl	197	13	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
14	A Z	37015	1	Sack	Nudeln	12	14	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
15	B	1	1	—	Gussrohr	9	15	Bonn	K. E.-D. Köln	
16	B	4	1	Kiste	Cornetbeef	43	16	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
17	B	81/91 1885	4	—	Eisenplatten	—	17	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
18	B	188	1	Bll.	ansch. 2 Stck. Leinen	18	18	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	von Güterannahmestelle Paulsplatz nach Rüsselsheim.
19	B	1043	1	Kiste	eis. Maschinentheile	72	19	Frankfurt a. M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M	
20	B	4591/4	4	Kisten	Zinkblöcke	212	20	Bingen	Direktion Mainz	
21	B	4626	1	Ballen	Tabak	94	21	Lorsch	-	
22	B	8417	1	Kiste	Blechröhren	118	22	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
23	B C F	2751	1	„	Zuckerw.	8,5	23	Hof	Bayerische Stsb.	
24	B D	2	1	Ballen	Wolle	26	24	Gemünden	„	
25	B E	—	1	—	Vorlegbaum	5	25	Mannheim	Direktion Mainz	
26	B E B	227	1	—	Wagendecke	—	26	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
27	B M	8826	1	Kiste	gefüllt	12	27	Mindelheim	Bayerische Stsb.	
28	B M	11520	1	„	gefüllt	15	28	„	„	
29	B S	57	1	Pack	Bücher (deutsches Lesebuch für Schulen)	27	29	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
30	B Z	197	1	Ballot	Baumwollflanell	12	30	Ulm	Württemberg. Stsb.	
31	C	I	1	Pack	eis. Schaufeln	12	31	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
32	C	5870	1	Kiste	Margarine	33	32	Duisburg	K. E.-D. Essen	
33	C J	20	1	Sack	Reis	100	33	Dortmund B. M.	„	
34	C K	72	1	Fass	vermuthlich Wein	28	34	Neustadt a. Aisch	Bayerische Stsb.	
35	C K	198	1	Stück	Kupfer	2,5	35	Neunkirchen (Reg.-Bez. Arnsberg)	K. E.-D. Frankf. a/M	bez.: Rathenow-Neuenkirchen.
36	C K	349	1	Fass	leer	—	36	Erkelenz	K. E.-D. Köln	
37	C T	5	1	—	Eisenplatte	27	37	Potschappel	Sächsische Stsb.	beschr.: Potschappel.
38	C T	4623	1	Korb	Eisenwaaren	9	38	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
39	D u. C	1226	1	Kiste	leer	11	39	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
40	D u. Co	8467	1	„	?	106	40	Barmen	„	
41	D W M	2 28/84	3	Kisten	—	—	41	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
42	E	3	1	Kiste	gefüllt	—	42	Mannheim	Direktion Mainz	
43	E	107	1	Verschlag	Vorderrad eines Fahrrads	—	43	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
44	E	145	1	—	l. Benzinfass	51	44	Oschatz Bhf.	Sächsische Stsb.	
45	E A N	2988	1	—	Handwagen, unverp.	8	45	Schandau	„	beschr.: Bautzen.
46	E C	26238	1	Kiste	gefüllt	30	46	Mainz	Direktion Mainz	beschrieben: Mainz.

*) Bezettelt: Aug. Rahlert, Seilerwaarenfabrik, Gütersloh, Stat. Lemförde.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
47	E D L	789	1	Bund	Stangendraht 12 mm Durchmesser	33	47	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
48	E D S	532	1	„	Eisen, vierkantig —	52	48	Radolfzell	Badische Stsb.	
49	E J	8	1	—	Staffelei aus Holz —	4,5	49	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
50	E K	—	12	Stäbe	Stahlreifen —	—	50	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
51	E L	5830	1	Ballen	blaues leinenes Schürzenzeug	15	51	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
52	E S	1999	1	Kiste	Glaswaaren (?) —	109	52	Lübeck	Lübeck-Büchener	beschr.: Moskau.
53	E W	5703/5	3	Kisten	gefüllt —	54	53	Görlitz	K. E.-D. Breslau	beschr.: Schmiedeberg.
54	F C	—	1	Fass	leer —	27	54	Cochem	St. Johann-Saarbr.	
55	F H	4462	1	„	leer —	13	55	Nierstein	Direktion Mainz	
56	F K	2240	1	Bund	10 Stangen ☐ Eisen 13 mm	50	56	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
57	F M	—	1	Bl.	Stühle —	9	57	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
58	F S	106	1	—	Brett mit 3 Rollen Stahldraht	3	58	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
59	F S	3536	1	Lackkorb	leer —	11	59	Mainz	Direktion Mainz	
60	F W / D F	0 0	1	Kiste	Bild —	8	60	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
61	F W N	4	1	Pack	2 Schiefertafeln —	20	61	Lemförde	K. E.-D. Münster	*)
62	F Z	101	1	Kiste	Hufnägel —	23	62	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	
63	G	473	1	„	Thorbänder —	32	63	Biberach	Württemberg. Stsb.	
64	G A	15927	1	„	Wein —	31	64	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
65	G B	604	1	„	leer —	—	65	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Frankfurt-Köln.
66	G B / P P	943 / 94	2	Kisten	Bilderrahmen —	21	66	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
67	G H	2759 / 2919	2	„	leer —	16	67	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
68	G H	6466	1	Ballen	Sägenblätter —	41	68	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
69	G K	1094	1	Kiste	leer —	—	69	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Frankfurt-Köln.
70	G L	7901/13	12	Pack	Asphalt —	144	70	Derschlag	K. E.-D. Elberfeld	
71	G L G	17826	1	Kippe	— —	30	71	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
72	G R C	733/7	1	Kiste	? —	42	72	Gronau M. E.	K. E.-D. Münster	beschr.: „Groningen", bezett.: „Ruhla 16/3.".
73	G S	415	1	Sack	hölzerne Stifte —	5,5	73	Neviges	K. E.-D. Elberfeld	
74	G S	2355	1	—	Gartentisch —	19	74	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	beschr.: Dresden-A.
75	G S	8486	1	Kiste	leer —	23	75	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
76	G S	9680	1	Fass	Oel —	250	76	Giesing	Bayerische Stsb.	
77	G T	441	1	Kiste	Messingwaaren —	32	77	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
78	G W	—	1	Sack	Kartoffeln —	52	78	Oelsnitz i. E.	Sächsische Stsb.	
79	G W	1498	1	Fass	leer —	41	79	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
80	H	—	3	Gebinde	leer —	20	80	Preetz	K. E.-D. Altona	
81	H	—	1	Sack	Griesmehl —	100	81	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
82	H B	3981	1	Kiste	Ventile —	—	82	M.-Gladbach	„	
83	H C	24	1	Oelfass	leer —	34	83	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
84	H D	—	1	Pack	Spahnkörbe —	6	84	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
85	H F	8327	1	—	Luthertisch —	5	85	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
86	H G	6779	1	Harrasse	leer —	41	86	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	beschr.: Lübeck, Ausfuhrgut von Oldenburg.
87	H H	5859	1	Bll.	Filz —	12,5	87	Lübeck	Lübeck-Büchener	
88	H M S	1742	1	Pack	Eisenwaaren —	—	88	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
89	H P B	3188	1	„	Holzwaaren —	—	89	Mannheim	Direktion Mainz	
90	H S	10	1	„	Schinken —	10	90	Frankfurt a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
91	H S	669	1	Fass	leer —	9	91	Bacharach	Direktion Mainz	
92	H V	I	1	Kiste	Häringe —	12	92	Aachen-T.	K. E.-D. Köln	
93	H. v. P.	1495	1	„	gefüllt —	48	93	Mainz	Direktion Mainz	
94	H W	1	1	„	Senfgläser —	9	94	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
95	H W	12580	1	Stange	Eisen —	10	95	Kirchhain	K. E.-D. Cassel	
96	J B	30/2 / 34	4	Ballen	Wollabfälle —	63	96	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
97	J C	4590	1	Kiste	emaill. Waaren —	57	97	Köln-Nippes	„	
98	J K	830	1	„	Holzwaaren —	20	98	Köln-G.	„	
99	J R	2213	1	Rolle	Drahtgeflecht —	14,5	99	Miswalde	K. E.-D. Königsberg	
100	J St	2033	1	Kiste	leer —	9	100	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
101	J T H	2307	1	Fass	leer —	13	101	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
102	K	—	24	Kolli	Umzugsgut —	—	102	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
103	K	10	1	Schliesskorb	gebr. Arbeiterkleider u. leere Säcke	18	103	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	bezett.: Altena-Velpe.
104	K	11	1	Kiste	? —	38	104	Velpe	K. E.-D. Münster	
105	K	23	2	Kisten	led. Vorderkappen für Schuhe	11	105	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
106	K	52/3	4	—	Unterlaghölzer —	—	106	Bacharach	Direktion Mainz	
		3/4	2	—	eiserne Verbindungsstangen					

*) Bezettelt: F. W. Neukirch, Bremen, Spedition, Möbeltransport u. bahnamtlicher Güterverkehr.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
107	K	497	1	Ballen	Tapeten	—	37	107	Leipzig Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	
108	K	5549	4	Pack	Pappen	—	100	108	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
109	K H	789	1	Tisch	—	—	—	109	Mannheim	Direktion Mainz	
110	K K	1066	1	Kiste	Pumpentheile	—	20	110	„	„	
111	K V	2	1	Ballen	Baumwollabfälle	—	49	111	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
112	K W	—	1	—	Eisenrohr	—	15	112	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
113	L	429 96	1	Fass	leer	—	98	113	Spandau	K. E.-D. Berlin	
114	L	7726	1	Ballot	Baumwollwaaren	—	24	114	Bevensen	K. E.-D. Hannover	
115	L A E	6279	1	Kiste	leer	—	11	115	Kaldenkirchen	K. E.-D. Köln	
116	L B E	304/7 18	3	Stück	Lampen	—	—	116	Grevenbroich	„	
117	L / G G	1885, 81/91, 360, 930, 595	1	—	Eisenblech	—	51	117	Duisburg	K. E.-D. Essen	
118	L H	9343	1	Kiste	leer	—	—	118	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	nach Markneukirchen bestimmt.
119	L J S	4861	1	„	leer	—	12	119	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
120	L M	div.	6	—	gusseis. Platten	—	255	120	Hochfeld Rh.	K. E.-D. Essen	
121	L S	8854	1	Kiste	Zuckerwaaren	—	24	121	Kreuznach	Direktion Mainz	
122	L W O	8715	1	Fass	leer	—	18	122	Mannheim	„	
123	M	8504	1	Kiste	leer	—	15	123	„	„	
124	M B	3627	1	„	Kaiser-Kanaster in Päckchen		36	124	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
125	M B E	7891	1	„	leer	—	28	125	Mannheim	Direktion Mainz	
126	M C	2395	1	„	Baumwollwaaren	—	115	126	Hagen-Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
127	M E	4	1	—	Koffer mit Vorhängeschloss		60	127	Linden-F.	K. E.-D. Hannover	
128	M H	317	1	Kiste	leer	—	25	128	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
129	M R	1	1	Bll.	?	—	20	129	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
130	M R	3670	1	Kiste	Scherzkarten	—	11	130	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
131	M S	8479	1	Fass	Farbe	—	290	131	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
132	O	1	1	Säckchen	Nieten	—	13	132	Bonn	K. E-D. Köln	
133	O G M	5880/2	1	Kiste	Gaskochapparate	—	52	133	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
134	P H	10	1	—	Pflugschaar	—	2	134	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
135	P H	2354	1	Kiste	gefüllt	—	183	135	Mannheim	Direktion Mainz	
136	P H / St	55 / 2	1	Bund	25 Schaufeln ohne Stiel		40	136	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
137	P L o F	1306	1	Kanne	Oel	—	21	137	Mannheim	Direktion Mainz	
138	P S	2	1	Bl.	?	—	4	138	Harburg	K. E.-D. Altona	
139	P z	1293	1	—	gusseis. Lager	—	—	139	Cosel	K. E.-D. Kattowitz	
140	Q	—	1	Sack	Fusszeug	—	12	140	Kiel	K. E.-D. Altona	
141	R	24	1	Bund	Kistenbretter	—	21	141	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
142	R	4347	1	Kiste	Putzsteine	—	105	142	Gmünd	„	
143	R C	—	1	„	Steinkrug mit Säure		50	143	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
144	R C	III	1	Verschl.	Damenzweirad	—	27	144	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Mülheim-Eppinghoten-Frankfurt.
145	R F	—	1	Bund	Körbe	—	68	145	Waldshut	Badische Stsb.	
146	R H / B H / 18 V	98	1	Fass	?	—	68	146	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
147	R K S	—	1	Flasche	Kohlensäure	—	29	147	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
148	R M	2438	1	—	eis. Rohr	—	200	148	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
149	R O	17371	1	Kiste	Besatzartikel aus Glasperlen		66,5	149	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
150	R O K	100,1	1	„	leer	—	45	150	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
151	R P	96	1	„	Papier	—	55	151	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
152	R S	23645	1	„	Zündhölzer	—	46	152	Engelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
153	R T	2780	1	Ballen	Leinen	—	—	153	Gemünd	K. E.-D. Köln	
154	S B B	134/5	2	Kisten	leer	—	30	154	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Todtnauberg.
155	S R	4019	1	Stab	Eisen	—	51	155	Offenburg	Badische Stsb.	
156	S T	73	1	Pack	gefüllt	—	18	156	Hanau Ost.	K. E.-D. Frankf. a/M	
157	S T	73	1	„	Schuhriemen	—	17	157	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
158	S W	401	1	—	verzinkter Kessel mit Deckel		4	158	Düsseldorf-Derendorf	„	
159	T D	—	1	Sack	7 leere Körbe	—	19	159	Kreuznach	Direktion Mainz	beklebt: Kastel-Wiesbaden.
160	T D P & Co.	205	1	—	Privatdecke	—	36	160	Kottenheim	St. Johann-Saarbr.	
161	Ph K	18299	1	Sack	Säcke	—	5	161	Mainz	Direktion Mainz	
162	K	16	1	Fass	gefüllt	—	75	162	Kaufering	Bayerische Stsb.	
163	T Z	458	1	Kiste	gefüllt	—	—	163	Mannheim	Direktion Mainz	
164	U H	317	1	„	?	—	63	164	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
165	V. u. W.	6966	1	„	Sägeblätter und Sägen		12	165	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
166	W	—	1	„	leer	—	8	166	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
167	W	—	11	Petroleumfässer	leer	—	330	167	Krefeld	K. E.-D. Köln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
168	W	—	1	Sack	Säcke —	46	168	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
169	W	—	1	—	Schwarzblech —	46	169	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
170	W A M	88334	1	Korb	unbekannt —	53	170	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
171	W B	259	1	Kistchen	gefüllt —	15	171	Hofheim i. T.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez: Köln-Gereon.
172	W G B L	5813	1	Fass	gefüllt —	—	172	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
173	W H	—	1	—	eis. Kette, 5 m lang	25	173	Vorwohle	K. E.-D. Cassel	
174	W J	—	31	Stück	gusseis. Kochkessel	120	174	Aachen Eilg.	K. E.-D. Köln	
175	W K	1/4	4	Päcke	Stroh —	22	175	Mainz	Direktion Mainz	
176	W N	17830	1	Kiste	leer —	20	176	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
177	W P M	5921	1	„	Porzellan —	97	177	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
178	W S	564	1	—	Tisch —	20	178	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
179	W W	2036	1	—	Lampengewicht —	4	179	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
180	Z M R	3337	1	Kiste	Zündhölzer —	74	180	Grefrath	K. E.-D. Köln	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
181	Alexander	3310	1	—	Fahrrad —	14	181	Altona (Gep.-Abf.)	K. E.-D. Altona	
182	J O 4 Berlin O	1133 2295	4	Stangen	Eisen —	—	182	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
183	A M Bergen	1331	1	Pack	Flaumsatin (rother Stoff)	8	183	Soltau	K. E.-D. Hannover	
184	Bochum	1695	1	—	Eisenplatte —	—	184	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
185	Breslau	50624	1	Wagen	Kohle —	—	185	Altwasser	K. E.-D. Breslau	
186	Bromberg	—	1	Kollo	Triumphstuhl —	4,5	186	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
187	Clothing	—	1	Ballen	Wollgarn —	24	187	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
188	Diamantine Vernici	—	1	Reisekorb	jedenfalls Kleider —	25	188	München Centr.	Bayerische Stsb.	
189	Essen	62446	1	Wagen	Stahlblöcke —	—	189	Dahlhausen Rhr.	K. E.-D. Essen	
190	Fürth	7	1	—	Ofenthürchen	5	190	Fürth	Bayerische Stsb.	
191	N (Fürth)	—	1	—	gusseis. Abzweigrohr	38	191	„	„	
192	Gewerkschaft Anderbeck Kainit	—	1	Sack	? —	102	192	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
193	Göbel	—	1	Kiste	leer —	—	193	Kastel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
194	Gutehoffnungshütte	—	1	—	T-Träger —	12	194	Anrath	K. E.-D. Köln	
195	O F Hamburg	—	3	Stäbe	Stahl —	21,5	195	Euskirchen	„	
196	Köln	53946	1	Wagen	Eisenbahnschwellen	—	196	Groschowitz	K. E.-D. Kattowitz	
197	Marienei 3 J. G. Geipel	—	1	Sack	bw. Gewebe —	3,5	197	Zittau	Sächsische Stsb.	aufgewick. Streifen.
198	Mayer Kuhn sen.	—	1	„	Saatweizen —	100	198	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
199	Fräulein Marie Ränsch	—	1	Korb	gefüllt —	—	199	Frankfurt a. M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	von Giessen, bezettelt Frankfurt a. M.
200	M. Scheer	—	1	Pack	Holzleisten —	12	200	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
201	Siefermann	—	1	Kiste	leere Säcke —	33	201	Karlsruhe	Badische Stsb.	
202	H Wenden-Bechtsbüttel	101	1	„	leer —	8,5	202	Wenden-Bechtsbüttel	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Erfurt/Braunschweig.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
203	—	2	17	Blöcke	Metall —	134	203	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
204	—	27	1	Sack	Kartoffelsäcke, Wäsche	13	204	Riesa	Sächsische Stsb.	
205	—	30	1	—	Fahrrad auf Karte Nr. 880	—	205	Gep.-Abfertigung Osnabrück Hptbhf.	K. E.-D. Münster	Gep.-Schein Bielefeld-Osnabrück.
206	—	30	1	Schiffersack aus grauem Segeltuch	Kleidung, Wasserstiefel etc.	27	206	„	„	Gep.-Schein Hamburg H.-Münster i. W.
207	—	XXXVI	1	—	Kette, 8 m lang —	—	207	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
208	—	357	1	Fass	leer —	35	208	Krefeld	K. E.-D. Köln	
209	—	487	1	runder Reisekorb	Kleidung —	15	209	Gep.-Abfertigung Osnabrück Hptbhf.	K. E.-D. Münster	Gep.-Schein Rheine-Osnabrück.
210	—	582	1	Ballen	Zellstoff Papiermuster	79	210	Düren	K. E.-D. Köln	
211	—	605	1	Korb	ausgest. Vogel —	12	211	Heidelberg Persbhf.	Badische Stsb.	
212	—	637	1	Kanne	Oel —	49,5	212	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
213	—	764	1	Sack	Saatkartoffeln —	50	213	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
214	—	1466	1	—	Maschine —	45	214	Mainz	Direktion Mainz	
215	—	1768	1	—	Vorsatzbrett —	—	215	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
216	—	3657	1	Fass	leer —	—	216	Köln-Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
217	—	4278	1	Kollo	Holzmodell	3	217	Aachen	K. E.-D. Köln	
218	—	6826	2	—	U-Eisen	100	218	Iphofen	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
219	—	7279	1	Tonne	Theer	240	219	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
220	—	8798	1	Handkoffer von grauem Segeltuch	Damen- und Kinderwäsche	14	220	Salzburg	Bayerische Stsb.	seit 6/4.
221	—	12019 6665	1	Tafel	Eisenblech	80	221	Misburg	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
222	—	54567	1	Verschlag	Messer	8	222	Mainz	Direktion Mainz	
223	—	72312	1	Stange	Stahl	6,5	223	Feuchtwangen	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
224	blauer Strich	—	1	Stange	Eisen	28	224	Eichicht	K. E.-D. Erfurt	
225	Strich blau	—	6	Rollen	Dachpappe	67	225	Tremessen	K. E.-D. Bromberg	
226	— grün	—	3	Stangen	Eisen, 3 cm breit, 0,5 cm dick	29	226	Strausberg	K. E.-D. Berlin	
227	×	—	1	Bund	3 Eisenrohre	—	227	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
228	×	—	2	„	Rohr	62	228	Offenburg	Badische Stsb.	
229	×	—	2	Stück	Wellblech	4	229	Heidelberg	„	
230	gelb ×	—	1	—	Eisentheil	8	230	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
231	×	28	1	Kollo	Gusseisen	—	231	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
232	H (Dreieck)	—	1	Pack	Packpapier	54	232	Braunschweig H. Bhf.	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Braunschweig.
233	(A)	18110/11	2	Verschläge	Glasflaschen	—	233	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
234	(Dreieck) EK	1821	1	Kiste	neue Geschäftsbücher, Formulare zu Quittungen und Wechseln	16	234	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
235	(Dreieck) L	—	1	Fass	Oel	230	235	Güldenhof	K. E.-D. Bromberg	
236	(Dreieck) 19 (?)	340	1	Sack	Kartoffeln	54	236	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
237	—	—	1	—	Achsbüchse	2	237	Müllheim	Badische Stsb.	
238	—	—	3	—	Ankerschrauben	12	238	Hattingen	K. E.-D. Essen	
239	—	—	1	Ballen	Asbest, Seilerw.	15	239	Düren	K. E.-D. Köln	
240	—	—	1	—	Axt	2,5	240	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
241	—	—	1	Bund	10 Backpfannen	11	241	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
242	—	—	1 1	Blechkübel Korbflasche	leer leer	— —	242	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
243	—	—	3	Blechkübel	leer	6	243	München Centr.	Bayerische Stsb.	
244	—	—	1	—	eis. Bettstellenstange	2	244	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
245	—	—	1	—	Bettstellentheil	12	245	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
246	—	—	1	Block	Blei	4	246	Mannheim	Direktion Mainz	
247	—	—	1	—	brauner Bogenkorb	0,5	247	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
248	—	—	1	—	Bohle Nr. 121 *)	—	248	Kleinsteinheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	*) anschein. Apfelbaumholz, (Streckenfund).
249	—	—	1	—	Brett	—	249	Namslau	K. E.-D. Kattowitz	
250	—	—	2	—	neue Bretter aus Fichtenholz	—	250	Kreuzburg	„	
251	—	—	1	Korb	Bürsten	10	251	Köln G.	K. E.-D. Köln	
252	—	—	1	—	Contregewicht	24	252	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
253	—	—	1	—	zerrissene Privatdecke	37	253	Düsseldorf Derendorf	„	
254	—	—	1	Pack	wollene Decken	22	254	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
255	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	25	255	Heidelberg	Badische Stsb.	
256	—	—	1	Ring	Dynamodraht **)	59	256	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	**) in Leinwand gehüllt.
257	—	—	1	Bund	⊓-Eisen	12	257	Sebaldsbrück	K. E.-D. Hannover	
258	—	—	1	„	⊔-Eisen	35	258	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
259	—	—	2	Säcke	altes Eisen	80	259	Mainz	Direktion Mainz	
260	—	—	2	Rollen (Cylinder)	durchlochtes Eisenblech	97	260	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
261	—	—	1	—	Eisenplatte	195	261	Langenlonsheim	Direktion Mainz	7 m lang, 30 cm breit, 15 mm dick.
262	—	—	1	—	Eisenplatte	—	262	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
263	—	—	1	—	Eisenrohr	12	263	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	4,85 m lang, 2,5 cm Weite.
264	—	—	1	Bund	Eisenrohre, 13 mm stark	27	264	Hagen	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
265	—	—	1	Bund	4 Eisenrohre schwarz lackirt	16	265	Ingolstadt	Bayerische Stsb.	
266	—	—	1	—	Eisenrohrstange	5	266	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
267	—	—	22	—	Eisenstangen	—	267	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
268	—	—	32 1	Stück Pack	Eisentheile Holzschrauben	1	268	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
269	—	—	1	Kiste	Eisenwaaren	51	269	Dülmen Stbhf.	K. E.-D. Münster	seit 14./4. 99.
270	—	—	1	Pack	Eisenwaaren	8	270	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	1 Petroleum- u. 1 Schmalzfass.
271	—	—	2	Fässer	leer	—	271	Moabit	„	
272	—	—	1	Fass	leer	10	272	Bingerbrück	Direktion Mainz	
273	—	—	1	eis. Kübel	gelbes Fett	30	273	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
274	—	—	1	Bund	Flacheisen (20 Stück)	27	274	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
275	—	—	1	Stab	Flacheisen	24	275	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
276	—	—	2	Stangen	Flacheisen	42	276	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
277	—	—	2	„	Flacheisen oder Stahl	—	277	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
278	—	—	1	—	Flaschenzug	78	278	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
279	—	—	1	Korb	Flaschenzug	84	279	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
280	—	—	1	„	frische Fleischabfälle	21	280	Halle a/S. E. G. A.	K. E.-D. Halle a/S.	
281	—	—	1	—	Fussbank	1	281	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
282	—	—	1	—	Gewicht einer Uhr	—	282	Essen H. B.	„	
283	—	—	1	Korb	Gewichte	70	283	Kalk	K. E.-D. Köln	
284	—	—	1	„	l. Glasballon	10	284	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
285	—	—	1	Stück	Gleis einer Feld- od. Kleinbahn*)	—	285	Alt-Kronenberg	K. E.-D. Essen	*) 4,5 m lang.
286	—	—	1	—	Gliederkette	39	286	Hallberg	K. E.-D. Bromberg	
287	—	—	1	Kollo	Guss	1,5	287	Mainz	Direktion Mainz	
288	—	—	1	Pack	Haken	10	288	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
289	—	—	1 1	— —	Handfeger (alt) Müllschaufel (alt)	—	289	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
290	—	—	1	Handkoffer	Damen-Wäsche	6	290	Worms	Direktion Mainz	
291	—	—	1	—	eis. Haube einer Säureflasche	—	291	Wanne	K. E.-D. Essen	
292	—	—	1	Ring	(17) Herddeckel	5	292	Stuttgart II.	Württemberg. Stsb.	
293	—	—	1	Bund	Hufeisen	—	293	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
294	—	—	1	Kistchen	Käse	5	294	Darmstadt	Direktion Mainz	
295	—	—	1	Dose	Kaffee-Essenz	0,5	295	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
296	—	—	1	—	gusseis. Kesselfeuerungsthür	154	296	Drewitz	K. E.-D. Magdeburg	
297	—	—	1	—	Kette	—	297	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
298	—	—	6	—	Kinderwagenräder	13	298	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
299	—	—	4	Stück	Kistenbretter, je 3 m lang	—	299	Stöwen	K. E.-D. Bromberg	
300	—	—	1	Korb	Kleider	26	300	Themar	K. E.-D. Erfurt	
301	—	—	1	Sack	Kleider, Kissen	—	301	Plauen i. V. ob. B.	Sächsische Stsb.	
302	—	—	1	Pack	5 Körbe	2,5	302	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
303	—	—	1	Korbflasche	gefüllt	56	303	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
304	—	—	2	Korbflaschen	leer	17	304	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
305	—	—	1	—	Krahnkette	—	305	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
306	—	—	1	Kübel	leer	8	306	Hamm	K. E.-D. Essen	
307	—	—	1	Pack	5 Lagerbüchsen	12	307	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
308	—	—	2	—	Lagerkasten	—	308	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
309	—	—	1	Pappkarton	1 n. Nickellampe	—	309	Leipzig II.	Sächsische Stsb.	(Stempel: W. & W. Kosmos.)
310	—	—	1 1	— —	dreieckiges Lattengestell bunte Scheibe	8,5 —	310	Bismark i. Altm. Schönfeld b. Stendal	K. E.-D. Magdeburg	von einem Künstlerwagen herrührend.
311	—	—	1	Ballen	Leder	79	311	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
312	—	—	1	grüne Kiste mit Schiebdeckel	Lichthalter	31	312	Lindau	Bayerische Stsb.	
313	—	—	1	—	Maschinentheil	9	313	Leipzig II.	Sächsische Stsb.	ansch.: Lagerbock.
314	—	—	1	Stück	Maschinentheil (Siederohr)	22	314	Gronau M. E.	K. E.-D. Münster	seit 21./3. 99.
315	—	—	1	„	Messer	1	315	Diepholz	„	zu einer kleinen Schneidelade gehörend.
316	—	—	1	Bl.	Messingblech	22	316	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
317	—	—	1	—	Messingkessel	14	317	Westend	„	
318	—	—	1	—	Nachtschränkchen ohne Platte	—	318	Barmen-Unterbarmen	K. E.-D. Elberfeld	
319	—	—	1	Korb	eis. Nieten	201	319	Stolberg-Hammer	K. E.-D. Köln	
320	—	—	1	Oelfass	leer	34	320	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
321	—	—	1	—	gusseis. Ofenthür —	—	321	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
322	—	—	1	—	eis. Ofenthürrahmen	2	322	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
323	—	—	1	Sack	Panamaholz —	10	323	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
324	—	—	1	Pack	Parquett-Bodenbretter	10	324	Düren	K. E.-D. Köln	
325	—	—	1	Korb	Petersilie —	14	325	München Centr.	Bayerische Stsb.	
326	—	—	1	Petroleumfass	leer —	—	326	Bremerhaven-Freihafen	K. E.-D. Hannover	
327	—	—	1	—	Polsterstuhl mit Lederüberzug	15	327	Gera	K. E.-D. Erfurt	
328	—	—	6	Stück	eis. Rechen ohne Stiele	4,5	328	Arnstadt	„	
329	—	—	1	Kollo	Rester —	3,5	329	Jülich	K. E.-D. Köln	
330	—	—	1	Ballen	Riemen —	129	330	Soest	K. E.-D. Cassel	
331	—	—	1	Pack	Rindshaut —	21	331	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
332	—	—	2	—	eis. Röhren, 5–6 m lang	37	332	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
333	—	—	1	—	eis. Rohr —	44	333	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
334	—	—	1	Bund	Rohrschellen —	5	334	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
335	—	—	1	„	8 eis. Rouleauxstangen	3	335	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
336	—	—	2	lose	gebogenes Rundeisen	5	336	Rehfelde	K. E.-D. Bromberg	
337	—	—	1	—	Sackkarre (alt) —	14	337	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
338	—	—	1	—	eis. Sackkarre —	28	338	Mittweida	Sächsische Stsb.	
339	—	—	1	—	eis. Sackkarre —	28	339	Pirna	„	gebr.
340	—	—	1	—	Säge —	2	340	Mainz	Direktion Mainz	
341	—	—	1	—	altes beschädigtes Sägebrett	—	341	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
342	—	—	1	—	Hälfte einer Scheerdeichsel	—	342	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
343	—	—	1	—	Schinken —	5,5	343	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
344	—	—	1	Pack	2 Schirme — 1 Handfeger —	1	344	Münster	K. E.-D. Münster	seit 10/4. 99.
345	—	—	1	—	Schrankuntergestell	2	345	Burbach	St. Johann-Saarbr.	
346	—	—	1	Sack	Schrankverzier. —	—	346	Düren	K. E.-D. Köln	
347	—	—	1	Pack	eis. Schrauben (100 Stück)	3	347	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
348	—	—	1	Bund	5 Schraubenschlüssel	5	348	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
349	—	—	1	Korb	eis. Schraubenschlüssel	95	349	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
350	—	—	1	Musterkoffer	Schuhwaaren —	10	350	Hannover Gep.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
351	—	—	1	Stück	Schutzblech von einer Maschine	1	351	Emsdetten	K. E.-D. Münster	seit 28/3. 99.
352	—	—	1	Kiste	Schwungrad u. Modelle	106	352	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
353	—	—	1	Rolle	Siebreifen —	5	353	Venlo K. M.	K. E.-D. Essen	
354	—	—	1	—	Sopha —	—	354	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
355	—	—	1	Bund	12 Spaten —	15	355	Bublitz	K. E.-D. Danzig	
356	—	—	1	Stab	Stahl —	5	356	Mainz	Direktion Mainz	
357	—	—	1	„	Stahl —	4	357	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
358	—	—	1	Stange	Stahl —	9	358	Minden	K. E.-D. Hannover	
359	—	—	1	Bund	Stangeneisen, 18 mm Durchm.	42	359	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	6 Stück.
360	—	—	1	„	Stangeneisen, 19 mm Durchmesser	32	360	„	„	5 Stück.
361	—	—	2	„	4 Stühle —	15	361	Augsburg	Bayerische Stsb.	
362	—	—	1	—	Stuhl —	4	362	Mainz	Direktion Mainz	
363	—	—	1	—	25 m l. Tau —	—	363	Chorzow	K. E.-D. Kattowitz	
364	—	—	3	—	Thonröhren —	—	364	Etgersleben	K. E.-D. Magdeburg	
365	—	—	3	Pack	Torfstreu —	—	365	Hamminkeln	K. E.-D. Essen	
366	—	—	1	Verschlag	leer —	5	366	Essen H. B.	„	
367	—	—	1	—	Viehgitter —	—	367	Frankfurt a/M. Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
368	—	—	1	Sack	Viehsalz —	116	368	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
369	—	—	4	Stück	eis. Wagen —	868	369	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
370	—	—	1	—	Wagenbuchse —	0,5	370	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
371	—	—	1	—	eis. Wagenbuchse —	4	371	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
372	—	—	1	Stück	Wagensitz blau gestrichen	3	372	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
373	—	—	1	Kollo	Weissdornpflanzen —	33	373	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
374	—	—	1	Pack	6 gusseis. Winkelröhren	12	374	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
375	—	—	1	Ballen	Wolle —	37	375	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
376	—	—	1	Ballot	alte Zeitungen —	13	376	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	

*) Aus Wagen Magdeb. 14505 Güterz. 9217 v. 8. Mai Frankfurt-Wetzlar.

Zur Nachricht. Die in Nr. 4 des Anzeigers vom 25/2. d. J. als fehlend gemeldeten, zur Frachtkarte Oderberg-Gleiwitz Nr. 9 vom 12/10. 98 gehörenden 9 Flaschen Quecksilber gez. 13/21 im Gewicht von 366 kg sind gefunden.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 11. | 8. Februar 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Ueber die Nothwendigkeit einer allgemeinen und einheitlichen Umgestaltung der Güterzugfahrpläne.

Die Regelung des Zugverkehres ist eine der schwierigsten Aufgaben des Eisenbahndienstes, aber auch eine der lohnendsten, wenn es gelingt, diesen wichtigen Abschnitt des Eisenbahnbetriebes in einen übersichtlich und zweckmässig angeordneten Plan zusammenzufassen. Hierbei gilt es, die Erfahrung und das Geschick des Betriebstechnikers mit der Kenntniss der Tarif- und Leitungsvorschriften sowie der Bedürfnisse des Verkehres zu vereinen und unter sorgfältiger Abwägung der jeweiligen Betriebs- und Verkehrsverhältnisse das Richtige auszuwählen. Der Fahrplan bildet nicht nur die Richtschnur für den gesammten Betrieb, sondern übt auch einen hervorragenden Einfluss auf den Verkehr und die Wirthschaftsführung der Eisenbahn aus.

Die wichtigsten Zweige des äusseren Eisenbahndienstes (Bahnhofs-, Beförderungs-, Strecken- und äusserer Abfertigungsdienst) mit dem zahlreichen Personal und den kostspieligen Vorrichtungen sind von der Art, Zahl und Lage der Züge ebenso abhängig, wie die Verkehrsinteressenten. Es besteht deshalb auch überall ein lebhaftes, mit der Entwickelung des Verkehres wachsendes Interesse für die Aufstellung und Ausgestaltung der Fahrpläne. Mit Recht widmen die Eisenbahnverwaltungen aus diesen Gründen der Fahrplanfrage eine ganz besondere Sorgfalt und sind, wenn dies auch nicht immer anerkannt wird, bemüht, Verbesserungen jeder Art herbeizuführen und eine den wachsenden Ansprüchen der modernen Verkehrs- und Handelsverhältnisse möglichst gerecht werdende Einrichtung zu schaffen. Diese Bestrebungen haben bisher auf dem Gebiete der Personenbeförderung unbestreitbar mehr Erfolg gehabt, als auf dem der Güterbeförderung, obwohl auch auf letzterem vielfach Versuche gemacht worden sind, eine zur allgemeineren Benutzung geeignete Grundlage für einen guten Fahrplan zu gewinnen. Mag die Schuld hieran darin zu suchen sein, dass die Versuchsgebiete zu eng begrenzt waren, oder die Erfahrungen fehlten, oder mögen andere Gründe die Durchführung eines grösseren Planes vereitelt haben. Kurz, zu einem durchschlagenden Erfolge ist es wohl nirgends gekommen. Da veranlasste das rapide Anwachsen des Verkehres, dessen Bewältigung mit den bisherigen Betriebseinrichtungen auf immer grössere Schwierigkeiten stiess, die preussische Staatseisenbahnverwaltung im verflossenen Herbst einen Versuch zur Neugestaltung der Güterzugfahrpläne in grossem Stile anzustellen. Soweit es bis jetzt bekannt geworden, ist mit dem hierbei gewählten System ein glücklicher Griff gemacht und ein günstiger Erfolg erzielt worden. Es haben dabei nicht nur die Bedürfnisse des Verkehres ihre volle Befriedigung gefunden, sondern es lässt sich auch erwarten, dass mit der Erweiterung und längeren Uebung der Einrichtung allmählich auch das wirthschaftliche Interesse der Verwaltung in befriedigender Weise gefördert werden wird. Es dürfte daher wohl von Interesse sein, die Erwägungen, welche der Umgestaltung des Güterzugfahrplanes der preussischen Staatseisenbahn zu Grunde liegen, in kurzen Umrissen kennen zu lernen.

Der wesentlichste Theil der Reform besteht in der möglichst weitgehenden Trennung des F e r n- und des N a h verkehres. Die Wagen für den durchgehenden Verkehr werden vielfach unnöthigerweise mit den Wagen für den Nahverkehr in einem Zuge befördert. Hierdurch erleiden nicht nur die Durchgangsfrachten wegen der geringen Geschwindigkeit dieser Züge grosse Verzögerungen, sondern es werden auch Schwierigkeiten beim Ein- und Aussetzen von Wagen auf den kleinen Zwischensta-

tionen verursacht und durch das mehrmalige Rangiren der durchgehenden Wagen auf den einzelnen Zugendstationen wiederum Umlaufsverzögerungen und überflüssige Rangirleistungen hervorgerufen. Die Einlegung durchgehender Güterzüge kann allerdings nur in Frage kommen, wenn auf einer der Zugbildungsstationen eine genügende Anzahl von Frachten oder Wagen zur Bildung dieser Züge regelmässig vorhanden ist; in manchen Fällen wird freilich, um die nöthige Belastung zu erhalten, ein Sammeln von Wagen nicht zu vermeiden sein. Der durch das Aufstellen der Wagen auf den Zugbildungsstationen etwa entstehende Zeitverlust kommt jedoch, namentlich wenn die Zuglage möglichst den Zeiten der Frachtenauflieferung auf den Zugbildungsstationen angepasst wird, gegenüber der rascheren Beförderung der Wagen, welche durch die Bildung durchgehender Güterzüge zu erreichen ist, nicht in Betracht. Durch die Einlegung durchgehender Güterzüge würden sich wahrscheinlich auch die Lokomotiven und Personale besser ausnutzen und damit eine Verminderung der Betriebsausgaben erreichen lassen. Denn würde es z. B. gelingen, für den Güterverkehr zwischen Cassel und Frankfurt a/M. und umgekehrt einen weiteren durchgehenden Zug zu bilden, so würde dieser Zug um 5 Stunden rascher, als ein solcher, der auf den meisten Zwischenstationen hält, befördert werden können. Die Ersparniss an Lokomotiv- und Zugpersonaldienststunden würde daher bei beiden Zügen (Zug und Gegenzug) $2 \times 5 = 10$ Stunden, d. i. die durchschnittliche Tagesleistung eines Lokomotiv- und eines Zugpersonals betragen. Der wirthschaftliche Erfolg wird allerdings nur dann in schneller und offensichtiger Weise hervortreten, wenn mit der Neubildung durchgehender Güterzüge auch eine Einschränkung der bestehenden Züge verbunden ist. Es wird sich wohl auch auf sehr vielen Strecken ermöglichen lassen, die jetzt auf mehrere zum Theil nicht ausreichend belastete Lokalzüge angewiesene Durchgangsfracht ½ Tag oder etwas länger anzusammeln, um sie dann mit einem voll ausgelasteten direkten Zuge schnell an das Ziel zu bringen und den Ortsverkehr mit einer verminderten Anzahl von Zügen zu befriedigen. Wenn z. B. auf einer Strecke wie von Nordhausen nach Falkenberg 6 nicht ausreichend belastete Güterzüge verkehren sollten, welche sich zum grossen Theil aus den in Nordhausen zusammenlaufenden, für Falkenberg und Uebergang bestimmten Frachten zusammensetzen, so würde es bei Einlegung eines Durchgangszuges, auf welchen diese Frachten zu verweisen wären, vielleicht gelingen, 2 der bestehenden Züge aufzuheben und die verbleibenden 4 Züge so zu legen, dass der Ortsverkehr immer noch ausreichend versorgt wird. Mit Rücksicht auf die allgemeine starke Verkehrsentwickelung wird man sich allmählich doch wohl überall mit dem Gedanken vertraut machen müssen, die Geschwindigkeit der Güterzüge zum Zwecke der Beschleunigung des Wagenumlaufes und der Entlastung der Bahnhöfe zu erhöhen. Freilich stehen den damit angstrebten Vortheilen wohl auch Nachtheile gegenüber, denn die Beschleunigung der Züge hat nothwendig eine Verminderung ihrer Länge bezw. eine Verstärkung der Zugkraft, einen erhöhten Verbrauch an Kohle und Bremskräften sowie eine schnellere Abnutzung der Gleise zur Folge. Es wird also in jedem Falle der sorgfältigen Abwägung aller in Betracht kommenden Verhältnisse bedürfen. Nur dort, wo es vor allem gilt, zur Bewältigung des Verkehres die möglichst beste Ausnutzung der Strecken zu erreichen, wird man wohl die Nachtheile meist ohne weiteres in den Kauf nehmen müssen.

Im Gegensatz zu den Personenschnellzügen, deren Geschwindigkeit in den letzten zehn Jahren bedeutend erhöht worden ist, hat eine Erhöhung der Geschwindigkeit der Güterzüge, für welche nach der Betriebsordnung nunmehr eine Höchstgeschwindigkeit von 60 Stundenkm gestattet ist, nicht stattgefunden. Das Bestreben, möglichst stark belastete Güterzüge zu fahren, verbot es allerdings bisher auch, zu einer höheren Geschwindigkeit überzugehen. Nachdem neuerdings aber eine Verminderung der Stärke sämmtlicher Züge durchgeführt oder in Aussicht genommen ist, erscheint es auch schon mit Rücksicht auf die nothwendige Beschleunigung des Umlaufes der Güterwagen geboten, allgemein die Geschwindigkeit der Güterzüge zu erhöhen. Die Fern- und Durchgangsgüterzüge werden wohl möglichst mit einer Geschwindigkeit von 45 Stundenkm zu fahren sein. Die jetzt im Güterzugdienste zur Verwendung kommenden Lokomotiven sind zwar zum Theil für eine Höchstgeschwindigkeit von 45 Stundenkm gebaut, diese Geschwindigkeit kann jedoch erfahrungsmässig nicht immer oder nur auf kurze Strecken eingehalten werden. Ausserdem wird durch diese Lokomotiven bei grosser Geschwindigkeit, da die überhängenden Massen bei der Bauart der Maschinen in starke Schwankungen gerathen, eine schnellere Abnutzung der Gleise verursacht. Die Erhöhung der Geschwindigkeit der Güterzüge würde daher die allmähliche Vermehrung leistungsfähigerer Lokomotiven für den Güterzugdienst zur Folge haben müssen. Es erscheint empfehlenswerth, die höchste zulässige Geschwindigkeit aller Güterzuglokomotiven von 45 auf 60 Stundenkm zu erhöhen und die neuen Lokomotiven mit einer verschiebbaren Laufachse oder mit einem Drehgestell zu konstruiren, damit die Widerstände beim Durchfahren von Krümmungen verringert werden. Die preussische Staatseisenbahnverwaltung hat mit der Einstellung derartig verbesserter Güterzuglokomotiven bereits begonnen.

Die Erhöhung der Geschwindigkeit der durchgehenden Güterzüge auf 45 Stundenkm würde wahrscheinlich auch herbeiführen, dass dieselben annähernd mit der gleichen durchschnittlichen Geschwindigkeit befördert werden, wie die auf den meisten Zwischenstationen haltenden Personenzüge mit einer Fahrgeschwindigkeit von 60 km. Es würden sich dadurch die vielen Ueberholungen der Güterzüge durch die Personenzüge verringern und ausserdem auch eine Verminderung der Betriebsgefahren sowie eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken erreichen lassen. Bei der in den letzten Jahren überall eingetretenen aussergewöhnlichen Verkehrszunahme gewinnt gerade die möglichst ausgiebige Ausnutzung der Leistungsfähigkeit der Strecken eine ganz besondere Bedeutung.

Von diesen allgemeinen Gesichtspunkten ausgehend, sind bei der preussischen Staatsbahn die Güterzüge, abgesehen von den dem Vieh- und Eilgutverkehr dienenden Zügen, welche lediglich den Orts-, Markt- und sonstigen geschäftlichen Verhältnissen anzupassen sein werden, in drei Arten eingetheilt worden:

1. in die Ferngüterzüge und zwar a) für die Last- und b) für die Leerwagenrichtung,
2. die Durchgangsgüterzüge,
3. die Ortsgüterzüge.

Zu 1. Die Ferngüterzüge sind für den Massenverkehr zwischen den grossen Verkehrscentren bestimmt. Es kommen hierbei namentlich Kohlen-, Koks-, Holz- und Erzzüge in Betracht, die auf einer oder mehreren zu einem Produktionsgebiete gehörigen Stationen zusammengestellt und, ohne eine Aenderung in ihrer Zusammensetzung zu erfahren, bis zu einem entfernteren grossen Knotenpunkt oder bis zur Zielstation durchgeführt werden. Diese Züge erhalten auf den Zwischenstationen nur dann Aufenthalt, wenn es aus Betriebsrücksichten geboten ist.

In gleicher Weise werden die Leerwagenzüge, die der Versorgung der grossen Wagenbedarfsgebiete dienen, behandelt; die leeren Wagen müssen auf einer oder mehreren geeigneten Stationen der grösseren Verbrauchsgebiete zusammengebracht und von da aus geschlossen dem Bedarfsbezirk zugeführt werden. In allen grösseren preussischen Industriebezirken sind solche Ferngüterzüge bisher schon in grosser Zahl eingeführt und werden, da ihre Vortheile immer mehr zur Geltung kommen, noch fortwährend vermehrt.

Zu 2. Die Durchgangsgüterzüge, welche zur Beförderung von Wagenladungen, leeren Wagen und geschlossenen Stückgutwagen auf weitere Entfernungen bestimmt sind, durchfahren die Stationen mit geringem Verkehr und halten nur an den grösseren Geschäfts- oder Uebergangsplätzen. Sie befördern

die Frachten für die letzteren und für diejenigen kleinen Stationen, welche zwischen zwei Haltestationen liegen. Der Verkehr zwischen den Haltestationen und den vor- oder hintergelegenen kleineren Stationen wird durch die unter 3. aufgeführten Ortsgüterzüge vermittelt.

A a b c d B e f g h C

In vorstehender Skizze bezeichnet z. B. A die Zugbildungsstation, B und C die Haltestationen und a—d die kleineren Stationen, welche zwischen den Stationen A und B, und e—h die kleineren Stationen, welche zwischen B und C liegen. Der auf der Station B haltende Durchgangsgüterzug würde dort die Wagen für die Station B selbst und die für die Stationen e—h bestimmten Wagen aussetzen; beizustellen wären demselben diejenigen von den Stationen a—d in B mit den Ortsgüterzügen angebrachten Wagen, welche für die Station C und darüber hinaus bestimmt sind.

Zu 3. Die Ortsgüterzüge vermitteln den Stückgutausladeverkehr sowie den Wagenverkehr der kleinen Stationen und können eigentlich als Rangirzüge, welche den Verkehr zwischen diesen und den Haltestationen der Durchgangsgüterzüge zu bedienen haben, betrachtet werden. Dieselben werden in der Reihe dieser Streckenabschnitte in Zusammenhang zu bringen sein, so dass sie den Ortsverkehr auch auf längeren Linien zu vermitteln vermögen. Die Anzahl der einzulegenden Ortsgüterzüge wird sich lediglich nach dem Ortsverkehr der zu bedienenden Stationen richten müssen, im allgemeinen werden bei mittlerem Verkehr wohl zwei Ortsgüterzüge in jeder Richtung genügen.

Für die Ausarbeitung eines solchen Güterzugfahrplanes ist der Verkehr jeder Station und Verkehrsverbindung maassgebend. Ebenso würde die Anzahl und die Lage der einzelnen Güterzüge nach diesen Grundlagen auszuwählen sein.

Dies sind im allgemeinen die Grundzüge, nach welchen der neue preussische Güterzugfahrplan aufgebaut und seit dem 1. Oktober v. J. auch praktisch durchgeführt ist. Allerdings konnte sich die Umgestaltung mit Rücksicht auf die Verschiedenartigkeit der örtlichen Verhältnisse, insbesondere auf den Zugbildungsstationen nur allmählich vollziehen; trotzdem haben sich die Erfolge, welche man für die Erleichterung des Betriebes, namentlich aber für die Beschleunigung des Wagenumlaufes erwartet hatte, schnell genug und in ausreichendem Maasse eingestellt. Es ist beispielsweise erreicht worden, dass die zahlreichen Transporte aus dem Ruhrgebiete nach den Nordseehäfen, welche früher zum grossen Theil 4—5 Tage liefen, jetzt schon in 16—24 Stunden an ihrem Ziele anlangen.

Dieser auf alle wichtigeren Verkehrsgebiete ausgedehnten Verbesserung im Wagenumlaufe ist es auch zum grossen Theile zu danken, dass die Wagenversorgung während des letzten starken Herbstverkehres gegenüber den früheren Jahren eine ausserordentlich günstige gewesen ist.

Leider wird die mit grosser Mühe und Intelligenz geförderte Arbeit immer nur ein Stückwerk bleiben, so lange die mit der preussischen Staatseisenbahn in direkten Verkehrsbeziehungen stehenden fremden Bahnverwaltungen nicht auch ihre Güterzugfahrpläne in ähnlicher Weise umgestaltet haben werden. Der schwer errungene Gewinn zerfliesst wieder, wenn die mit schnellfahrenden Fern- oder Durchgangszügen auf die Uebergangsstationen gebrachten Frachten dort wegen fehlender geeigneter Anschlusszüge stehen bleiben oder auf dem Weitertransport Verzögerungen erleiden müssen. Ganz dasselbe gilt für den Rücklauf der leeren Wagen, insoweit für dieselben keine Rückfracht gewonnen wird.

Der zusammengehörige Verkehr muss, wenn er gedeihen soll, auf allen Linien gleichmässig gut bedient werden. Zur Lösung dieser schwierigen aber überaus dankenswerthen Aufgabe bedarf es des einträchtigen Zusammenwirkens aller durch einen regen Frachtenaustausch auf ein gemeinsames Ziel hingewiesenen Eisenbahnverwaltungen. Möge dies recht bald gelingen zum Segen des Verkehres und seiner Vermittler.

M i c h.

Zur Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz.

Die eidgenössische Eisenbahnverstaatlichung ist mit dem kürzlich von der C e n t r a l b a h n vor dem Bundesgericht ausgefochtenen P r o z e s s in eine neue Phase getreten. Da in dem Prozess wichtige Rechtspunkte von allgemeinem eisenbahnpolitischen Interesse zu Tage traten und andererseits in Deutschland die Sache sich so zuspitzt, dass an den Börsen Retorsion durch Boykottirung des schweizerischen Kredites geübt werden soll, verdient ihre jüngste Entwickelung weitere Aufmerksamkeit.

Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz ist von den dortigen maassgebenden Faktoren, wozu ja auch die Volksabstimmung in letzter Linie gehört, nicht immer mit Glück und Geschick, auch nicht rechtlich völlig unanfechtbar, angefasst worden — sonst wäre man damit schon längst und zu günstigerer Zeit und ohne soviel Streit und Erregung zustande gekommen. Auch bei den jetzigen Verhandlungen vor dem Bundesgericht wurde gelegentlich als bedenklich zugegeben, dass ein Gesetz wie das vielangefochtene jüngste Rechnungsgesetz so spät aufgestellt worden, so dass vorher Hoffnungen erweckt wurden, die jetzt nicht erfüllt werden. Die schweizerische Eisenbahngesetzgebung, meinte Herr Bundesrichter Hafner, sei allerdings nicht geeignet, anderen Ländern als Muster zu dienen. Bis 1872 hätten allzu sehr privatrechtliche Anschauungen geherrscht. Das Rechnungsgesetz von 1883 sei durch die Klemme, in der sich damals die Bahnen befanden, hervorgerufen worden. Das neue Rechnungsgesetz, welches einmal ein orakelhaftes genannt wurde, verdanke sein Entstehen dem in Aussicht genommenen Rückkauf. Die Gesellschaften und ihre Aktionäre urtheilen bekanntlich schärfer. Sie behaupten, das neue Rechnungsgesetz wie das Abstimmungsgesetz seien in Verletzung wohlerworbener Rechte nur erlassen, um der Eidgenossenschaft die Verstaatlichung zu erleichtern und zu verbilligen. Der Staat habe seine Macht als solcher benutzt, um seine geschäftlichen Verpflichtungen sich günstiger zu gestalten. Ohne auf diese verschiedenen Standpunkte näher einzugehen, muss jedenfalls zugegeben werden, dass mit der schweizer Eisenbahnverstaatlichung durch die Börsenspekulation — und speziell in Deutschland, wie ja schweizer Eisenbahnwerthe sehr viel in deutschen Händen sind — Missbrauch getrieben worden ist. Zum mindesten hätte man nach Erlass des jüngsten Rechnungsgesetzes vorsichtiger sein und nicht noch wiederholt optimistische Hoffnungen erregen sollen. Die Erfahrung musste doch einiges lehren, und man musste sich erinnern, dass der Entrüstungssturm bei Erlass jenes Gesetzes nichts geholfen hat, und dass, wenn die Rufe nach diplomatischem Einschreiten der deutschen Reichsregierung keinen Erfolg gehabt haben, an maassgebenden Stellen in Berlin eine solche Einmischung in die schweizer Angelegenheiten wohl nicht für berechtigt und angebracht gehalten worden ist. Leider wurden aber noch kurz vor der Schlussverhandlung des Prozesses in deutschen Börsenblättern Nachrichten verbreitet, „dass bei den Mitgliedern des Bundesgerichts die positive Anschauung zur Geltung gekommen sei, wonach dem Rechnungsgesetz vom Jahre 1896 keinerlei materielle Anwendung zugesprochen werden könne“, und dass in maass-

gebenden juristischen Kreisen der Schweiz immer stärker die Ansicht zum Durchbruch komme, dass in dem Centralbahnprozess das Urtheil des obersten Gerichtshofes in allen wesentlichen Punkten zu Gunsten der klägerischen Gesellschaft ausfallen werde, so dass die Annahme gerechtfertigt erscheine, dass der Bundesrath bereits Verhandlungen wegen freihändigen Rückkaufes angebahnt habe usw.

Thatsächlich ist das Urtheil in den wichtigsten Punkten zu Ungunsten der Centralbahn ausgefallen und dieses Urtheil erscheint um so wichtiger, als es präjudizirlich für die anderen schweizer Eisenbahngesellschaften ist, betreffs der Regeln, nach welchen der Reingewinn und das Anlagekapital der Eisenbahngesellschaften bestimmt werden sollen. Die Bedingungen ihrer Konzessionsurkunden enthalten keine genaueren Bestimmungen über die Berechnungen des Kaufpreises beziehungsweise der Begriffe Reinertrag und Anlagekapital, nach welchen der Kaufpreis festzusetzen ist. Es heisst nur, die Kaufsumme müsse mindestens dem ursprüglichen Aktienkapital oder den nachgewiesenen Anlagekosten gleichkommen oder aber den 25 fachen Betrag des durchschnittlichen Reinertrages der der Ankündigung des Rückkaufes vorangehenden 10 Jahre ausmachen. Wegen der verschiedenen Auffassung von Reingewinn und Anlagekapital ergriffen die Gesellschaften den gesetzlichen Rekurs an das Bundesgericht.

Letzteres hat nun sachlich gegen sie sich auf den Standpunkt gestellt, dass das Rechnungsgesetz nicht nur anwendbar ist, sondern auch rückwirkende Kraft hat. Es hat entschieden, dass die Verzinsung der konsolidirten Anleihen nicht zu den Betriebsausgaben gehöre, wie die Gesellschaften behaupten, während der Bundesrath als „Reinertrag“ nur den Unterschied zwischen Betriebsausgaben und Betriebseinnahmen ansieht. Bei der Centralbahn macht der Nichtabzug der Schuldzinsen nach ihrer eigenen Berechnung einen Ausfall von 17 500 000 Frcs. für alle fünf schweizerischen Hauptbahnen dürfte dieser Posten die Rückkaufssumme um 50 000 000 Frcs. verringern. Das Gericht verwarf einstimmig die Auffassung, die Anleihen bedeuteten eine dingliche Last. Obligationen hätten wohl einen besseren Rang, seien ein Konkursprivileg, sie hätten aber nicht den Charakter einer Hypothek. Ferner hat das Urtheil auf Grundlage der Konzessionen entschieden, dass als Reinertrag der Durchschnitt der jährlichen Ueberschüsse in der maassgebenden 10 jährigen Periode anzusehen ist, während die Centralbahn verlangte, dass der Reinertrag prozentual auf das Anlagekapital am Schlusse der Periode zu berechnen sei. Diese Differenz soll zu Ungunsten der Centralbahn etwa 12 000 000 Frcs. ausmachen, stellt sich aber z. B. bei der Gotthardbahn noch viel höher. Auch die Entscheidung betreffs des Erneuerungsfonds, welchen das Rechnungsgesetz vorschreibt, bezw. der vermehrten Einlagen in denselben auf Grund des Rechnungsgesetzes, fiel zu Ungunsten der Centralbahn; in einigen minder wichtigen Punkten siegte sie ob. Von prinzipieller Bedeutung ist bei letzteren, dass die Subventionen für Brücken und Strassen, welche die Bahn gezahlt, gemäss ihrem Verlangen nicht als Betriebs-, sondern als Bauausgaben zu berechnen sind, und das Gericht die gegentheilige Bestimmung des Gesetzes als nicht in Betracht kommend erklärte. Das Gericht hat damit immerhin anerkannt, dass es dem Rechnungsgesetz nicht durchaus die Wirkung einer einseitigen Interpretation der Konzessionen in Bezug auf die Werthberechnung der Kaufobjekte zugestehe.

Auch sonst stellte das Gericht die Sache so dar, dass, wo das Rechnungsgesetz zur Anwendung gelangen und auch rückwirkende Kraft haben müsse, es eigentlich kein neues Recht schaffe, sondern nur schon früher bestandenes, für diesen speziellen Fall unausgesprochenes Recht feststelle. Der Erneuerungsfonds, erklärte Referent Morel, könne nicht als den Konzessionen widersprechend angesehen werden, weil sie nichts dagegen enthalten, und deshalb müsse mit Bezug auf ihn die rückwirkende Kraft des Rechnungsgesetzes zugegeben werden. Der Erneuerungsfonds sei nicht für den Unterhalt bestimmt, sondern für den Ersatz der Abnutzung; hierfür müsse der Fonds genügend ausgestattet sein, wie dies übrigens auch bei anderen Aktiengesellschaften das Obligationenrecht vorschreibe. Schweizerische Blätter weisen in Vertheidigung des Urtheils noch speziell darauf hin, dass, wie das schweizerische Obligationenrecht, so auch das deutsche den gleichen Grundsatz über die solide Gestaltung der Bilanz bei Aktiengesellschaften aufstelle, der nun vom Gericht als mit dem Eisenbahnrechnungsgesetze übereinstimmend anerkannt worden sei. Thatsächlich hat das Bundesgericht die formelle Erklärung des Bundesrathsbeschlusses, für die Berechnung der Einlagen in den Erneuerungsfonds seien die Vorschriften der Art. 11 und 14 des Rechnungsgesetzes maassgebend, gemäss dem Antrage der Centralbahn gestrichen. Nach alledem kann man wohl, wie das seitens des Organs der schweizerischen Eisenbahngesellschaften geschieht, fragen, warum man überhaupt das Rechnungsgesetz geschaffen, warum insbesondere die Bestimmungen über den Erneuerungsfonds erlassen hat, wenn die gleichen Grundsätze schon vorher galten? Man hätte ja dann, so muss sich auch der Unparteiische sagen, ohne sich den Vorwürfen einer Gelegenheits- und Interessengesetzgebung auszusetzen, die Bahngesellschaften auf Grund des allgemeinen bestehenden Rechts zu der für nöthig gehaltenen solideren Gebahrung betreffs Anlegung grösserer Reserven und Erneuerungen usw. zwingen können. Die Einlagen in den Erneuerungsfonds, so wurde im Bundesgericht ausgeführt, seien keine Abzüge am Reinertrag, dieser letztere sei erst dann vorhanden, wenn diese Abzüge vorgenommen seien. Aus diesem Grunde erhelle die Verpflichtung der Bahngesellschaften, mindestens für die zehn maassgebenden Jahre die Dotirungen so zu bemessen, dass sie einem den Betrag der Kapitalabnutzungen ersetzenden Erneuerungsfonds entsprechen. „Also auch hier wieder eine Argumentation ohne Zuhilfenahme des Rechnungsgesetzes, auf Grund allgemeiner Prinzipien solider Geschäftsgebahrung,“ sagt ein angesehenes schweizer Blatt in Vertheidigung des Bundesraths und des Gerichtsurtheils.

Zumal nun doch lange Prozessführung nothwendig geworden ist, deren Möglichkeit das Rechnungsgesetz mit der Zulassung des Rekurses anheimgab, sieht man nicht recht ein, warum mit diesem Gesetz so viel böses Blut gemacht worden ist, wenn es nun als ziemlich entbehrlich hingestellt wird. Wir bedauern die zum Theil maasslose Kritik, welche das Urtheil des schweizerischen Bundesgerichts in deutschen Börsenblättern findet — eins sagt z. B., der Beschluss des obersten schweizerischen Gerichtshofs spreche jedem Rechtsbewusstsein Hohn —, als sachlich unbegründet und einer gedeihlichen Lösung mehr schädlich als nützlich. Wir können uns auch, bei der jetzigen Zuspitzung der Sache, hier weder auf die technisch-finanzielle noch auf die billig-anständige Seite der Frage näher einlassen. Wohl aber darf den maassgebenden Stellen der Eidgenossenschaft empfohlen werden, ob sie nicht immer noch bei einer gütlichen Verständigung, selbst wenn diese zunächst etliche Millionen kostet, besser fahren, als bei langwierigen Prozessen und nicht ganz ungerechtfertigter Verbitterung; wurde doch, wie erwähnt, selbst bei den jetzigen Verhandlungen des Bundesgerichts in Lausanne zugegeben, dass in ihrer Eisenbahngesetzgebung und -Politik die Schweiz nicht immer auf der Höhe gestanden ist, dass sie also an den jetzigen Verwickelungen doch eine erhebliche Mitschuld trifft. Wir dürfen wohl daran erinnern, dass vor 20 Jahren die grosse Verstaatlichungsaktion in Preussen in kurzer Zeit glatt, ohne jeden nennenswerthen Prozess, zu allseitiger Zufriedenheit vor sich gegangen ist, und dass der preussische Staat, trotz einer damals sehr anständigen Bezahlung der Bahnen, schliesslich noch ein recht gutes Geschäft gemacht hat.

Die Eisenbahnen Russlands im Jahre 1898.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten in St. Petersburg veröffentlicht alljährlich einen sehr eingehenden Bericht, der sich über die weitschichtige Materie des Eisenbahnverkehres, des Eisenbahnbetriebes, der Ausrüstung der Eisenbahnen mit rollendem Material, der Einnahmen und Ausgaben, sowie des reinen Gewinnes, den die Eisenbahnen überhaupt und jede einzeln erzielen und über die Unfallstatistik erstreckt, so dass der Leser dieser, allerdings sehr umfangreichen Tabellenwerke sich ein sehr eingehendes und auch zutreffendes Bild über die Eisenbahnen Russlands bilden kann.

Leider beeinträchtigt nicht unwesentlich das späte Erscheinen des Werkes seinen grossen Werth. Die vielen, thatsächlichen Angaben, die vielfach von ganz aktueller Bedeutung sind, treten gewissermaassen eine Stufe zurück, weil sie über Verhältnisse Auskunft geben, die zwei Jahre und mehr zurückliegen.

Das wird nun aber voraussichtlich nicht sobald viel anders werden, denn die grossen Entfernungen sind von ganz maassgebender Bedeutung und ein vielfach nicht zu überwindendes Hemmniss.

Wenn also bisher ein zusammenhängender Ueberblick über die Entwickelung des gesammten russischen Eisenbahnnetzes an der Hand amtlichen Materials bisher in vollem Umfange nur nach Verlauf längerer Zeit möglich war, so konnte im Laufe des Jahres aus den Mittheilungen über einzelne Projekte neuer Bahnen, über Bauausführungen und Betriebseröffnungen an der Hand der Publikationen der Tagespresse berichtet werden. Naturgemäss gibt das aber kein Gesammtbild von dem Stande des Eisenbahnnetzes und dessen Ausbau.

Es ist daher ganz besonders dankenswerth, dass das amtliche Organ des Finanzministeriums, die „Handels- und Industriezeitung", in der Nr. 1 und 2 des laufenden Jahrganges eingehend über die Verhältnisse referirt, die das gesammte Eisenbahnbau-, Verkehrs- und Tarifwesen umfassen. Um den Lesern einen Ueberblick zu gewähren, sei hier auszugsweise über den gebotenen Stoff berichtet.

Das Gesammtnetz der ununterbrochen mit einander verbundenen russischen Eisenbahnen bestand zum Schluss des Jahres 1898 aus 28 Linien, deren Gesammtausdehnung 37 406 Werst betrug. Ausserdem sind für den regelmässigen Verkehr noch folgende Linien eröffnet: 1. die neuerdings (über Derbent und Baku) mit dem Gesammtnetz verbundene Transkaukasus-, Transkaspi- und Baskuntschak-Eisenbahn; die Gesammtausdehnung dieser Linien beträgt 2 534 Werst, und 2. Linien lokaler Bedeutung, wie die Zarskoje-Sselo-, Irinowka-, Ssestrorjezkbahn und andere; die Gesammtausdehnung solcher Linien beträgt 441 Werst. Ohne die finnländischen Staatsbahnen zählte das Eisenbahnnetz in Russland zu Beginn des Jahres 1899 40 380 Werst, doch handelt es sich hierbei nur um die für den regelmässigen Verkehr eröffneten Eisenbahnen. Neben diesen, bereits dem Verkehre dienenden Bahnen wird aber noch bekanntlich fast in allen Theilen des weiten Reiches eifrig am Bau der in den letzten Jahren konzessionirten Eisenbahnen gearbeitet. In dieser Beziehung können drei Kategorien neuer Linien unterschieden werden: 1. von der Verwaltung der Staatsbahnen werden Linien erbaut in den Verkehrsgebieten der Katharinen-, Transkaukasus-, Moskau-Kursk-, Riga-Orel-, Ssamara-Slatoust-, St. Petersburg-Warschau- und Südwestbahnen — die Gesammtausdehnung dieser im Bau befindlichen Linien beträgt ungefähr 1 600 Werst; 2. von der Verwaltung der sibirischen Eisenbahn wird der Bau der Transbaikal-, Perm-Kotlas-, der mittelsibirischen und Ussuri-Eisenbahn ausgeführt — die Gesammtlänge dieser Linien ergibt annähernd 3 975 Werst; 3. endlich werden von Aktiengesellschaften 5 620 Werst neuer Eisenbahnlinien erbaut, von denen hier nur einige der bedeutendsten erwähnt sein mögen, und zwar können hierher gerechnet werden die Moskau-Windau-, Moskau-Pawelez- und Dankowo-Smolenskbahn. Danach ergibt sich, dass im Jahre 1898 für Rechnung des Staates insgesammt 5 575 Werst und von Privatunternehmern 5 620 Werst, insgesammt also 11 200 Werst Eisenbahnen sich im Bau befanden, die zum grössten Theil bald fertiggestellt sein werden. Uebrigens ist auf einigen der vorbezeichneten Linien der temporäre Verkehr bereits eröffnet worden. Ferner ist im Laufe des verflossenen Jahres der Bau folgender Eisenbahnen genehmigt worden: 1. der Gesellschaft der Südostbahnen für die sogen. Ostdonezbahn, von der Station Swerewo bis zur Station Kriwaja Mysga der Wolga-Don-Eisenbahn, in einer Ausdehnung von 320 Werst; 2. der Gesellschaft der Moskau-Kiew-Woronesh-Eisenbahn für eine Eisenbahnlinie von Poltawa bis zur Kreuzung der Kursk-Kiewer Linie in der Nähe der Stadt Kiew, in einer Ausdehnung von 238 Werst; 3. der Gesellschaft der Moskau-Kasan-Eisenbahn für die Linien: a) von der Station Romodanowo durch die Städte Lukojanow und Arsamas in der Richtung nach Nishny-Nowgorod, in einer Länge von 293 Werst, b) von der Station Semetschino der Ssysran-Wjasma-Eisenbahn bis zur Station Kustarewka der Moskau-Kasan-Eisenbahn, in einer Länge von 94 Werst; 4. der Gesellschaft der Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahn a) für eine Linie von der Station Dno nach Norden bis zu einem solchen Punkt, von dem aus sie entweder bis Luga oder bis St. Petersburg fortgesetzt werden könnte, b) von Witebsk bis zum Kreuzungspunkt der Linien Moskau-Windau mit der Bahn zur Station Dno; 5. der Wladikawkas-Eisenbahngesellschaft zum Bau einer Linie von der Station Kawkasskaja bis Jekaterinodar, 127 Werst, ausserdem wird ein zweites Gleise auf der Strecke von Jekaterinodar bis Noworossiisk gelegt; 6. der „Ersten Gesellschaft der Zufuhrbahnen in Russland" für folgende schmalspurige Eisenbahnen: a) von der Station Kalinowka der Südwestbahnen durch die Städte Nemirow und Gaissin bis zur Station Gaiworon der im Bau befindlichen Berschad-Ustjinskbahn, mit einer Zweigbahn zur Stadt Winniza, b) von der Station Tschetschelnik bis zum Flecken Tschetschelnik im Gouvernement Podolien, c) von der Station Fellin der Pernauer Linie bis Reval, mit einer Zweigbahn zur Stadt Weissenstein, die Ausdehnung all' dieser Zufuhrbahnen wird annähernd 390 Werst betragen; 7. dem Besitzer der Lysswenskifabrik am Ural für eine Linie von dieser Fabrik bis zur Station Lysswa der Perm-Tjumen-Eisenbahn, 20 Werst; 8. ist die Bildung neuer Aktiengesellschaften zum Bau und Betrieb folgender Eisenbahnen genehmigt worden: a) von Bachtschissarai bis Jalta, b) von Belgorod bis Ssumy, c) von der Station Nowosybkowo der Polessjebahnen bis Nowgorod-Ssewersk, d) von Cholm nach Samostje und Tomaschew bis zum Flecken Belshez und von Samostje nach Ljublin, e) von der Station Walk der Pskow-Rigaer Eisenbahn bis Marienburg, für den Bau dreier Linien im Manganerzbezirk des Kaukasus 40 Werst. Endlich ist für Rechnung des Staates der Bau folgender Eisenbahnen genehmigt worden: a) von der Station Wladisslawka bis zur Stadt Kertsch mit einer Zweigbahn zu den Fabriken der Brjansker Gesellschaft in der Nähe von Jenikale, b) von einer der Stationen der Saxagansk-Zweigbahn der Katharinen-Eisenbahn bis zur Station Korystowka der Charkow-Nikolajew-Eisenbahn, c) von Woltschansk bis Kupjansk, d) von der Station Tschiatury bis zum Flecken Dariweti im Kaukasus. Die Gesammtlänge aller aufgezählten Eisenbahnen wird annähernd 3 000 Werst betragen. Ausserdem sei noch erwähnt, dass eine ganze Reihe neuer Eisenbahnen projektirt wird, wobei einige dieser Projekte bereits von der Regierungskommission durchgesehen worden sind. Die wichtigsten dieser Linien sind folgende: von Witebsk über Mohilew bis zur Kreuzung der Libau-Romny-Eisenbahn und weiter nach Süden bis Kiew oder über Owrutsch nach

Shitomir; von Kiew in westlicher Richtung nach Kowel; von St. Petersburg über Wologda bis Wjatka mit einer Zweigbahn nach Kostroma; von Petrokow bis Lodz, von Lodz bis Kalisch; die Moskauer Ringbahn usw.

Zur Beurtheilung dessen, welche Bedeutung die Entwickelung des Eisenbahnnetzes in ökonomischer Hinsicht genommen hat, können die folgenden offiziellen Angaben über den Personen- und Güterverkehr angeführt werden. Im Jahre 1886 wurden auf den russischen Eisenbahnen 37 885 000 Personen befördert, und 10 Jahre später erreichte die Zahl der Reisenden bereits 50 620 000, im Jahre 1896 — dem letzten, für welches offizielle Daten vorliegen — stieg die Zahl der Reisenden bereits auf 65 500 000. Der Güterverkehr weist ein noch grösseres Anwachsen auf: im Jahre 1886 wurden 3 177 000 Pud Güter befördert, im Jahre 1895 5 599 000 Pud und im Jahre 1896 6 145 000 Pud.

Diese zusammenfassende Uebersicht über die Thätigkeit gestattet einerseits einen guten Einblick in die wirklich grossartige Bauthätigkeit zur Ausgestaltung des vorhandenen Eisenbahnnetzes, andererseits aber gewähren die wenigen Zahlen über den auf den Eisenbahnen seit 1886 abgewickelten Verkehr, die Möglichkeit, den grossen Dienst, den die Eisenbahnen der wirthschaftlichen Entwickelung des Landes geleistet haben, einigermaassen zu beurtheilen. Im Laufe von 13 Jahren wuchs der Personenverkehr um 72,89 % und der Güterverkehr um 93,42 %! Das sind sehr erhebliche Verhältnisszahlen, die namentlich beim Personenverkehr sehr hoch in Rechnung zu stellen sind, wenn man erwägt, dass bei der grossen Masse des russischen Volkes die Zeit noch ein verhältnissmässig geringwerthiger Artikel ist und daher die Bauern entweder ihr Fuhrwerk benutzen statt der Eisenbahn, um die nächste Stadt zu erreichen, oder was noch viel häufiger der Fall ist, dass sie in ihren Bastschuhen neben der Eisenbahn hergehen.

Kommt in jene grosse Masse einmal eine Vorstellung von dem Werthe, den die Zeit hat, dann werden die Verkehrsziffern natürlich noch viel schneller steigen, denn bisher ist jeder zweite Russe nur einmal im Jahre 1898 mit der Eisenbahn gefahren.

Zum Schlusse des Artikels erinnert die „Handels- und Industriezeitung“ nicht mit Unrecht, dass Veränderungen auf dem Gebiete des Handels und der Industrie auch immer Veränderungen in den z. Zt. geltenden Tarifen nach sich ziehen, so dass alle Wandlungen im Wirthschaftsleben des Staates ein Echo in den Tarifmaassnahmen der Staatsregierung finden. Von diesem Gesichtspunkt ausgehend, unterwirft das genannte Blatt die im vorigen Jahre erfolgten Tarifmaassnahmen einer eingehenden Beleuchtung, der wir nachstehend das wesentlichste entnehmen.

Für den Güterverkehr ist zunächst die Ausarbeitung eines Tarifes für den direkten Verkehr mit den Häfen des fernen Ostens zu registriren, wodurch ein grosser Uebelstand abgestellt sei, der darin bestanden habe, dass das russische Mutterland keinen wohlorganisirten direkten Verkehr mit den Häfen des fernen Ostens besass, was den Absatz russischer Industrieerzeugnisse nach den Kolonien im Osten bedeutend erschwerte. Ferner ist ein neuer, mit den österreichischen Eisenbahnen vereinbarter Tarif für den Transport ägyptischer Baumwolle nach Lodz ausgearbeitet und eingeführt worden. Die ägyptischen Baumwolltransporte wurden bisher über Odessa nach Lodz befördert, doch setzten die österreichischen Eisenbahnen, um diese Sendungen für sich heranzuziehen, ihre Tarife so weit herab, dass die Baumwolltransporte allmählich ihren Weg über Triest nach Lodz nahmen. Auf diese Tarifmaassnahme wurde russischerseits damit geantwortet, dass der Tarif für Baumwolle für die Strecke von der österreichischen Grenze bis nach Lodz ganz bedeutend erhöht wurde, während die Tarife Odessa-Lodz, sowie auch die Frachtsätze der Freiwilligen Flotte, welche die Baumwolle von Aegypten nach Odessa brachten, eine entsprechende Reduktion erfuhren. Nun sahen sich die österreichischen Eisenbahnen veranlasst, eine Einigung anzustreben, die denn auch erreicht worden ist, indem die Tarife so gestaltet wurden, dass jetzt beide Verkehrsrichtungen die gleichen Chancen haben. Ausserdem ist bemerkenswerth, dass für den russisch-deutsch-niederländischen Verkehr direkte Tarife für den Transport von Getreide und Petroleum geschaffen worden sind.

Neben diesen Tarifarbeiten, die sich ausschliesslich auf den direkten Verkehr bezogen, wurden ebenso die Tarife für den Binnenverkehr vielfach ausgestaltet. In Bezug hierauf kann namentlich die Durchsicht der bestehenden Tarife für Zucker und Salz, sowie auch die Durchsicht des allgemeinen Gütertarifes angeführt werden. Bei der Durchsicht der Zuckertarife sind keine durchgreifenden Veränderungen vorgenommen worden, es wurde nur den Sonderinteressen einiger Produktionsgebiete Rechnung getragen. Etwas anders gestaltete sich die Durchsicht der Salztarife. Hier galt es, den Interessen ganzer Produktionsgebiete entgegenzukommen und einer Krisis abzuhelfen, obgleich die Krisis nur in der stärkeren Konkurrenz eines Produktionsgebietes gegenüber schwächeren bestand. Das Donezbassin hat insofern sehr viel vor der Krim und dem astrachanschen Produktionsgebiete voraus, als das Donezbassin erstens im Centrum Russlands liegt und dasselbe zweitens sein Salz direkt von den Salinen per Bahn befördern kann. Damit also die beiden anderen Salzindustriebezirke mit dem Donezbassin konkurriren können, war es nothwendig, die Tarife für das aus den Grenzgebieten abzufertigende Salz herabzusetzen. Das ist nun auch beschlossen worden.

Eine sehr wichtige Frage ist ohne Zweifel auch die Durchsicht des allgemeinen Gütertarifes, doch ist dieselbe erst im November v. J. begonnen worden.

Es lässt sich daher zur Zeit noch nicht mit Bestimmtheit beurtheilen, zu welchem Ergebniss diese Arbeiten führen werden. Uebrigens haben wir die Leser der Vereinszeitung über den Fortgang der Arbeiten schon bisher stets unterrichtet gehalten.

Nachrichten.

Deutschland.

— Dem preussischen Abgeordnetenhause ist der Nachweis über die Verwendung des ausseretatsmässigen **Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung** zugegangen, der aus dem Jahresüberschusse für 1896/97 auf Höhe von 20 000 000 *M.* ergänzt wurde. Aus diesem Fonds wurden im Etatsjahre 1897/98 für die Vermehrung der Betriebsmittel der Staatsbahnen 17 128 000 *M.* ausgegeben. Erläuternd wird dazu bemerkt: Der im Extraordinarium des Etats der Eisenbahnverwaltung für 1897/98 zur Beschaffung von Güterwagen vorgesehene Betrag von 12 000 000 *M.* genügte nicht, um damit den Anforderungen der über den erwarteten Umfang eingetretenen Verkehrssteigerung gerecht zu werden. Vielmehr wurde es nothwendig und unaufschieblich, auf die weitere Beschaffung von Güterwagen sowie auch von Lokomotiven und Personenwagen aus verfügbaren ausserordentlichen Fonds Bedacht zu nehmen. Demgemäss hat die Beschaffung von 155 Lokomotiven, 296 Personenwagen und 2 146 Güterwagen stattgefunden, und zwar für Rechnung dieses Dispositionsfonds, da andere Mittel dafür nicht zur Verfügung standen. Die Beschaffungskosten betragen nach dem Anschlage 17 128 000 *M.* Ferner ist dem Abgeordnetenhause ein Nachweis über die Verwendung des Dispositionsfonds von 2 500 000 *M.* im Etatsextraordinarium der Eisenbahnverwaltung für 1897/98 unterbreitet worden.

— **Zugverspätungen.** Der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die in den Monaten Oktober bis Dezember 1898 auf den grösseren deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen ist folgendes zu entnehmen:

Anzahl der in Vergleichung gezogenen Bahngebiete	45
deren Gesammtlänge Ende Dezember 1898	40 670 km
davon zweigleisig	15 080 „
Befördert wurden:	
Schnellzüge	81 484
Personenzüge	783 328
gemischte Züge	374 454

Geleistet wurden:

	im ganzen	im Tagesdurchschnitt	auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahrsdurchschnitt
Zugkilometer	55 152 746	599 486	1 356

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet:

	im ganzen	gegen das Vorjahr
Züge	14 383	— 5 283
und zwar durch:		
Abwarten verspäteter Anschlusszüge	8 772	— 3 569
Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst	5 611	— 1 714
Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf: 1 000 000 Zugkm	102	— 42
Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug	8 813	— 2 576

— Zu dem wieder eingeführten **Ausnahmetarif für Eis** schreibt der „Hamb. Corresp.“: Der Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen ist bekanntlich vom 1. d. Mts. bis Ende des laufenden Jahres wieder in Kraft gesetzt. Der milde Winter des Vorjahres, der sich zu wiederholen scheint, hat in Bezug auf dem Eiskonsum Deutschlands ganz eigenartige Verhältnisse hervorgerufen. Während noch im Jahre 1897 Deutschland an Eis nur 150 818 dz einführte, hat es im Jahre 1898 nicht weniger als 3 569 529 dz vom Auslande gebraucht. Die Eiseinfuhr hat sich demnach nahezu um das 24 fache gehoben. Dass solche Umstände Ausnahmemaassregeln auch bei den Frachtsätzen der Eisenbahn zweckmässig erscheinen lassen, braucht nicht näher erörtert zu werden. Die Hauptmenge des 1898 bezogenen Eises kam aus Norwegen. Von dort wurden 2 800 000 dz bezogen. Oesterreich-Ungarn lieferte rund 340 000 dz, Russland rund 300 000 dz und die Schweiz rund 44 000 dz.

— Die angebliche Weigerung Preussens, die **Kleinbahn Duingen-Delligsen** künftig weiterzuführen zum Anschlusse an die Staatsbahn Hannover-Kreiensen, hat bekanntlich zu einer erregten **Erörterung in der Finanzkommission des braunschweigischen Landtages** Anlass gegeben. In der „Berliner Korrespondenz“ wird nun festgestellt, dass eine solche Weigerung niemals stattgefunden habe. Es wird dort geschrieben:

„Die angebliche Weigerung Preussens, die Kleinbahn Duingen-Delligsen künftig weiterzuführen zum Anschlusse an die Staatsbahn Hannover-Kreiensen, hat nach Pressberichten, wie es scheint, zu einer erregten Erörterung in der Finanzkommission des braunschweigischen Landtages Anlass gegeben. Von einer solchen Weigerung ist in maassgebenden Kreisen hier nichts bekannt.

Vielmehr hat sich bereits im Jahre 1895 die preussische Regierung mit der Herstellung einer Kleinbahn von Voldagsen über Duingen durch braunschweigisches Gebiet bis nach Wispenstein an der Staatsbahnstrecke Hannover-Kreiensen im allgemeinen einverstanden erklärt. Auch die in den folgenden Jahren aufgetauchten verschiedenen Projekte von privaten Kleinbahnunternehmern zur Verbindung von Duingen (Endstation der im Betriebe befindlichen Kleinbahn Voldagsen-Duingen) oder von Delligsen (in Braunschweig) mit Grünplan, Wispenstein und Alfeld sind, wie in Braunschweig bekannt sein muss, nicht an dem Widerspruche Preussens gescheitert. Jene Projekte wurden von den Interessenten vorläufig aufgegeben und zunächst nur noch der Antrag auf Freigabe einer Schienenverbindung in Fortsetzung der genannten Kleinbahn über Duingen hinaus in das braunschweigische Gebiet bis Delligsen bei beiden Regierungen aufrecht erhalten. Lediglich über dies eingeschränkte Projekt hatte schliesslich die preussische Regierung zu befinden. Sie hat sich, dem Antrage entsprechend, mit der Genehmigung der Kleinbahn innerhalb des preussischen Gebietes einverstanden erklärt. Dass diese Genehmigung sich nicht ohne weiteres auf den Fall einer Erweiterung oder Fortsetzung dieser Bahn beziehen kann, ergibt sich aus der ausdrücklichen Vorschrift des § 2 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892; eine erneute Prüfung muss für jede derartige Fortsetzung erfolgen. Es ist ferner eine Prüfung auch darüber vorzubehalten, ob die Genehmigung der preussischen Theilstrecke bei einer weiteren Fortsetzung auf braunschweigischem Gebiete für das erweiterte Gesammtunternehmen aufrecht erhalten werden kann, weil Kleinbahnen in Preussen nur als Verkehrsanstalten für den örtlichen Verkehr anerkannt sind und Erweiterungen, die über diesen Rahmen hinausgehen und den Charakter der ersten, bisher als Kleinbahn zugelassenen Anlage grundsätzlich gänzlich verändern, nothwendig auch auf die ursprüngliche Konzession zurückwirken müssen. Dieser Vorbehalt hat auch bei Zulassung der Kleinbahn Duingen-Delligsen Ausdruck gefunden. Mit einem Antrage auf weitere Fortsetzung dieses Unternehmens war jedoch die preussische Regierung seitdem überhaupt nicht befasst, und es kann von einer Weigerung der letzteren, derartige Fortsetzungen zu genehmigen, hiernach nicht die Rede sein.“

— **Stichbahn von Braunschweig zum Mittellandkanal.** Im braunschweigischen Landtag theilte am 3. d. Mts. Staatsminister von Otto mit, dass man erwäge, ob anstatt des auf 10 000 000 ℳ. Kosten veranschlagten Stichkanals eine Stichbahn von Braunschweig an den Mittellandkanal zu bauen sei. Er habe darüber mit dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten verhandelt und grosses Entgegenkommen gefunden.

— In einer dieser Tage in München abgehaltenen **Konferenz der bayer. Oberbahnamtsdirektoren** wurde u. a. auch der Entwurf einer ausgiebigen Kompetenzerweiterung der Oberbahnämter berathen und unter allgemeiner Zustimmung Beschluss darüber gefasst, dass eine solche Kompetenzerweiterung möglichst bald in Kraft treten soll. Hierdurch wird ein grosser Theil der seither der Generaldirektion vorbehaltenen Kompetenzen, namentlich auf dem Gebiete der Durchführung sämmtlicher Grunderwerbungen, die Versetzungen des gesammten nichtpragmatischen Personales, soweit sie nicht seither schon den Oberbahnämtern zustanden, die Durchführung der Unfallfürsorge, die Vorbescheidung von Reklamationen aus dem Güter- und Frachtverkehre in die Zuständigkeit der Oberbahnämter gelegt werden. Ausserdem wurde eine vollständige Umarbeitung und Neuredaktion der Aufnahme- und Prüfungsbestimmungen sowie die Freifahrtsordnung berathen.

— **Elektrische Bahn nach Oberammergau.** Im Frühsommer d. J. soll die elektrische Vollbahn von Murnau über Kohlgrub nach Oberammergau eröffnet werden. Sie wird fast 24 km lang, also länger als die am 15. Dezember 1898 in Betrieb gesetzte Linie Krefeld-Düsseldorf, die Bahn hat eine ganz beträchtliche Steigung zu überwinden (von 673 m auf 876 m). Die Anlage ist in jeder Beziehung hochinteressant und wird auch durch die grosse landschaftliche Schönheit die Bewunderung des Publikums hervorrufen. Die elektrische Stromzuleitung erfolgt nicht durch Oberleitung, sondern unterirdisch. Die Projektirungsarbeiten der elektrischen Bahn über Steingaden nach Lechbruck im Anschluss an die dortige staatliche Lokalbahn nach Oberdorf bei Biessenhofen sind auch bereits durchgeführt; das sind weitere 24 km. Eine Weiterführung nach Hohenschwangau-Füssen, nochmals 20 km, wird schliesslich nicht ausbleiben, da die Stadt Füssen diese Verbindung anstrebt.

— Die Eisenbahnarbeiter Bayerns haben unter dem Namen „**Verband bayerischer Eisenbahnwerkstätten- und Betriebsarbeiter**“ einen neuen Verein gegründet. Der Zweck dieses Verbandes ist besonders darauf gerichtet, möglichst günstige Lohn- und Arbeitsbedingungen zu erzielen, sowie das gute Einvernehmen mit allen Staatsbahnbehörden zu unterhalten.

— **Sächsischer Eisenbahnrath** Am 2. d. Mts. wurde die erste diesjährige Sitzung des der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen beigeordneten Eisenbahnrathes unter dem Vorsitz des Generaldirektors v. Kirchbach abgehalten. Den hierbei gegebenen Mittheilungen aus der letzten Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen über die Versetzung des denaturirten und zur Denaturirung bestimmten Spiritus in den Spezialtarif III, die Einrichtung eines ermässigten Eilgütertarifes für bestimmte Güter: Bienen, Brot, Butter, Fische, Gemüse, Milch und frische Beeren, Aenderung der Position „Holz“ des Spezialtarifes III hinsichtlich der Grubenhölzer und die Versetzung sämmtlicher Futtermittel aus dem Spezialtarif II in Spezialtarif III schlossen sich längere Erörterungen über die weiteren zur Tagesordnung gestellten Punkte an. Zu dem Generalkonferenzbeschlusse betreffend die Versetzung von Zucker aller Art im Falle der Ausfuhr in den Spezialtarif III

empfiehlt der Eisenbahnrath, von einem Widerspruche abzusehen, auch hinsichtlich der Aenderung der Position: „Feld- und Gartenfrüchte“ stellte man sich auf den von der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung bisher eingenommenen Standpunkt, wonach die beregten Artikel künftig nur in den Spezialtarifen I und III (nicht mehr in II) zur Aufnahme kommen möchten. Hierüber werden jedoch noch weitere Verhandlungen in der ständigen Tarifkommission gepflogen werden. Der von der Handelskammer Leipzig gestellte Antrag auf Versetzung der Häute und Felle (rohe, grüne, gesalzene sowie getrocknete) in den Spezialtarif I und in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter der Spezialtarife wurde vom Eisenbahnrathe einstimmig zur Berücksichtigung empfohlen. Bei der weiter zur Erörterung gekommenen Frage, ob Margarine unter die Zahl der ermässigten Eilgüter aufzunehmen sei, erklärte sich die Mehrheit der Versammlung gegen die Aufnahme. Schliesslich kam noch der Entwurf für den Sommerfahrplan zur Besprechung. Wenn dieser auch noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden kann, so lässt sich doch jetzt schon so viel sagen, dass zahlreiche Neuerungen, und zwar auch für alle Landestheile geplant sind, welche dankbar begrüsst werden dürften.

— Im Monat Dezember 1898 beförderten die **württembergischen Staatseisenbahnen** bei einer Betriebslänge von 1 753 km 2 129 889 Personen und 588 413 t Güter. Die **Einnahmen** betrugen aus dem Personenverkehr 1 224 100 ℳ, aus dem Güterverkehr 2 267 000 ℳ, aus sonstigen Quellen 447 000 ℳ, zusammen 3 938 100 ℳ, gegen den gleichen Monat des Vorjahres mehr 190 375 ℳ. Die Einnahmen vom 1. April bis 31. Dezember 1898 bezifferten sich auf 40 043 900 ℳ, mehr gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres 1 905 327 ℳ.

— Eine mittelbare **Anerkennung der deutschen Eisenbahntarifpolitik** findet sich in einem längeren Berichte des kommerziellen Beirathes der englischen Gesandtschaft zu Berlin, Mr. Gastrell, unter der Ueberschrift „Entwickelung der kommerziellen, industriellen und maritimen Verkehrsinteressen in Deutschland 1871 bis 1898“. Mr. Gastrell untersucht darin die Ursachen, die Deutschland zu dem erfolgreichen Wettbewerbe mit England geführt haben, und findet diese Ursachen u. a. in den hohen Frachtsätzen zu Lande und zu Wasser, wie sie in England bestehen. Insbesondere bespricht Mr. Gastrell die üblen Folgen, die für den englischen Handel aus dem Tarifverbande englischer Verkehrsgesellschaften entstehen. „Dadurch wird der britische Exporteur gezwungen, weit höhere Frachtsätze, zu Wasser wie zu Lande, für Waaren zu entrichten, welche er nach vielen fremden Ländern zu senden hat, als die, welche seine industriellen und Handelskonkurrenten auf dem Festlande und in den Vereinigten Staaten nach den nämlichen Ländern zahlen.“

— **Die Staatseisenbahnbeamten und Arbeiter des Stettiner Direktionsbezirkes** hatten sich am 26. Januar zu einer Feier des **Geburtstages S. M. des Kaisers** im Saale der Grünhofbrauerei „Bock“ vereinigt, darunter der Eisenbahndirektionspräsident Heinsius und viele Direktionsmitglieder und Vorstände der Inspektion. Im Auftrage des Festkomitees begrüsste Eisenbahnsekretär Wegner die Anwesenden und eröffnete die Feier; sodann ergriff Rechnungsrath Krohn das Wort, um den Kaiser in begeisterter Weise zu feiern, und aus vollem Herzen stimmte die Festversammlung am Schlusse in das Hoch auf Se. Majestät ein und intonirte die Nationalhymne. Den Schluss der schönen Feier, an welcher sich etwa 2 500 Personen betheiligten, bildete die Aufführung von Concert- und Theaterstücken.

— Zu den verkehrsreichsten Eisenbahnstationen Deutschlands gehört der niederrheinische **Wallfahrtsort Kevelaer.** Im Jahre 1898 trafen daselbst 231 510 Personen mit der Bahn ein, ausserdem noch 40 000—50 000 Personen zu Fuss, sämmtlich Wallfahrer. Bei solchem Verkehr konnte sich der kleine Ort viele Einrichtungen schaffen, wie man sie sonst nur in grösseren Städten findet.

— Der **Verkehr auf den vom Reiche subventionirten Dampferlinien** im Jahre 1897 zeigt im Vergleich zum Vorjahre eine erhebliche Steigerung sowohl in der Personen- wie Güterbeförderung. Es wurden befördert: auf der ostasiatischen Linie 10 631 gegen 9 780, auf der australischen Linie 9 425 gegen 6 699 und auf der ostafrikanischen Linie 8 812 gegen 7 455 Personen. Stärker noch war die Zunahme beim Güterverkehr; dieser belief sich auf der ostasiatischen und australischen Linie auf 178 015 t im Werthe von 165 793 000 ℳ gegen 166 575 t im Werthe von 160 430 000 ℳ im Jahre 1896, auf der ostafrikanischen Linie auf 70 334 t im Werthe von 43 093 000 ℳ gegen 43 098 t im Werthe von 25 608 000 ℳ.

— **Personalnachrichten.** Bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung wurden versetzt: der Oberbaurath Blanck, bisher in St. Johann-Saarbrücken, in gleicher Amtseigenschaft an die königliche Eisenbahndirektion in Bromberg und der Oberbaurath Frankenfeld, bisher in Bromberg, in gleicher Amtseigenschaft an die königliche Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken sowie der Regierungs- und Baurath Simon, bisher in Glogau, als Mitglied (auftrw.) an die königliche Eisenbahndirektion in Bromberg.

Dem Regierungs- und Baurath Holverscheit in Kattowitz wurde die Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion daselbst und den nachgenannten Eisenbahndirektionsmitgliedern, und zwar den Regierungs- und Bauräthen Koenen in Münster i/W., Sprenger in Danzig, Janssen in Magdeburg, Hövel in Cassel und Haassengier in Berlin sowie dem Eisenbahndirektor Rücker in Erfurt, der Charakter als Geheimer Baurath verliehen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Einführung von Frankirungsmarken.** Das Eisenbahnministerium hat an die Verwaltungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, österreichischen Nordwest- und süd-norddeutschen Verbindungsbahn, der Staatseisenbahngesellschaft und der Südbahn einen Erlass gerichtet, in welchem auf den Antrag im Staatseisenbahnrathe hingewiesen wird, dass die im Lokalverkehre der Staatsbahnen bei Beförderung von Eilgutkolli in Anwendung stehenden Frankirungsmarken auch bei den in Wien einmündenden Privatbahnen zur Einführung gelangen. Wie der Erlass hervorhebt, ist dieses neue Abfertigungsverfahren insbesondere geeignet, den Bezug von landwirthschaftlichen Produkten zu erleichtern. Die genannten Bahnen werden ersucht, die Einführung von Frankirungsmarken in Erwägung zu ziehen und hierüber zu berichten.

— Auf Grund des Gesetzes, betreffend die im Jahre 1898 sicher zu stellenden Lokalbahnen, hat der Staat zur Sicherstellung der **Vintschgaubahn** die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses behufs Verzinsung und Tilgung eines Prioritätsanlehens im Höchstbetrage von 4 200 000 fl. unter der Bedingung übernommen, dass vom Lande und den Interessenten zusammen ein Nominalbetrag von mindestens 1 300 000 fl. in Stammaktien übernommen werde. Nachdem der Tiroler Landtag schon im Jahre 1895 für die Vintschgaubahn einen Betrag von 200 000 fl. votirt und die Bozen-Meraner Bahn schon in einem früheren Stadium der Angelegenheit sich zu einer namhaften Beitragsleistung bereit erklärte, über deren Erhöhung die Verhandlungen im Zuge sind, kommt es zunächst auf die Sicherstellung der mit dem Betrage von 300 000 fl. in Aussicht genommenen anderweitigen Interessentenbeiträge an. Hierüber soll demnächst eine Konferenz mit den Vertretern der Interessenten im Eisenbahnministerium stattfinden. Hierbei wird auch die von der Stadtgemeinde Meran angeregte Frage der Verlegung des Meraner Bahnhofes aus dem Bereiche der Stadt auszutragen sein.

— **Verbindung der Reichenberger Bahnhöfe.** Die Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft vorgelegten Projektes, betreffend die Verbindung der Bahnhöfe Reichenberg Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Reichenberg der süd-norddeutschen Verbindungsbahn untereinander und des ersteren mit der Reichenberg-Tannwalder Eisenbahn die politische Begehung und Enteignungsverhandlung anberaumt.

— **Die Vormerkgebühren der Schlafwagengesellschaft.** Eine interessante Entscheidung wurde am 24. Januar d. J. von dem Wiener Bezirksgericht in Handelssachen gefällt. Ein Advokat hatte im Verkaufslokale der Schlafwagengesellschaft in Wien eine Karte für die Benutzung des Schlafwagens von Wien nach Prag gekauft und dafür 3,90 fl. bezahlt. Hiervon waren 3 fl. der Preis für das Billet und 90 kr. die Vormerkgebühr. Der Käufer der Karte verklagte nun die Gesellschaft auf Rückerstattung dieser letzteren Gebühr, zu deren Einhebung sie nicht berechtigt gewesen sei. Der Richter gab diesem Begehren Folge und verurtheilte die Gesellschaft, dem Kläger 90 kr. und die mit 1 fl. bestimmten Gerichtskosten zu bezahlen.

Die Entscheidungsgründe besagen, der Kläger stütze seinen Anspruch darauf, dass laut des staatlich genehmigten Tarifes die Zuschlagskarte für die Benutzung eines Schlafwagens II. Klasse Wien-Prag 3 fl. koste, während die Beklagte die Berechtigung der von ihr erhobenen Mehrgebühr damit begründe, dass die staatlich genehmigten Zuschlagstaxen nur in dem Falle Anwendung finden, wenn die Karte im Bahnhofe gelöst wird; sobald aber die Karte an einer eigens zu diesem Zwecke unterhaltenen Verkaufsstelle im vorhinein gelöst werde, sei eine Vormerkgebühr zu entrichten. Die Beklagte beziehe

sich diesbezüglich auf den von ihr herausgegebenen offiziellen Führer „Sleeping Car“, in welchem im Abschnitte „Zuschlagstarife“ der Hinweis auf diese Vormerkgebühr enthalten ist.

Die Einhebung einer solchen Vormerkgebühr seitens der Beklagten erscheine jedoch dem Gericht nicht gerechtfertigt. Die gepflogenen Verhandlungen ergaben, dass die Zuschlagstaxen der Beklagten für die auf den österreichischen Bahnen verkehrenden Schlafwagen der Genehmigung des Eisenbahnministeriums unterliegen, demzufolge die beklagte Gesellschaft an die Einhaltung der genehmigten Taxen gebunden sei, was mit § 11 des Eisenbahnbetriebsreglements vom 10. Dezember 1892 im Einklange stehe. Nachdem nun im vorliegenden Falle für die Benutzung des Schlafwagens auf der Strecke Wien-Prag in dem staatlich genehmigten Tarife der Beklagten der Betrag von 3 fl. festgesetzt ist, sei dieselbe zur Erhebung einer Mehrgebühr nicht berechtigt.

Wenn die Beklagte behauptet, dass sie durch die Unterhaltung von eigenen Büreaus zum Zwecke der Vorausbestellung von Schlafwagenplätzen dem Publikum eine Mehrleistung biete, welche in den tarifmässigen Zuschlagstaxen nicht inbegriffen sei, so mag dies wohl zutreffen; dennoch berechtigt diese Leistung die Beklagte keinesfalls zur Einhebung einer besonderen Gebühr, so lange für diese besondere Gebühr nicht gleichfalls die staatliche Genehmigung erwirkt ist, denn sonst könnte das staatliche Aufsichtsrecht über die Feststellung der Taxen illusorisch gemacht werden.

— Der vor kurzem in Wien abgehaltene dritte österreichische Trabertag beschloss an das Eisenbahnministerium das dringende Ersuchen zu richten, die nöthigen Dispositionen für die schnellere **Beförderung von Renn- und Zuchtpferden** und für eine **bessere Ausstattung und Einrichtung der Transportwagen** zu treffen. Das Ministerium wurde ferner ersucht, Sorge zu tragen, dass die bereits im September 1898 gefassten Beschlüsse der Eisenbahndirektorenkonferenz, betreffs der Gewichtsberechnung von Sulkies bei Eilgutsendungen, ehestens zur Durchführung gelangen (die Durchführung dieser Beschlüsse, nach welchen die Frachtberechnung für das doppelte wirkliche Gewicht für Sulkies erfolgen soll, falls sich nicht die Frachtberechnung für das Normalgewicht von 1 200 kg günstiger stellt, dürfte bereits demnächst erfolgen), und dass es gestattet werde, beim Transporte von Renn- und Zuchtpferden, wenn die Raumverhältnisse es zulassen, die Renngigs beizuladen.

— Die **Neue Wiener Tramwaygesellschaft** hat am 4. d. Mts. ein Gesuch um Bewilligung zur Umwandelung ihrer Linien für den elektrischen Betrieb und Konzessionirung neuer Linien bei der Regierung überreicht.

— Die Erfahrungen, welche mit dem **Langer'schen Rauchverzehrungsapparat** gemacht wurden — derselbe steht u. a. bei der österreichischen Nordwestbahn und Kaiser Ferdinands-Nordbahn in versuchsweiser Verwendung — führten die Firma Marcotty in Berlin, welche den Langer'schen Apparat für Deutschland baut, zu wichtigen Verbesserungen der einzelnen Bestandtheile und endlich zu einer neuen Langer-Marcotty'schen Bauart, welche grosse Vorzüge gegenüber der älteren Bauart besitzt. Die Anzahl der Bauglieder ist fast auf ein Drittel der ursprünglichen Anzahl verringert worden. Es ist dem Erfinder neuestens gelungen, eine noch weiter gehende Vereinfachung zu finden, welche in der neuesten Type (1898) verwerthet sind. Die Hauptbestandtheile der Einrichtung sind: 1. Die Heizthür mit darauf liegendem Register (Kreisschieber); 2. der Katarakt und 3. der Düsenkopf mit Charnier und Dampfsteuerung. Diese Theile werden auf einer Platte fertig zusammengestellt geliefert und mittelst dieser auf die Feuerboxrückwand aufgeschraubt. Zwei getrennte Rohrleitungen mit je einem besonderen Absperrventil vermitteln die Zufuhr trockenen Dampfes nach dem Düsenkopf und einem unterhalb des Regulatorbockes angebrachten Hilfsblaseventils. Die Wirkungsweise des Apparates ist folgende: Die jedesmalige Oeffnung der Heizthür dient zur Oeffnung der Dampfsteuerung für den Dampfschleier sowie zur Spannung des Kataraktes. Für jede Kohlenart kann die nöthige Gesammtluftmenge zur rauchfreien Verbrennung der sich während der Entgasungszeit entwickelnden brennbaren Gase, den Grundbedingungen entsprechend, geregelt in den Feuerraum selbstthätig eingesteuert werden. Im Feuerraum wird die eingelassene Luftmenge am Aufsteigen zur Feuerboxdecke und nutzlosen Entweichen durch den über die Brennschicht ausgebreiteten Dampfschleier gehindert. Dieser Dampfschleier reisst die durch den Kreisschieber eintretende Oberluft mit sich über die Brennschicht fort, vermischt die Luft mit den Heizgasen und reisst das ganze Gemisch an die Rohrwand, von welcher es unter einem spitzen Winkel wieder nach hinten zurückgeworfen wird. Durch den Dampfschleier werden die Heizgase gezwungen, zunächst die sonst schlechtesten Heizflächen der Feuerbox zu bestreichen, bevor sie in die Siederohre eintreten. Auch wirkt der Dampfschleier durch seine Lage hemmend auf den Funkenauswurf; er wird so zum natürlichen Funkenfänger. Die Verbrennung wird durch eine eigenartige Rostanlage, die jedoch mit der eigentlichen Rauchverbrennung in keinem Zusammenhange steht, und nur die Erzielung einer besseren Kohlenausnützung bezweckt, gesteigert, welche aus einem Trägernetz und einer Lage von Schlackenstücken besteht. Die Stichflammenbildung wird hierdurch vermindert und Schlacke kann sich daher nur in kleinen Perlen ausscheiden. In Oesterreich hat der vereinfachte Apparat (Type 1898) bei der Südbahn vor kurzem zur Bestellung von 100 Lokomotivvorrichtungen geführt.

— **Der Eiserne Thorkanal und die Péagegebühren.** Der Kanal am Eisernen Thore ist seit dem 1. Oktober 1898 dem öffentlichen Verkehre übergeben, die Frage der Péagegebühren aber seither dem Stadium der Entscheidung nicht näher gebracht worden. In der Verlautbarung des ungarischen Handelsministeriums, welche den Kanal der allgemeinen Benutzung zugänglich machte, wurde ausdrücklich die gebührenfreie Befahrung desselben bis auf weiteres gestattet und seither werden wohl, wie dem „Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnblatt“ gemeldet wird, Vorstudien in Angelegenheit der Péagegebühren gepflogen, dieselben sind jedoch noch nicht zum Abschlusse gelangt. Es ist daher auch mit den Uferstaaten in dieser Sache noch nicht in Verbindung getreten worden und da bis zur formellen Erledigung des bezüglichen Meinungsaustausches immerhin einige Zeit verstreichen wird, darf man es füglich bezweifeln, dass die Péagegebühren, wie dies in dem ungarischen Budget für 1899 vorgesehen ist, schon vom 1. Mai ab zur Einhebung gelangen werden. Es spricht für diesen Zweifel noch eine andere Erwägung. Die Erfahrung hat gezeigt, das der Eiserne Thorkanal derzeit nur für entsprechend konstruirte Remorqueure praktikabel ist. Die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft, welche für die Eröffnung des Kanales am Eisernen Thore ihre Vorkehrungen getroffen hatte, begegnete bei der ausgiebigen Benutzung des Kanals keinen Schwierigkeiten; aber auch bei ihr stellen sich die Betriebskosten im Kanal auf das doppelte der normalen Betriebskosten. Die ungarische Fluss- und Seeschifffahrtsgesellschaft musste, um ihre Schleppe in Bergfahrt durch den Kanal zu bringen, oft drei Remorqueure in Aktion setzen; für Schiffe, welche der ungewöhnlichen Strömung im Kanale nicht gewachsen sind, ist dieser überhaupt in der Bergfahrt nicht passirbar. Es liegt sonach auf der Hand, dass die ungarische Regierung erst dann an die Einhebung der Péagebühren schreiten werde, wenn sie eine Einrichtung geschaffen haben wird, welche es Dampfern jeder Konstruktion möglich machen wird, durch den Kanal zu kommen. Eine solche Einrichtung ist bekanntlich in Form der Installirung eines Seilschiffes geplant, das bereits im Herbste in Bestellung gegeben wurde, welches aber erst im September wird in Betrieb gesetzt werden können. Vor dem Herbste ist also die Einhebung von Péagegebühren kaum zu gewärtigen.

— Der ungarische Handelsminister hat vor kurzem die **Tarifkommission,** welche als berathendes Organ des Handelsministers in Eisenbahntarif- und Transportangelegenheiten fungirt, für das Jahr 1899 zusammengesetzt und liess es sich der Minister hierbei angelegen sein, dass alle berufenen Faktoren des volkswirthschaftlichen Lebens berücksichtigt werden. Ausser den frei ernannten Mitgliedern der Kommission fungirt in derselben eine Anzahl von Mitgliedern, welche von Korporationen nominirt wurden, und zwar von der Budapester Handels- und Gewerbekammer, dem hauptstädtischen ungarischen Mühlenverein, der ungarischen Kaufmannshalle, dem ungarischen Landesagrikulturverein, der Agramer Handels- und Gewerbekammer, der Handels- und Gewerbehalle und der Genossenschaft der ungarischen Landwirthe.

— **Fiumaner Tarifbeschwerden.** Wie der „Pester Lloyd“ meldet, wurden zu Anfang des vorigen Jahres auf Veranlassung der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen die Frachtsätze der ungarischen Staatsbahnen nach Bosnisch-Brod wesentlich ermässigt. Diese Ermässigungen waren in dem sogenannten ungarisch-bosnischen Knotenpunkttarif enthalten, welcher in der Folge für den ungarischen Seeverkehr sich sehr abträglich erwies, da die bosnischen Bahnen, im Anschluss an die ungarischen Tarifsätze, nach Metkovics und den dazwischen liegenden Stationen niedrigst gestellte Sätze in Kraft gesetzt haben, denen gegenüber die Seeroute über Fiume nach Metkovics und der Hercegovina keine Konvenienz bot. Ein beträchtlicher Theil der früher über Fiume expedirten Sendungen nahm den Weg über B.-Brod, wodurch sowohl der Fiumer Zwischenhandel, als auch die Transportunternehmungen empfindlich geschädigt wurden. Die Seeschifffahrtgesellschaft Ungaro-Kroata, deren Dampfer auf der Metkovicser Linie zumeist in Ballast verkehrten, bewilligte in dieser Relation behufs theilweiser Wiedergewinnung der abgeleiteten **Transporte** eine entsprechende Ermässigung.

Es entstand nun ein förmlicher Kampf, in welchem die Direktion der bosnisch-hercegovinischen Bahnen unter dem Titel Refaktie einen weiteren bedeutenden Nachlass zugestanden hat.

— Für die **Erweiterungsarbeiten der Station Fiume** der ungarischen Staatsbahnen sind für das Jahr 1899 im Staatsvoranschlag 1 160 000 fl. eingestellt. Der Handelsminister hat die Direktion der Staatsbahnen ermächtigt, alle nicht mit Baarauslagen verbundenen Vorbereitungen zu treffen, damit die Arbeiten bis Ende des Jahres beendigt werden können.

— **Die Haftpflicht der Eisenbahnen für gebrechliche Gegenstände.** Nach § 77 (4) Betriebsreglements wird bei Gütern, welche vermöge ihrer natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost usw. zu erleiden, angenommen, dass ein eingetretener Schaden aus der betreffenden Gefahr entstanden sei, und ist die Eisenbahn für den Schaden nur haftbar, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute entstanden ist. In einem konkreten Falle war es durch den seitens der Bahn erhobenen Thatbestand erwiesen, dass der konstatirte Bruch von Spiegelplatten die Folge eines auf dieselben geführten Schlages oder eines in dieselben eingetriebenen Nagels war. Es entstand nun die Frage, ob angesichts dieses erwiesenen Umstandes, im Sinne dessen auch die Thatsache als erwiesen erachtet werden musste, dass die Spiegelplatten nicht infolge ihrer zerbrechlichen Natur auf dem Transporte, sondern infolge eines mechanischen Schlages zerbrachen, ein schuldhaftes Vorgehen der Bahnbediensteten vorliege oder nicht, ob nämlich angenommen werden könne, dass dieser Schlag während des Transportes geführt wurde oder nicht. Die königliche Kurie wies die gegen die Bahn gerichtete Entschädigungsklage mit der Begründung ab, dass im Sinne des § 58 des Betriebsreglements die Bahnen für die äusserlich nicht erkennbaren Mängel der Verpackung keine Verantwortung treffe und dass infolgedessen die Bahnen auch für die auf mechanische Art gewaltsam herbeigeführten Beschädigungen des Frachtgutes nur dann Entschädigung zu leisten verpflichtet sind, wenn es erwiesen ist, dass das betreffende Frachtgut in unversehrtem Zustande gehörig verpackt und aufgegeben wurde.

Vereinsausland.

— Die **belgischen Staatsbahnen** haben nach einer Mittheilung der „Voss. Ztg." bei der Gesellschaft Cockerill in Seraing 40 Lokomotiven für Eilzüge bestellt.

— Einem Berichte der „Schweiz. Bahnen" zufolge soll der **Albulatunnel** bis Mitte Oktober 1902 fertig erstellt sein. Die Eröffnung der Linie Thusis-St. Moritz soll im Mai 1893 erfolgen.

— Der **Güteraustausch zwischen Italien und Frankreich** erreichte im Jahre 1898 den Werth von 121 000 000 L. an Ausfuhr Italiens (gegen 118 000 000 L. im Jahre 1897 und 116 000 000 L. im Jahre 1896) und von 123 000 000 L. an Einfuhr französischer Waaren (gegen 135 000 000 L. im Jahre 1897 und von 102 000 000 L. im Jahre 1896).

Nach Ratifizirung der vom französischen und italienischen Abgeordnetenhause und Senate bereits genehmigten Handelsvereinbarung zwischen beiden Ländern wird die Waarenbewegung voraussichtlich stark zunehmen. Allerdings scheinen uns die optimistischen Hoffnungen derjenigen, welche glauben, dass der italienisch-französische Handel sofort wieder auf die Höhe werde gebracht werden, die er vor Abbruch des Handelsvertrages hatte, viel zu weit zu gehen, zumal durch die neue Vereinbarung nur einigen wichtigen Ausfuhrartikeln ziemlich geringfügige Begünstigungen dem allgemeinen Tarife gegenüber eingeräumt werden.

— **Bahnprojekt Porto Ceresio-Lugano.** Es befindet sich ein Projekt in Ausarbeitung für die Fortsetzung der Linie Mailand-Porto Ceresio am Luganersee bis Lugano; die neue Strecke soll von Porto Ceresio aus längs dem Westufer des Sees führen, denselben an seiner schmalsten Stelle bei Lavena überbrücken und über Agno Lugano erreichen. Dadurch würde eine neue Verbindung und nur um weniges längere zwischen Mailand und Lugano und dem Gotthard geschaffen, und auch ein ziemlich bedeutender Landstrich am Luganersee, der bislang von Eisenbahnen entblösst war, dem Eisenbahnverkehr erschlossen.

— **Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Mailand.** Infolge des überaus grossen kommerziellen und industriellen Aufschwunges, welchen die Stadt Mailand im letzten Jahrzehnt genommen hat, erweisen sich schon seit längerer Zeit die Anlagen der Stationen Mailands als durchaus unzulänglich. Dieser Uebelstand ruft nicht nur in den verkehrsreichen Monaten bedeutende Stockungen in der Güterbewegung der Stadt selbst hervor, sondern hat auch eine äusserst schädliche Rückwirkung auf die Abfuhr von Genua und auf den Transitverkehr nach dem Gotthard hin. Um einigermaassen abzuhelfen, wurde nun beschlossen, ausser den bereits im Centralbahnhofe von Mailand in Ausführung begriffenen Arbeiten (Erbauung von unterirdischen Aussteighallen, Vermehrung der Gleise, Vergrösserung des Eilgutschuppens und der Postlokalitäten), auch noch die Errichtung eines Güterbahnhofes im Rangirbahnhofe bei Porta Sempione, Ausdehnung der Gleise daselbst, Bau neuer Güterschuppen in der Station Porta Ticinese und Verdoppelung der Gleise der Gürtelbahn ins Auge zu fassen.

— **Zugzusammenstoss bei Verona.** An der Stelle, wo bei Verona die Linien nach Tirol und Mailand sich trennen, fand am Abend des 2. Februar ein Zusammenstoss zwischen einem gemischten Zuge, der von Mailand kam, und einem von Tirol kommenden Güterzuge statt. Die Lokomotive des gemischten Zuges wurde umgestürzt und 12 Güterwagen zertrümmert. Die Reisenden und das Zugpersonal blieben unbeschädigt. Die Linie wurde am nächsten Tage wieder frei gemacht.

— Für die **Ausbesserung der beträchtlichen Schäden**, die im Dezember v. J. von starken Seestürmen an den Dämmen und übrigen **Hafenanlagen von Genua** angerichtet worden waren, wurde vom italienischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten die Summe von 1 600 000 L. bewilligt.

— Man hat in England — wie der „Hamb. Corresp." mittheilt — den Bau eines **Tunnels unter dem Aermelkanal** hindurch noch keineswegs aufgegeben, so wenig günstig heute auch die Aussichten dafür sind. Die Kanaltunnelgesellschaft hat sich noch nicht aufgelöst. Sie hat vielmehr wiederum ihre Generalversammlung abgehalten. Der Vorsitzende, Baron Erlanger, musste freilich erklären, dass im letzten Jahre keine Fortschritte erzielt worden wären. Die einzige Hoffnung sei, dass die Zeiten sich änderten und die öffentliche Meinung der Gesellschaft beistehe, die nöthige Parlamentsakte zu erlangen. Bei Dover sind drei Schächte niedergebracht worden. Sie sind 450—520 Fuss tief. Das Wasser macht keine Schwierigkeiten mehr.

— An Stelle des **serbischen Ministers der öffentlichen Arbeiten** Atanazkowitsch, der aus Gesundheitsrücksichten seine Demission gegeben hat, ist der Direktor der Staatseisenbahnen Stojanowitsch zum Minister der öffentlichen Arbeiten ernannt worden.

— **Bulgarische Strecken der orientalischen Bahnen.** Die „Politische Correspondenz" meldet aus Sofia: Da die neue Regierung in der Angelegenheit des Vertrages mit der Orientbahngesellschaft und des Konversionsübereinkommens mit der Bankengruppe freundschaftliche Verständigungen mit der Pforte herbeizuführen bestrebt sei, so dürften neue Verhandlungen wegen dieser beiden Angelegenheiten, wahrscheinlich in Wien, demnächst eröffnet werden.

— **Zur Förderung der Landwirthschaft durch die Eisenbahn.** Auch auf dem europäischen Gebiete der **Türkei** ergreift die Eisenbahnverwaltung Maassregeln, um die Landwirthschaft zu fördern, Nachfrage und Angebot zu heben und den Betrieb rentabler zu gestalten. Im Bezirke Adrianopel umfasste das Programm der Bahnverwaltung drei Punkte:

1. Anlage von Versuchsfeldern, um die Landbevölkerung zum Anbau der dort wenig üblichen Fruchtgattungen, wie z. B. Kartoffeln, zu bewegen und derselben die Vortheile einer rationellen Wirthschaft klar zu machen;
2. Einfuhr von landwirthschaftlichen Maschinen;
3. Erleichterung und Organisirung der Zufuhr des Getreides zu den Stationen.

Versuche nach dieser Richtung unternahm die Bahnverwaltung seit Jahr und Tag und sie hat hier und da auch Erfolge erzielt. Die Versuchsfelder schienen freilich bisher auf die Bevölkerung keine grosse Anziehungskraft auszuüben, vielleicht weil sie mit nur 1 ha Umfang etwas sehr klein angelegt waren. Man will die Versuchsfelder aufgeben und ein anderes Mittel zur Erreichung des angestrebten Zweckes suchen.

Um die Einfuhr landwirthschaftlicher Maschinen zu erreichen, hat die Bahnverwaltung eine bedeutende Ermässigung des Transporttarifes auf ihren Linien zugestanden; ausserdem soll sie mit einer Berliner Firma in Unterhandlung stehen, um dieselbe zu bewegen, in Adrianopel gegen Garantie der Eisenbahn ein grösseres Depot zu errichten. Auch nach dieser Richtung hin waren die Erfolge noch nicht befriedigend. Die Bevölkerung ist für Neuerungen nicht sehr empfänglich, infolge der wirthschaftlichen Verhältnisse der letzten Jahre stark verarmt und vielfach nicht in der Lage, Geld zum Ankauf von

Maschinen aufzubringen. Leider liegen auch die Kreditverhältnisse so im Argen, dass auf Baarzahlung bestanden werden muss. Berichte über die Erleichterung und Organisirung der Zufuhr des Getreides zu den Stationen liegen noch nicht vor.

— Am 12./24. Januar wurde in Petersburg, wie mitgetheilt wird, eine **Konferenz der Betriebschefs russischer Eisenbahnen** eröffnet, die den Fahrplan für die Sommersaison 1899 auszuarbeiten hat. Der Minister der Verkehrsanstalten hat der Konferenz vorgeschrieben, bei Ausarbeitung dieser Fahrpläne nicht ausser Acht zu lassen, dass die Abfertigung der Personenzüge nach Möglichkeit dem Dampferverkehr angepasst werde, zu welchem Zwecke es erforderlich sein würde, dass die Verwaltungen der Eisenbahnen den Dampfergesellschaften rechtzeitig davon Mittheilungen machen, wann Personenzüge an See- oder Flusshafenplätzen ankommen bezw. von dort abgehen. Unabhängig hiervon ist der Konferenz vorgeschrieben worden, im Auge zu behalten, dass auf Strecken und Zweiglinien mit schwachem Personenverkehr bei einem Paar Personen- oder gemischten Zügen diejenigen Stationen, welche Nachts passirt werden, auch die Möglichkeit hätten, die Reisenden am Tage, wenn auch in gemischten Zügen, abzufertigen. Beim Entwurf der Fahrpläne für Viehzüge ist dagegen nicht ausser Acht zu lassen: 1. dass auf den Stationen, welche zur Verladung und zum Tränken des Viehs bestimmt sind, eine zur Ausführung dieser Geschäfte genügende Zeit angesetzt werde, während die Züge auf den übrigen Stationen nur so lange zu halten haben, als dieses in technischer Hinsicht nothwendig erscheint und 2. dass für die Uebergabe der Viehwagen an Knotenpunkten die Zeit von der Ankunft des Zuges einer Bahn bis zur Abfertigung des entsprechendes Zuges der Nachbarbahn nicht mehr als 8 Stunden betrage.

Das sind allerdings Fortschritte. Es wäre nur zu wünschen, dass die Weisungen des Ministers auf fruchtbaren Boden fielen.

— Der allgemeine Kongress der Vertreter der russischen Bahnen hat die **Bestimmungen über die Beförderung von Hausthieren** (darunter auch Hunden) auf den russischen Bahnen durch eine neue ergänzt, wonach Thiere, die in Käfigen, Körben und Kisten befördert werden, mit direkten Gepäckscheinen im Gepäckwagen zum Transport gelangen können und ohne Betheiligung des Reisenden als Absenders von einer Bahn auf die andere übergeben werden, bei Thieren dagegen, die im Abtheil mit den Reisenden befördert werden sollen, müssen auch diese für die Ueberführung des betreffenden Thieres von einer Bahn auf die andere sorgen.

— Zu der **Entlassung Hu's, des Leiters des chinesischen Eisenbahnwesens**, wird in einer Pekinger Auslassung des „Reuterschen Büreaus" vom 31. Januar des Näheren dargelegt:

„Die Entlassung des Oberdirektors der Nordbahnen wegen Dienstvernachlässigung wird wahrscheinlich Fragen eröffnen, welche für China von der grössten Bedeutung sind. Ein unmittelbares gutes Ergebniss der Entlassung ist, dass der britische und der deutsche Gesandte entschlossen sind, darauf zu bestehen, dass hinfort ein verlässliches Eisenbahndirektorium eingesetzt wird. Selbst seine bittersten Feinde hatten Hu bisher niemals der Unehrlichkeit angeklagt. Während der langen Zeit, wo er Eisenbahndirektor und Gouverneur von Peking gewesen ist, hat er beständig zweifelhafte oder unehrliche Projekte von sich gewiesen. Sein Privatvermögen beträgt heute nicht mehr als 500 Taels. Während seiner ganzen Laufbahn haben ihn die Europäer als einen der wenigen wirklich ehrlichen chinesischen Beamten betrachtet. Sein Sturz bildet deshalb einen schweren Schlag für die Integrität seines Departements. Es ist eine Kommission unter dem Vorsitze des Prinzen Tsching eingesetzt worden, um die gegen Hu erhobenen Beschuldigungen zu untersuchen. Sie wird ihn ohne Zweifel schuldig sprechen, wenn es der Wunsch der Kaiserin-Wittwe ist. Niemand glaubt nur einen Augenblick, dass die Anklagen gegen ihn auf Wahrheit beruhen. Die Russen behaupten, dass sie die Absetzung Hu's bewirkt hätten. Hu's Sympathien waren allerdings den Briten und den Deutschen zugewandt. Russischer Einfluss hat jedoch nichts mit der Entlassung zu thun, deren Grund private Feindschaft und die Sympathien Hu's für die Ausländer bilden. Diese Sympathien sind gegenwärtig für hohe chinesische Beamte sehr gefährlich, wie auch der Sturz Li-Hung-Tschang's und Tscheng-Yen-Huan's beweist. Der persönliche Feind Hu's ist Tscheng-Yi, gleichfalls ein Direktor der Nordbahnen. Dieser hat die Denkschrift über die Missverwaltung Hu's an den Thron gerichtet, um dessen Stelle zu erlangen. Das ist ihm jedoch nicht gelungen. Tscheng-Yi ist einer der reichsten Leute Chinas und ein grosser Spekulant. Er hat Ländereien in Tschili angekauft und dann vorgeschlagen, die Bahn nach seinem Grundbesitz hin laufen zu lassen. Angesichts des mit der Hongkong- und Shanghaibank abgeschlossenen Vertrages konnte dieser Plan nicht glücken und wurde auch abgelehnt."

— Der „Ostasiatische Lloyd" bringt in seinem Beiblatt „Nachrichten aus Kiautschou" folgende interessante Mittheilungen über den **Eisenbahnbau in der Provinz Schantung**: „Nachdem die generellen Vorarbeiten für eine von Tsintau nach Tsinanfu führende Eisenbahn abgeschlossen sind und betreffs des Eisenbahnbaues zwischen den bisher konkurrirenden Syndikaten ein Einvernehmen erzielt worden ist, wird die Ertheilung der Konzession nicht mehr lange auf sich warten lassen. Inzwischen sollen die speziellen Vorarbeiten sofort in Angriff genommen werden, damit, sobald die Konzession selbst vorhanden ist, der Bau begonnen werden kann. Nach den bisherigen Dispositionen wird zunächst die Strecke Tsintau-Kiautschou-Weihsien ausgeführt werden, und zwar gleichzeitig von zwei Punkten aus, nämlich: von Tsintau und Kiautschou. Die Strecke Kiautschou-Weihsien bietet so gut wie gar keine Schwierigkeiten. Allerdings sind mehrere Flüsse mit Brücken zu überschreiten, so namentlich der Weiho, welcher acht Monate im Jahre eine grössere Wassermenge, als unser Rhein, mit sich führt; allein die natürliche Beschaffenheit des Terrains lässt eine glatte Durchführung dieser Arbeiten voraussehen, so dass die ganze Strecke bis Weihsien (rund 100 km) in $2^1/_2$—3 Jahren fertiggestellt sein dürfte. Das Baumaterial wird auf Leichtern über die Bucht von Kiautschou nach dem kleinen Hafenort Taputur zu bringen sein und von da nach Kiautschou zunächst noch weitere 2 oder 3 km flussaufwärts in der Richtung nach der Stadt Kiautschou. Diese selbst wird dann mit einem etwa noch 8 km langen Gleise erreicht. Etwas schwieriger mit Rücksicht auf die mangelnden Arbeits- und Hilfskräfte ist der Bau der Strecke Tsintau-Kiautschou. Hier werden allein noch die speziellen Vorarbeiten rund 8 Monate in Anspruch nehmen; mit der Bauausführung der etwa 40 km langen Strecke wird daher kaum vor September oder Oktober 1899 begonnen. Da sie indessen gleichzeitig von Tsintau und Kiautschou aus in Angriff zu nehmen ist, wird sie vorraussichtlich gleichzeitig mit der Strecke Kiautschou-Weihsien fertiggestellt werden. Wenn nicht unvorhergesehene Hindernisse auftauchen, wird man demnach die Eröffnung der ersten Bahn von Tsintau nach den Kohlendistrikten Schantungs Ende 1902 erwarten dürfen.

— Ueber die Erschliessung des Hinterlandes der Togokolonie wird in einem Privatbriefe aus Bremen an die „D. Kol.-Zeitung" erklärt, dass die Eröffnung des Atakpamegebietes durch eine **Bahn von Kleinpopo nach Atakpame** wünschenswerther und rentabler erscheine als durch die anderweitig vorgeschlagene Linie vom Lome nach Misahöhe. Für diese Ansicht werden folgende Gründe angeführt: 1. Das Gebirge tritt hinter Lome bis auf etwa vier Tagereisen an die Küste heran, während es hinter Kleinpopo etwa acht bis neun Tagereisen zurücktritt. 2. Von Kleinpopo aus würde ein grosser Salzhandel ins Innere betrieben werden können, denn der Bedarf an diesem Artikel ist sehr bedeutend. Im westlichen Gebiet wird das Hinterland aber mit Salz durch englische Händler versorgt, die das von den Eingeborenen bei Addah gewonnene Produkt mit Boten oder Kähnen auf dem Volta bis Kete-Kratschi bringen. An die Konkurrenz einer Bahn von Lome nach Misahöhe mit diesem Handel ist nicht zu denken, da die Waare die Kosten des Kopftransportes über das Gebirge nicht tragen könnte. 3. Das Hinterland von Kleinpopo ist bevölkert und bringt mehr Produkte hervor, die einer Bahn gute Frachten bringen, Palmöl und -Kerne, Mais, Erdnüsse usw., während der Hinterlandhandel Lomes hauptsächlich aus Gummihandel besteht, der einer Bahn wenig Vortheil bringen wird. Diese Bahn würde bis zum Gebirge ohne nennenswerthe Terrainschwierigkeiten annähernd doppelt soweit ins Innere geführt werden können, als eine Bahn von Lome aus, was für die Entwickelung der Kolonie von der grössten Bedeutung ist. An der Endstation der Bahn wird sich sofort eine neue Handelscentrale bilden, von der strahlenförmig die Handelswege ins weitere Innere laufen werden. Je weiter diese Centrale aber im Inneren liegt, desto grössere Gebiete werden natürlich dem Handel eröffnet.

— Die **Eisenbahngesellschaft für Deutsch-Ostafrika** beruft ihre Mitglieder zu einer ausserordentlichen Versammlung auf den 18. d. Mts. nach Berlin. Auf der Tagesordnung stehen 1. Verkauf der Eisenbahn Tanga-Muhesa nebst Zubehör und der durch den Vertrag vom 1. Dezember 1891 erworbenen Rechte; 2. Auflösung der Gesellschaft; 3. Ernennung eines Liquidators. Käufer der obengenannten Strecke der Usambara-Eisenbahn ist bekanntlich das Deutsche Reich.

— **Eisenbahnprojekt Kap-Kairo.** Unlängst hatte Cecil Rhodes in Brüssel eine Audienz bei dem König Leopold. An der Brüsseler Börse behauptet man, dass der Kongostaat bereit sei, einen Theil des Baukapitals für das Rhodes'sche Bahnprojekt vom Kap nach Kairo zu übernehmen.

— **Bahnprojekt von der Dahomeyküste zum Niger.** Gegenwärtig beschäftigen sich die Franzosen in Afrika mit vier

grösseren Eisenbahnprojekten zur Erschliessung des Centralsudans. Nahezu vollendet ist bereits die Senegalbahn, die den oberen Senegal mit Bamaku verbinden wird. Festgelegt ist die Linie von Konakry nach dem oberen Niger bis Timbo. Das dritte Projekt will Südalgier mit dem Tschadsee durch eine Transsaharabahn verbinden. Näher seiner Verwirklichung ist das vierte Projekt. Ende Februar wird eine Expedition von Offizieren des französischen Ingenieur- und Eisenbahnregiments nach Dahomey abgehen, um die Trasse der Eisenbahn festzulegen, welche die Dahomeyküste mit dem Niger verbinden soll. An der Spitze der neuen Expedition wird der Kommandant Guyon stehen, der in den letzten Jahren die Sudan-Eisenbahn geleitet hat. Wahrscheinlich wird die Eisenbahn von Kotonu ausgehen, dem Thalweg des Weme folgen und von da nach Carnotville weiterführen; sie wird dann Nikki berühren, das Land der Baribas durchziehen und mit Madicali, einem am Niger nördlich von Ilo gelegenen Punkte, abschneiden, also mit der Grenze, die durch das letzte englisch-französische Uebereinkommen festgelegt ist. Die Linie wird auf eine ungefähre Länge von 800 km berechnet.

— Einer Newyorker Meldung vom 4. d. Mts. zufolge ist unter den **Hafenarbeitern und Eisenbahnangestellten in Colón** (Panamalandenge) eine **Ausstandsbewegung** ausgebrochen.

Kritik um jeden Preis.

Unter der Ueberschrift: „Eine Verschlimmbesserung unserer Eisenbahnpersonenwagen im Vorortverkehr“ bringt die „Vossische Zeitung“ in Nr. 43 aus der Feder von Gerhardt von Amyntor eine recht lange Darlegung, die mit dem Satz beginnt: „Theuer und schlecht lautet das Urtheil jedes Bewohners der Vereinigten Staaten, der einmal gezwungen ist, in Europa eine Eisenbahnfahrt zu machen.“

Schon aus diesem Satz ergibt sich die Tendenz der Ausführungen und wenn sich unsere Leser vergegenwärtigen, mit wie anerkennenswerthen Worten die amerikanische Fachpresse sich schon wiederholt über unser deutsches Eisenbahnwesen geäussert hat, so werden sie sich des Eindrucks nicht erwehren können, als ob dem vorliegenden Artikel in erster Linie wieder die Absicht zu Grunde liege, ausländische Einrichtungen zu verherrlichen und deutsche in den Staub zu ziehen. Die Ausführungen in der „Vossischen Zeitung“ sind in die Form gekleidet, dass der Erzähler auf der Reise nach Potsdam in einem Vorortzuge mit einem Amerikaner zusammengetroffen sein will und nun diesem das Wort zu unglaublich banalen Renommistereien gibt, ohne selbst gewillt oder in der Lage zu sein, diese richtig zu stellen.

Wir wollen dem Erzähler bereitwilligst darin Recht geben, dass es als ein Uebelstand erscheint, wenn die Heizung in den einzelnen Abtheilen der Vorortzüge nicht nach Belieben von den Reisenden geregelt werden kann. Aber aus diesem Uebelstande kann man nicht das Recht ableiten, unsere Einrichtungen im allgemeinen herabzusetzen, und insbesondere lässt sich daraus kein Vorwurf gegen unsere deutschen den amerikanischen Einrichtungen gegenüber herleiten, denn jenseits des Weltmeeres sind die Heizeinrichtungen im allgemeinen um ein nicht unbeträchtliches Maass mangelhafter als bei uns. Zu einer allgemeinen Einführung der Dampfheizung auf den Haupteisenbahnen ist man dort noch nicht gekommen, also kann auch der die Heizung regulirende Hebel nicht überall vorhanden sein; im Gegentheil, noch vielfach begnügt man sich in Amerika mit der Ofenheizung, trotz all' ihrer Unannehmlichkeiten und ihrer Feuersgefahr. Es macht überhaupt auf jeden, der nicht zum ersten Male auf der Eisenbahn fährt, einen höchst eigenthümlichen Eindruck, wenn jener Amerikaner die Einrichtungen seiner Fernverkehrs- und Luxuszüge denjenigen unserer Vorortzüge gegenüberstellt und wenn der deutsche Erzähler eine solche Gegenüberstellung ruhig hinnimmt und damit als berechtigt anerkennt. Mit demselben Rechte könnte man z. B. die Zuggeschwindigkeit und die sonstigen Einrichtungen auf einer unbedeutenden Nebenbahn denjenigen einer unsere grössten Städte verbindenden Hauptbahn gegenüberstellen, oder das Konzert eines Virtuosen den Leistungen eines Schülers, oder die Werke eines gottbegnadeten Dichters dem Reimgeklingel eines Versmachers, der für die goldene 110 arbeitet.

Wenn auf irgend einem Gebiet das deutsche Eisenbahnwesen den Vergleich mit jedem ausländischen aushalten kann, so ist es auf dem der Ausstattung der Wagen unseres Vorortverkehres, nirgends sind diese Wagen so gut und reinlich gehalten, wie bei uns, aber vielleicht rechnet jener amerikanische Renommist und sein deutscher Nachbeter das Spucken und Pfeifenausklopfen zu den besonderen Annehmlichkeiten für die Mitreisenden.

In welch' urtheilsloser Weise die Behauptungen jenes angeblichen Amerikaners den Lesern der „Vossischen Zeitung“ vorgeführt werden, sei aus einigen Zahlen näher dargelegt. Das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten soll um 30 000 englische Meilen grösser sein, als dasjenige ganz Europas, die wirkliche Zahl ist aber nur 23 000 englische Meilen, der Fehler ist also rund 30 %. Im Oktober v. J. sollen auf den deutschen Bahnen 230 Reisende und Bahnbedienstete getödtet und verletzt worden sein, in Wirklichkeit waren es 205*), also wieder ein Fehler von fast 25 %; dabei muss es auf jeden Sachkundigen in hohem Maasse erheiternd wirken, wenn vom Oktober, dem in der Regel verkehrsstärksten Monat der deutschen Bahnen, gesagt ist, es sei ein weniger verkehrsreicher Monat; aber freilich von dem angeblichen Amerikaner und einem deutschen Dichter kann man keine tiefen Kenntnisse unseres Verkehrslebens verlangen, selbst wenn sie sich darüber ein Urtheil anmaassen! Am besten ist endlich die Angabe über die Höhe des Durchschnittsfahrpreises für einen Passagier und die englische Meile. Dieser soll betragen in Nordamerika 2,14 Cts. und in Preussen 3 Cts. Letztere Zahl würde für das Personenkilometer 7,5 ₰ ausmachen, während der Durchschnittspreis auf den preussischen Staatsbahnen im Jahre 1897/98 thatsächlich nur 2,71 ₰ betrug. Hier beträgt der Fehler also 177 %; der Fahrpreis erreicht in Preussen fast nur ein Drittel der behaupteten Höhe!

*) Ausländische Zahlen werden wohlweislich nicht mitgetheilt, sie könnten ja auf die anscheinende Höhe der deutschen Zahl abschwächend wirken!

Bücherschau.

— **Engelmann's Kalender für Eisenbahnbeamte des Deutschen Reichs** für das Jahr 1899. 17. Jahrgang. 2 Theile. Berlin, Verlag von Julius Engelmann. Preis 1,50 ℳ.

Der auch im neuen Jahre in bekannter Ausstattung erschienene Kalender enthält ausser dem üblichen Kalendarium und einigen für den täglichen Gebrauch der Beamten bestimmten Formulare usw. eine Fülle wichtiger gesetzlicher Bestimmungen, Verordnungen, Erlasse, Uebersichten und dergl. mehr, und lässt das Bestreben der Redaktion erkennen, den Inhalt des Kalenders möglichst auf dem Laufenden zu erhalten.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Bahnstrecke Probstzella - Bock = Wallendorf zwischen den Stationen Gebersdorf und Taubenbach neu errichtete Personenhaltepunkt Lippelsdorf ist am 6. Februar d. J. eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Köln. Am 15. Februar d. J. wird der Haltepunkt Leimbach, zwischen Adenau und Dümpelfeld gelegen, für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen von Adenau nach Leimbach 2,2 km, von Leimbach nach Dümpelfeld 4,7 km.

Pfälzische Eisenbahnen. Am 1. Februar d. J. ist die an der Strecke Landau H. B.-Germersheim zwischen den Stationen Landau H. B. und Dreihof gelegene Haltestelle

Dammheim für den Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Kleinviehverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 340 vom 24. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung und Ergänzung des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt am 3. Februar d. J.).

Nr. 392 vom 5. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend den I. Entwurf der neuen, vom 1. Juni 1899 ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 5. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband.
Theil II, Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 23 des Tarifheftes 1 der Schnittfrachtsatz der Schnitttafel I für die Wagenladungsklasse A im Verkehr mit Dortmund B. M., K. M. und Süd (früher Rh.) von 361 auf 861 Cts. für 100 kg zu berichtigen.

Breslau, den 1. Februar 1899. (358)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Theil II vom 1. Januar 1899.

Zu berichtigen sind die Frachtsätze:

Seite 32: Hall (Schwäbisch)- Passau Dl. Eilgut auf 680, Stückgut auf 340,
Hechingen- „ „ „ „ 860, „ „ 430,
Heidenheim- „ „ „ „ 668, „ „ 334,
Heilbronn a. Neckar- „ „ „ „ 766, „ „ 383.
Seite 60: Bitschweiler-Thann-Regensburg Dl. Ausn.-Tarif 1 c auf 166,
„ 93: Bretten W. B.-Passau Dl. „ 2 b „ 98,
„ 95: „ B. B.- „ „ „ 2 a „ 123,
„ B. B.- „ „ „ 2 b „ 98.

München, den 3. Februar 1899. (359)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Druckfehlerberichtigungen in den Tarifen Theil IV, Heft 1 und 2, für die Beförderung von Stammholz, Eisenbahnschwellen, Grubenholz, Bau- und Nutzholz.

In den vom 1. Juni bezw. 1. Juli 1894 gültigen, in der Ueberschrift bezeichneten Tarifen sind die französischen Schnittfrachtsätze der nachbenannten Stationen und Schnittpunkte abzuändern wie folgt:

a) Theil IV, Heft 1.

Seite des Tarifs	Station	Schnitt-punkt	Serie	Der Schnittfrachtsatz ist abzuändern	
				von	auf
				Francs pro 1 000 kg	
21	Docelles-chéniménil	I	1	12,25	17,25
21	„ „	V	2	0,25	5,25
23	Hussigny-Godbrange	V	2	17,30	7,30
24	Laon loco und transit . . .	VI	2	25,10	12,10
24	„ „ „ „ . . .	VII	1	12,60	25,60
25	Létanne-Beaumont	II	1	50,10	10,10
29	Prez-sous-la Fauche	I	1	11,45	16,45
29	Provins	I	1	32,35	22,35
29	Saint-clément	I	1	24,80	14,80
31	Tagnon	V	2	5,35	9,35

b) Theil IV, Heft 2.

Seite des Tarifs	Station	Schnitt-punkt	Serie	von	auf
29	Docelles-chéniménil	V	2	0,25	5,25

Wien, am 31. Januar 1899. (360)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Februar 1899 wird die zwischen den Stationen Porta und Oeynhausen (Nordbhf.) belegene Haltestelle Vennebeck für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr mit der Einschränkung eröffnet, dass die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffsendungen ausgeschlossen ist.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die Haltestelle Vennebeck direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen und lebenden Thieren mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau hier.

Hannover, den 3. Februar 1899. (361)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 10. Februar d. J. wird die an der Bahnstrecke Stolp-Danzig zwischen Rheda und Kielau belegene Haltestelle Rahmel, welche gegenwärtig nur dem Personenverkehr dient, auch für den Stückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet werden.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Leichen sowie Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit dem gleichen Tage wird die Haltestelle Rahmel in den Gruppentarif I (Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg), die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, den Oldenburg - ostdeutsch - Berlin - Stettiner Gütertarif sowie den Staatsbahnthiertarif einbezogen.

Bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen werden der Frachtberechnung die Entfernungen von Rheda mit einem Zuschlage von 4,0 km oder von Kielau mit einem Zuschlage von 6,0 km zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben.

Danzig, den 2. Februar 1899. (362)
Königliche Eisenbahndirektion.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Eichstedt i/Altm.

Am 1. März d. J. wird die an der Bahnstrecke Stendal - Wittenberge gelegene, z. Zt. nur dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr dienende Haltestelle Eichstedt i/Altm. auch für den Thierverkehr eingerichtet werden. Die Abfertigung von lebenden Thieren in mehrbödigen Wagen ist jedoch bis auf weiteres ausgeschlossen.

Von dem genannten Tage an findet zwischen Eichstedt i/Altm. und sämmtlichen Stationen der preussischen, hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen direkte Abfertigung von lebenden Thieren in dem angegebenen Umfange statt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.
Magdeburg, den 2. Februar 1899. (363)
Königliche Eisenbahndirektion,

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.
Am 15. Februar d. J. werden die Haltestellen Görlsdorf und Kerkow auch für den Stückgutverkehr eingerichtet.
Soldin, den 2. Februar 1899. (364)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Brölthaler Nachbarverkehr über Hennef (Sieg).
Vom 10. Februar d. J. ab wird die Station Brühl des Direktionsbezirks Köln in den Ausnahmetarif Nr. 7 für Steinkohlen einbezogen. Das Nähere ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren. (365)
Frankfurt a/M., den 1. Februar 1899.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1 und 2.
Vom 8. d. Mts. bis Ende Dezember d. J. wird die Fracht für die Beförderung des Artikels Roheis in vollen Wagenladungen von mindestens 10 000 kg nach den Frachtsätzen und Bestimmungen des Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien berechnet.
Dresden, den 3. Februar 1899. (366)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-schlesischer Verkehr (II/III).
Mit Gültigkeit vom 5. Februar 1899 ab wird die Station Pommerensdorf in den Ausnahmetarif 7a für Eisenerze etc. zum Hochofenbetrieb aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Stettin, den 4. Februar 1899. (367)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar sind für die Beförderung von Sand ab Fletzen und Freihung nach Wels und Bürmoos Frachtsätze zur Einführung gelangt.
München, den 2. Februar 1899. (368)
Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreich.-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar bis längstens 31. Dezember l. J. gelangen für die Beförderung von Eis ab Pettneu und St. Anton nach Augsburg und München direkte Frachtsätze zur Einführung.
München, den 28. Januar 1899. (368a)
Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.
Am 1. Februar 1899 gelangt zum niederländisch-bayerischen Gütertarif der Nachtrag XX zur Einführung.
Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilstückgut und allgemeine Stückgutklasse), sowie neue Frachtsätze für bestimmte Stückgüter und Bestimmungen für den Verkehr mit Eger, Franzensbad und Hof.
Nähere Aufschlüsse ertheilen die Abfertigungsstellen.
München, den 1. Februar 1899. (369)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr unter deutschen Bahnen.
Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Geltendorf in die nachstehenden Verkehre einbezogen:
1. elsass - lothringisch - luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895,
2. hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897,
3. Frankfurt a. M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898,
4. Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891,
5. pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891,
6. rheinisch-nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897,
7. Saarbrücken - bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.

Die direkten Tarifentfernungen werden durch Anstoss von 15 km an die Tarifentfernungen für Kaufering oder 27 km an die Tarifentfernungen für Mering gebildet.
Der Frachtberechnung werden die sich jeweils ergebenden niedrigsten Gesammtentfernungen zu Grunde gelegt.
Die Station Geltendorf selbst hat z. Zt. noch keine Güterabfertigung; die Entfernungen sind nur gültig zur Ermittelung der Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Lokalbahnstrecke Mering-Weilheim.
München, den 20. Januar 1899. (370)
Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Wirkung vom 1. April 1899 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Anilinabfallsäure und Kammersäure im Verkehr zwischen Gustavsburg, Frankfurt a/M., Käferthal (Wohlgelegen), Kastel, Lampertheim, Ludwigshafen a/Rh., Mainz, Mannheim, Mannheim-Neckarvorstadt und Waldhof einerseits und den Uebergangsstationen zur Schweiz Basel bad. Bahn, Basel elsass. Bahn, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut andererseits, sowie die im Verkehr mit Käferthal (Wohlgelegen) und den vorgenannten Uebergangsstationen bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Nitrose Abfallschwefelsäure aufgehoben.
An deren Stelle tritt die in der Allgemeinen Güterklassifikation für Schwefelsäure vorgesehene regelrechte Tarifirung.
Karlsruhe, den 1. Februar 1899. (371)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Zum Heft 3 des englisch - südwestdeutschen Tarifs vom 1. Juni 1897 für den direkten Verkehr zwischen London, Station der Grossen englischen Ostbahn und diesseitigen Stationen tritt am 1. März d. J. ein Nachtrag I in Geltung. Derselbe enthält neue ermässigte Sätze für Eil- und Stückgut (allgemeine Stückgutklasse) ausgenommen die Stationen Luxemburg und Ulflingen, deren Sätze unverändert bleiben. Ferner werden durch diesen Nachtrag die direkten Sätze der Station St. Amarin mit Geltung vom 1. April d. J. aufgehoben.
Mit Einführung dieses Nachtrages am 1. März wird der Frachtsatz der allgemeinen Stückgutklasse London-Basel im Heft 2 von 98,62 Frcs. auf 92,16 Frcs. ermässigt.
Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.
Strassburg, den 30. Januar 1899. (372)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der im vorigen Jahre in Geltung gewesene Binnenausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen tritt vom 1. Februar 1899 ab bis zum Jahresschlusse wieder in Kraft.
Strassburg, den 1. Februar 1899. (373)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Böhmisch-norddeutscher Kohlenverkehr.
Am 1. März d. J. tritt zum Tarife vom 1. November 1896 der Nachtrag VIII in Kraft. Er enthält u. a. neue Frachtsätze für Stationen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn und für die Station Settenz der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, ferner eine Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren und des Kilometerzeigers. Abdrücke sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erlangen.
Dresden, am 4. Februar 1899. (374)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter Güterverkehr unter deutschen Eisenbahnen. (Ausnahmetarif für Eis.)
Der am 7. März v. J. im Verkehr der bayerischen Staatseisenbahnen mit den übrigen deutschen Eisenbahnen eingeführte, am 31. Dezember 1898 ausser Geltung getretene Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen wird für die Zeit vom 1. Februar bis 31. Dezember 1899 wieder in Kraft gesetzt.
Der Ausnahmetarif findet jedoch im elsass-lothringisch - bayerischen Verkehr auf die Stationen der Prinz Heinrichbahn, im Magdeburg-Halle-bayerischen auf die Stationen der Dessau-Wörlitzer und im thüringisch-hessisch-bayerischen Verkehr auf die Stationen der Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn keine Anwendung.
Im Verkehr mit Ludwigshafen, Station der pfälzischen Eisenbahnen, erfolgt die Frachtbildung durch Anstoss von 0,03 ℳ für 100 kg an die Frachtsätze der Station Mannheim bad. Bahn.
München, den 3. Februar 1899. (375)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Im südostpreussischen Gütertarif treten am 1. Februar 1899 für Eis in vollen Wagenladungen bis zum 31. Dezember 1899 ermässigte Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr von Lötzen nach Stationen der preussischen Staatsbahnen in Kraft. Für die Anwendung dieser Frachtsätze sind die im Ausnahmetarif 5 für Wegebaumaterialien vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen maassgebend.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft (376)
Königsberg i/Pr., den 31. Januar 1899.
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Zu Heft 1, zweite Abtheilung, der norddeutsch-schweizerischen Gütertarife tritt am 1. Februar 1899 der 5. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält u. a. einen Neu-

druck der „besonderen Bestimmungen“, eine Ausnahmeschnitttaxe für Thonerdetransporte von Siershahn, neue Taxen für den Verkehr mit Luzern und neue (ermässigte) Taxen für Eil- und Frachtstückgut auf den deutschen Strecken. Soweit sich aus den neuen Taxen für Luzern Erhöhungen der Gesammtfrachten ergeben, bleiben die bisherigen Gesammtfrachten bis Ende April 1899 in Geltung.

Karlsruhe, den 31. Januar 1899. (377)

Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 10. Februar d. J. tritt in den Tarifheften 1 und 2 für den Verkehr zwischen den Stationen Aussig und Schreckenstein der k. k. priv. österr. Nordwestbahn, Aussig der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, Aussig der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn einerseits und Heinebach der königlichen Eisenbahndirektion Cassel andererseits ein Frachtsatz des Spezialtarifs III in Höhe von 112 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 2. Februar 1899. (378)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Zum Heft 8 des Verbandsgütertarifs (Baden-Pfalz) ist mit Gültigkeit vom 1. Februar 1899 der Nachtrag VIII ausgegeben worden. Derselbe enthält ausser den bisher auf dem Verfügungswege durchgeführten und bereits bekannt gegebenen Tarifmaassnahmen noch die Einbeziehung der für den Wagenladungsverkehr eröffneten Station Tiefenthal der pfälzischen Eisenbahnen und die Aufnahme der Station Speyer Hafen in den Ausnahmetarif für Malz aller Art zur Ausfuhr.

Karlsruhe, den 31. Januar 1899. (379)

Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Main-Neckareisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. treten im Verkehr zwischen Darmstadt Hptbhf. M. N. B. und gewissen bayerischen Stationen Entfernungsänderungen ein, welche bei den Güterabfertigungen zu erfahren sind.

Darmstadt, den 1. Februar 1899. (380)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Direktion der Main-Neckarbahn.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Am 10. Februar d. J. kommen direkte Frachtsätze für Wagenladungen im Verkehr zwischen der Station Bensheim des Direktionsbezirks Mainz einerseits und Stationen der Reinheim-Reichelsheimer Nebenbahn andererseits zur Einführung, die bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren sind.

Mainz, den 31. Januar 1899. (381)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Gebührenberechnung bei Benutzung des von der Ersten österreichischen Eisenbahnwagen - Leihgesellschaft in den Wagenpark der k. k. österreichischen Staatsbahnen eingestellten Spezialleichentransportwagens.

Für den Transport einer Leiche in dem von der Ersten österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in den Wagenpark der k. k. österr. Staatsbahnen eingestellten Leichentransportwagen werden nachstehende Gebühren eingehoben:

1. Seitens der Aufgabestation der Leiche:
   die tarifmässigen Gebühren für den Transport der Leiche von der Aufgabestation bis zur Bestimmungsstation derselben.
2. Seitens der Ersten österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft:
   a) eine Grundtaxe von 50 Kronen,
   b) eine Gebühr von 16 h. pro Kilometer für die von dem Wagen durchlaufene Distanz von dessen Domizilstation Wien I (K. E. B.) bis zur Bestimmungsstation der Leiche und von da auf dem kürzesten Wege zurück zur Domizilstation.
3. Die Begleiter des Spezialleichentransportwagens haben je 1 Karte II. Klasse des benutzten Zuges zu lösen.

Wien, am 2. Februar 1899. (382)

K. k. österr. Staatsbahnen, auch im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Tabak treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Fiume (S. B.) . .	266 ₰*)
Von Schönpriesen-Umschlag nach Fiume (S. B.) . .	261 ₰*)
Von Dresden-Elbkai nach Fiume (S. B.) . .	313 ₰

*) Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 3. Februar 1899. (383)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Der mit Bekanntmachung vom 29. Dezember v. J. auf 1. Februar 1899 angekündigte österreichisch-süddeutsche Personen- und Gepäcktarif gelangt erst auf 1. April l. J. zur Ausgabe.

Karlsruhe, den 2. Februar 1899. (384)

Gr. Generaldirektion der badischen Staatsbahnen, namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Verloosung.

Am 2. Januar 1899 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende

4½% Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Emission)

ausgeloost worden:

à 3000 M. Nr. 41 69 75 94 101 137 166 208 217 239 372 413 442 536 715 778 826 836 848 856 893 904 914 939 971 1058.

à 1500 M. 1128 1168 1224 1236 1277 1330 1370 1392 1403 1449 1680 1688 1800 1811 1841 1908 1926 1956 1994 2002 2025 2174 2237 2293 2371 2386 2436 2437 2446 2452 2477 2493 2553 2592 2640 2642 2708 2746 2786 2797 2798 2823 2903 2943 2959 3051 3071 3076 3134 3176 3194 3227 3301 3315 3326 3345 3435 3439 3447.

à 300 M. 3653 3646 3724 3734 3774 3777 3781 3860 3898 3936 4009 4018 4026 4059 4163 4275 4325 4326 4394 4399 4401 4606 4664 4677 4846 4847 4857 4858 4878 4911 4919 4973 5008 5044 5189 5212 5250 5311 5342 5472 5518 5566 5668 5669 5793 5848 5851 5856 5979 6003 6026 6049 6157 6191 6199 6206 6209 6211 6218 6230 6345 6428 6473 6548 6556 6609 6650 6662 6683 6720 6736 6760 6789 6841 6909 7039 7095 7135 7217 7285 7296 7344 7354 7389 7528 7567 7572 7579 7623 7697 7720 7747 7898 7975 8081 8083 8153 8198 8212 8256 8318 8340 8381 8392 8428 8446 8454 8461 8463 8478 8563 8633 8645 8679 8718 8802 8878 8900 8939 8951 8970 9004 9030 9044 9045 9060 9236 9270 9484 9487 9509 9667 9699 9788 9881 9908 9939 9956 9961 9986 9987 10066 10211 10244 10283 10362 10373 10428 10468 10470 10618 10622 10785 10801 10853 10882 11067 11101 11208 11245 11314 11404 11420 11469 11535 11575 11588 11617 11647 11699 11732 11774 11844 11848 11876 11932 12050 12090 12126 12165 12166 12307 12419 12443.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe III Nr. 10 bis 20 und Talon sind vom 1. April 1899 ab bei der königlichen Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelsohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1899 einzureichen.

Die Verzinsung dieser Obligationen hört mit dem 31. März 1899 auf.

Magdeburg, den 5. Januar 1899. (385)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes der österr. Linien an Kupfervitriol im laufenden Jahre per 1000 Metercentner, lieferbar verzollt und franco einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung hat in monatlichen Raten von 100 Metercentner, eventuell je nach Bedarf auch in grösseren Raten zu erfolgen, und ist die erste Rate anfangs März l. J. zur Lieferung zu bringen.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse nebst der Schiedsgerichtsordnung können im Büreau der Materialverwaltung (Wien, Südbahnhof, Restaurationsgebäude I. Stock) behoben oder per Post bezogen werden.

Die Offerten sind mit einer, in gesetzlich gültiger Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Krone und mit der Aufschrift „Offerte auf Kupfervitriol“ versehen, versiegelt bis längstens 11. Februar l. J., 12 Uhr Mittags einzubringen.

Bedingnissheft und Schiedsgerichtsordnung sind nicht der Offerte beizulegen, sondern es hat der Offerent in der Offerte zu erklären, dass er in dieselben Einsicht genommen habe und sie vollinhaltlich anerkenne.

Offerten, welche diese Erklärung nicht enthalten oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Januar 1899. (386)

Die Materialverwaltung.

Zum Bau einer offenen Reparaturhalle für Wagen auf dem Werkstättenhofe der Hauptwerkstatt Breslau (Oderth.) sollen die Zimmerarbeiten sowie die Schmiede- und Eisenarbeiten einschl. Materialien in einem Loose öffentlich vergeben werden.

Die hierzu erforderlichen Unterlagen und Zeichnungen können in den Geschäftszimmern der Inspektion eingesehen und gegen Zahlung von 1 ℳ (Briefmarken ausgeschlossen) von hier bezogen werden.

Termin ist auf Dienstag, den 7. Februar 1899, Vorm. 11 Uhr in den diesseitigen Geschäftsräumen, Freiburger Bahnhof I. Etage, angesetzt und erfolgt die Eröffnung der eingegangenen Angebote in Gegenwart der erschienenen Bieter.

Breslau, den 28. Januar 1899. (387)

Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 4.

Verdingung

der Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für das Rechnungsjahr 1899 für die königlichen Eisenbahndirektionen **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster** i/W. und zwar:

A. **32 500 kg Kupferblech, 72 250 kg Kupferplatten für Lokomotivfeuerbuchsen, 51 185 kg Stangenkupfer, 1825 kg Kupferdraht, 16 690 kg Kupferröhren, 3 963 kg Messingblech, 715 kg Messingdraht, 1 300 kg Rundmessing,**

B. **1 950 Stück geschlossene und 2 400 Stück getheilte Achslagerkasten, 65 900 Stück Stahlgussbremsklötze.**

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 17. Februar 1899

zu A Vormittags 11 Uhr,

„ B „ 12 „

Zuschlagsfrist 15. März 1899.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt gegen Einsendung von

60 Pf. für Gruppe A } (nicht in Brief-
2 M. „ „ B } marken)

vom **Rechnungsbüreau M** hier, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer 12 abgegeben.

Hannover, den 2. Februar 1899. (388)

Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. April 1899 bis Ende März 1900 sind 210 000 kg Zinkchlorid nach näheren Bedingungen zu beschaffen, die gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ von uns postfrei übersandt werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Nordhausen, den 3. Februar 1899. (389)

Königliche Eisenbahn-Maschineninspektion.

Die Lieferung nachstehender Materialien und Ausstattungsgegenstände ist zu vergeben:

1. Bessemer - Federflachstahl, Kessel-, Blech- und Fassnieten,
2. Gasrohr, rohe Schlüssel, eiserne Bettstellen,
3. Hobel, Hobeleisen, Stemmeisen,
4. Waschgestelle, emaillirte Waschbecken und Wasserkrüge, Expeditionslampen, Wandlaternen,
5. Güterdecken, Leinwand, Scheuertuch,
6. Putzwolle, Dochte, Oelkissen, Filzstreifen für Stopfbüchsen,
7. Kokosmatten, Rosshaare, Waldwolle, Waldgras, Schwämme, Blattgold,
8. Posamenten, verschiedene und Nähseide,
9. Seilerwaaren,
10. Pinsel, verschiedene,
11. Bürstenbinderwaaren einschl. Piassavabesen,
12. Filz und Pappe,
13. Gummiringe,
14. Schiebeböcke, hölzerne Kohlenkästen, Feilenhefte und hölzerne Dichtungsringe für Achsbüchsen,
15. Abschleifsteine für Lackirer, Streichschaalen, Sand- und Schmirgelpapier, Schmirgelleinwand.

Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen sind unter genauer Angabe des Lieferungsgegenstandes gegen Einsendung (eventl. in Briefmarken) von 25 ₰ für jede Bedarfsnachweisung und 25 ₰ für ein Exemplar der zugehörigen allgemeinen Bedingungen von der königlichen Generaldirektion Werkstättenbüreau in Dresden-A., Strehlenerstr. Nr. 1 zu erlangen.

Bei Einsendung des Betrages mittelst Postanweisung sind 5 ₰ Bestellgeld zuzurechnen.

Die Zusendung der Bedingungen und Zeichnungen erfolgt auf Kosten des Empfängers.

Die Lieferungsangebote sind spätestens bis

23. Februar d. J.

an das genannte Werkstättenbüreau postfrei einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter im Dienstgebäude der königl. Generaldirektion in Dresden-A., Wienerstrasse Nr. 4, am 25. Februar cr., Vormittags 10 Uhr.

Die Bewerber bleiben bis zum 8. April 1899 an ihre Gebote gebunden.

Dresden, am 2. Februar 1899. (390)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

v. Kirchbach.

Verdingung von 3 550 m rothem Plüsch in 2 Loosen, 12 710 m grauem Plüsch mit braunen Streifen in 7 Loosen, 100 m olivgrünem Plüsch in einem Loose, 11 230 m Gardinenstoff (Wollenzeug) in 3 Loosen, 2 240 kg Wollgarn in einem Loose, 314 450 Stück Schmierpolstern in 12 Loosen, 1 400 kg Pferdehaaren, 9 350 kg Waldwolle, 1 280 m hanfenen Gurten zu Fensterzügen, 18 400 m gewöhnlichen Gurten in je einem Loose, 26 800 m Nahtund Plattschnur in 2 Loosen, 3 365 kg grauer Hutnetzschnur aus Manilahanf, 570 kg rothwollener Hutnetzschnur, 3 330 kg Federschnur, 370 kg Rundschnur, 205 kg Sägeschnur in je einem Loose, 3 257 kg Seilerbindfaden in 5 Loosen, 2 140 Stück Bindestricken in einem Loose, 6 360 m Fensterzugborden, 5 930 Stück Quasten zu Fensterzugborden in je 3 Loosen und 28 200 Stück Vorhangringen aus Horn in einem Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 25. Februar 1899, Vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 22. März 1899.

Berlin, den 3. Februar 1899. (391)

Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Die Lieferung der Kupferplatten für 4 Stück Lokomotivfeuerbüchsen soll auf Grund öffentlichen Ausschreibens vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen auf dem Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht auf oder können gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ für das Stück von dem Unterzeichneten bezogen werden.

Die Angebote sind mit Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Feuerbuchsplatten" versehen längstens bis 22. Februar l. J., Vormittags 10 Uhr, versiegelt und portofrei an den Unterzeichneten einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, im Februar 1899. (392)

Der Maschineningenieur.

Main-Neckarbahn.

Das Aufhauen und Härten von ungefähr 3 700 Feilen für die diesseitigen Werkstätten soll im Wege der öffentlichen Verdingung für das lfd. Jahr vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen sowie ein Verzeichniss der einzelnen Sorten liegen bei dem Unterzeichneten zur Einsicht auf oder können gegen kostenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Die Angebote, welche den Preis pro Stück der einzelnen Sorten bezw. pro kg enthalten müssen, sind verschlossen, frei und mit der Aufschrift „Aufhauen von Feilen" bis 25. Februar 1899, Vormittags 11 Uhr, anher einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, im Februar 1899. (393)

Der Maschineningenieur.

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

Königl. bayer. Staatseisenbahnen.

Verkaufsbekanntmachung.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen werden die im Jahre 1899 schätzungsweise anfallenden und zum Theile schon auf Lager befindlichen Altmaterialmengen der kgl. Centralmagazinsverwaltungen München, Nürnberg und Regensburg, der kgl. Betriebswerkstätte Augsburg und der kgl. Centralwerkstätte Weiden dem Verkaufe unterstellt.

Kaufsliebhaber werden eingeladen, Kaufsofferte portofrei und verschlossen, mit der Aufschrift versehen:

„Kaufsangebot auf alte Eisenbahnmaterialien"

spätestens bis

Dienstag, den 28. Februar 1899, Vormittags 9 Uhr,

bei der Unterfertigten einzureichen.

Die Kaufsofferte werden am gleichen Tage Vormittags 9 Uhr im nordwestlichen Saale der Restauration der kgl. Centralwerkstätte geöffnet und ist es den Submittenten gestattet, der Eröffnung der Offerte nach ausgewiesener Identität der hierzu berechtigten Person beizuwohnen.

Verzeichniss der zum Verkaufe gelangenden Altmaterialmengen, Submissionsformular und Bedingnissheft werden gegen Einsendung von 50 ₰ und des Frankaturbetrages von 20 ₰ von der Unterfertigten abgegeben.

München, den 3. Februar 1899. (394)

Kgl. Centralmagazinsverwaltung.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 6. Juni Vorm. gemeldet.

Nr. 11. | Berlin, am 10. Juni 1899. | Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
	A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	A weiss	—	16	—	eis. Röhren	—	80	1	Magdeburg Eilgut	K. E.-D. Magdeburg	
2	A K S	00	1	Kiste	gefüllt	—	16	2	Mainz	Direktion Mainz	
3	A M	10	1	„	gefüllt	—	10,5	3	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
4	A P	6	1	—	Blumentisch	—	10	4	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
5	A S	—	1	Pack	l. Körbe	—	11	5	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
6	A W	—	1	—	Pflugschaar	—	5	6	Mainz	Direktion Mainz	
7	A W z. C	2104	1	Korb	gefüllt	—	27	7	„	„	bez. Schierstein-Mainz.
8	B	—	1	Bund	Bandeisen	—	58	8	„	„	
9	B	13 / 23	2	—	Kinderwagen	—	39	9	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
10	B B	2687	1	Kiste	leer	—	12	10	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
11	B D L W	870	1	„	Lakritzen etc.	—	110	11	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
12	B G V	2090	1	—	Kleiderhalter	—	1	12	Bingerbrück	Direktion Mainz	
13	B H	28	1	Kiste	gefüllt	—	—	13	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
14	B H	9876	1	„	leer	—	15	14	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
15	B K G N	45	1	—	eis. Maschinentheil	—	8	15	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
16	B L	—	1 / 1	— / —	Gussplatte / Trommel	— / —	330 / 117	16	Mannheim	Direktion Mainz	
17	B S	590	1	Kiste	leer	—	14	17	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
18	B S	12518	1	„	leer	—	—	18	Apenrade	K. E.-D. Altona	
19	C	14	1	Pack	2 Rohrstühle	—	6	19	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
20	C	335	1	Kiste	Därme	—	12	20	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
21	C	8439	1	Verschlag	Bilder	—	22	21	Düsseldorf Hauptbhf.	„	
22	C B D	2187	1	Kiste	Maschinentheile	—	17	22	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
23	C L	III	1	Korb	gefüllt	—	37	23	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
24	C R	2378	1	Bl.	eis. Kugel	—	4	24	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
25	C S	—	1	—	Ofenrost	—	1	25	Mainz	Direktion Mainz	
26	C S	50	1	Korb	Spaten	—	42	26	Remscheid-Hasten	K. E.-D. Elberfeld	
27	C S	2462	1	Kiste	Emaillirwaaren	—	6,5	27	Duisburg	K. E.-D. Essen	
28	C S	5527	1	„	leer	—	9	28	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
29	C S R	5156	1	„	leer	—	38	29	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
30	C T / B	21	1	Pack	?	—	16	30	Basel	Reichsbahn	
31	D (Sechseck)	5331 / 5301 / 7133	3	Oelfässer	leer	—	96	31	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
32	D G	7454	1	Fass	leer	—	16	32	Kreuznach	Direktion Mainz	
33	DH	63612	1	„	Farben	—	262	33	Mülhausen	Reichsbahn	
34	D L / T	—	1	Geb.	Wein (?)	—	310	34	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
35	D S	5921	1	Fass	leer	—	65	35	Wandsbek	Lübeck-Büchener	
36	E B	4	1	Schliesskorb	Kleider	—	51	36	Mannheim	Direktion Mainz	
37	E G	1437	1	Kiste	gefüllt	—	82	37	Worms	„	bez. Weiden 24/5. Mannheim.
38	E L	116	1	„	leer	—	5	38	Mannheim	„	
39	E S	9415	2	Pack	Jaucheschöpfer	—	—	39	Soest	K. E.-D. Cassel	
40	E S B	9865	1	Bierfass	leer	—	35	40	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
41	E Z H	2575	1	Kiste	Taillienstäbe	—	105	41	Nürnberg Centr. B.	Bayerische Stsb.	
42	F	—	1	—	gusseis. Rohr	—	3,5	42	Darmstadt	Direktion Mainz	
43	F II	279	1	Kollo	Blechröhre	—	0,25	43	Mainz	„	
44	F B	3617	1	Kiste	leer	—	7	44	Mannheim	„	
45	F C	105	1	Sack	Hefe	—	52	45	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
46	F D & Co.	22	1	Korbflasche	leer	—	12	46	Mannheim	Direktion Mainz	
47	F F	171751	1	Kiste	Margarine	—	25	47	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
48	F H	862	1	Verschlag	Automat	—	—	48	Ludwigslust	Meckl. Friedr. Franzb.	
49	F H S	27143	1	Kiste	leer	—	4	49	Mannheim	Direktion Mainz	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	F K	933	1	Bund	Hacken	6	50	Brake i. W.	K. E.-D. Hannover	
51	F R	1325	1	Fass	Ungarwein	75	51	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
52	F S	—	1	Sack	Budenlaken	24,75	52	Stadthagen	K. E.-D. Hannover	
53	F S	18	1	—	Maschinentheil	47	53	Coswig	Sächsische Stsb.	ansch. Pumpe.
54	G B	3985	1	Kiste	Cigarrenkistchen	10	54	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
55	G C	798	1	„	gefüllt	5	55	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
56	G J	289	1	„	leer	12	56	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
57	G K	1902/4	3	—	Polstergestelle	—	57	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
58	G K	2259	1	—	Stuhl	—	58	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
59	G L	—	1	—	Ofenplatte	5	59	Mannheim	Direktion Mainz	
60	G L	3357	1	Kiste	Kaffeeessenz	40	60	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	eine Decke trägt die Signatur Otto Wendland, Bremen.
61	G R	1441	1	„	feuerfeste Steine	45	61	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
62	H	1	1	Sack	6 Decken	31	62	Hamm	K. E.-D. Essen	
63	H	1. 3	2	Kistchen	Kaffeeessenz gez. Pfeiffer-Diller	20	63	Soest	K. E.-D. Cassel	
64	H B	502	1	Ballen	Gummischlauch	10	64	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
65	H B	9885	1	Kiste	Packmaterial	—	65	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
66	H N	7358	1	Fass	Oel	119	66	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
67	H K (?)	6676	1	Pfoste	Esche, 5 m	35	67	Riesa	Sächsische Stsb.	(34227 blau).
68	H L	761	1	Kollo	(2) Kinderstühle	3	68	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
69	H P	2	1	—	Fuss eines Häufelpfluges	16	69	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
70	H R	359	1	Bl.	Holzleiste	7	70	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
71	H T	3248	1	—	Kinderwagen	23	71	Regensburg	Bayerische Stsb.	
72	H W	436	1	Blechfass	Oelseife	59	72	Leinhausen	K. E.-D. Hannover	
73	J	654	1	Säckchen	Eisentheile	3	73	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
74	J A	1703/4	2	Kisten	Galanteriew.	69	74	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bez.: Hamburg
75	J B	214	1	Ballen	Wollabfälle	10	75	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
76	J E	83	1	Kiste	leer	14	76	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
77	J L S	—	1	—	Riemenscheibe	60	77	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	beschr.: Werda.
78	J M	1336	1	Korb	Eisenwaaren	76	78	Mülheim a. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
79	J R	463	1	Rolle	Drahtgeflecht	10	79	Wanne	K. E.-D. Essen	
80	J S	805	1	Kiste	Plättchen	50	80	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
81	K	5/6	2	—	½-Hektolitermaasse	16	81	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
82	K	10	1	Kiste	gefüllt	28	82	Mannheim	Direktion Mainz	
83	L u Co S	7	1	Sack	Korinthen	25	83	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
84	L M	8085	1	Bl.	Asphaltpapier	35	84	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
85	L S	9661	1	Kiste	Maschinentheile	155	85	Rybnik	K. E.-D. Kattowitz	
86	L W C	4455	1	Fass	?	95	86	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
87	M	18. 423	1	Kiste	Zollgut	93	87	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
88	M B H R	9. 10 476. 395	5	Kisten	leer	176	88	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
89	M K H T	10	1	Ring	Siebholzränder	9	89	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
90	M S	450	1	Kiste	leer	25	90	Mannheim	Direktion Mainz	
91	M S	9591	1	Bll.	Garn	42	91	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
92	M S D	3698	1	Kiste	leer	22	92	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
93	N	15	1	Pack	Holzleisten	16	93	Altona	„	
94	N	10693	1	Kiste	Eisenw.	43	94	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
95	N F	2989 3002	2	Kisten	?	57	95	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Zollbleie von Straelen.
96	O & S	1157 1158	2	Säcke	Leim	100	96	Traunstein	Bayerische Stsb.	
97	P	—	1	—	Waschkessel aus Blech	4	97	Herdecke-Vorhalle	K. E.-D. Elberfeld	
98	P	709	1	Ballen	Putzwolle	65	98	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
99	P	1248	1	Kiste	Cigarren (?)	24	99	Stadthagen	K. E.-D. Hannover	
100	P	5398	1	Fass	?	136	100	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
101	P C	5363	1	Pack	Eisenwaaren	15	101	Mannheim	Direktion Mainz	
102	P M grüner Zettel	—	1	„	gebogene Flacheisenstücke	5	102	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
103	P R	2	1	Musterkoffer	?	50	103	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
104	R	1	1	Sack	Betten	25,5	104	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
105	R roth	—	1	—	ringförmiges Maschinentheil	6,5	105	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
106	R A S	15244	1	—	Maschinentheil	16	106	Mannheim	Direktion Mainz	
107	R D	43	1	Ballen	Holzw.	20	107	Mainz	„	bez: Utzenfeld.
108	Rh B	13607	1	Bierfass	leer	32	108	„	„	
109	R R	2414	1	Fass	leer	23	109	Thale a/Harz	K. E.-D. Magdeburg	
110	R S	1	1	Kiste	Fleisch	39	110	Würzburg	Bayerische Stsb.	
111	S	15	1	—	Stuhl mit Fussbank	—	111	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
112	S	21	1	Fass	Zinkasche	670	112	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
113	S	703	2	Pack	Sprungfedern	50	113	Schieder	K. E.-D. Hannover	
114	S C	516	1	Ballot	Baumwollabfälle	150	114	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
115	S H	—	1	Fass	Oel	—	115	Brügge	K. E.-D. Elberfeld	
116	S H	12	1	„	leer	62	116	Kreuznach	Direktion Mainz	
117	T	213	1	„	Wein	73	117	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
118	T	491	1	Kiste	leer —	7	118	Mannheim	Direktion Mainz	
119	T	803	1	„	leer —	10	119	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
120	T V Z	48. 85	1	„	Würfelzucker —	24	120	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
121	V B S W	198	1	Ballen	Gewebe —	33	121	Basel	Reichsbahn	
122	W	407	1	Petroleumfass	leer —	35	122	Mainz	Direktion Mainz	
123	W	619	1	Kiste	Stärke —	34	123	Wetter (Ruhr)	K. E.-D. Elberfeld	
124	W	1203	4	—	eis. Ofenrohre —	20	124	Göttingen	K. E.-D. Cassel	je 2 ineinander gesteckt.
125	W C C	423. 84	1	Ballen	Papier —	149	125	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	beschr.: Dortmund u. Elberfeld.
126	W D	949	1	—	Sophagestell —	22	126	Hochfeld Rh.	„	
127	W E	6528	1	Sack	Tabak —	—	127	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
128	W H	—	1	Schliesskorb	Kleider —	52	128	Mannheim	Direktion Mainz	
129	W & M	1571/2	1	Kiste	gefüllt —	19	129	Mainz	„	bez.: Hattersheim 16/3.
130	W S	1321	1	„	gefüllt —	22	130	„	„	
131	W S	1980	1	„	leer —	15	131	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
132	Z	116	6	Ballen	Felle —	882	132	Colmar	Reichsbahn	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
133	Bergschlösschen	—	1/8 1/4	Tonne „	leer — leer —	—	133	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
134	Carl Steinfeld, Hannover und Steinfelds Rekordrad	—	1	—	Damenfahrrad —	13	134	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
135	Charlottenburg	66	1	—	Fahrrad —	—	135	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
136	Ch. Fahrer	18736	1	Korb	vermuthlich Wein —	123	136	Hof	Bayerische Stsb.	
137	Eichbaum Brauerei	—	1	Fass	leer —	29	137	Mannheim	Direktion Mainz	
138	Frieda v. Unruhe, „Institution des Essarts“ Montreux, Schweiz, Vaud	—	1	Koffer	gefüllt —	49	138	Ludwigshafen	Pfalzbahn	
139	H G Helmstedt	76	1	Pack	leere Säcke —	9	139	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
140	Jacob Billrich	—	1	Korbflasche	leer —	2	140	Mannheim	Direktion Mainz	
141	Jakob Traxler	—	1	Koffer	gefüllt —	35	141	Passau	Bayerische Stsb.	
142	Müller, Dahlbruch	—	1	—	brauner Handkoffer —	11	142	Dahlbruch	K. E.-D. Elberfeld	
143	N A B vormals Henniger	—	10	Fässer	leer —	230	143	Peine	K. E.-D. Hannover	
144	Nath. Stein	—	1	Sack	leere Säcke —	25	144	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
145	Oberstlieutenant von Goldschmidt, 12. Husaren-Reg. Lemberg	—	1	Kiste	Steuergut —	—	145	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
146	Oesselmann	10	1	Steinkrug	leer —	5	146	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
147	Paul Jönssen Sattler	—	1	Pack	Peitschenstiele —	3	147	Harburg	K. E.-D. Altona	
148	R J Hannover	62	1	Kiste	Stärke —	36,5	148	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
149	S H Meiderich	3	1	Ballen	Schinken —	41	149	Meiderich	K. E.-D. Essen	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
150	—	35	1	Handkoffer	Schuhmuster —	7	150	Düsseldorf Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
151	—	206	1	Packet	Fahrradlaterne —	0,5	151	Holzwickede	„	
152	—	273	1	Kollo	Roster —	—	152	Wanne	K. E.-D. Essen	
153	—	2142	2	—	rothe vierkantige Sand(Schleif-)steine	—	153	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
154	—	1655	1	Bällchen	? —	13	154	Wanne	K. E.-D. Essen	
155	—	1904	1	Kiste	Himbeersaft *) —	30	155	Marburg	K. E.-D. Cassel	*) Suppenwürze (Civia), 1 Stück Schweizerkäse.
156	—	3539	1	Packet	gefüllt —	3	156	Mainz	Direktion Mainz	
157	—	8671	1	Bund	Zinnröhren —	44	157	Warburg	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeichen vers.					
158	B	13568	1	Kiste	Eisenwaaren —	59	158	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
159	Extra	—	1	„	Plockwurst —	—	159	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
160	H B F	2963	1	„	Cigarren —	40	160	Gnesen	K. E.- D. Bromberg	
161	//	—	1	Korb	Bohnen —	13	161	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
162	blau /	—	1	—	Gasrohr, 5,4 m lang	18	162	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
	blau /	—	1		Gasrohr, 4,8 m lang					
	blau /	—	1	Bund	Verbindungsstücke —					
163	gelb	I	1	Stange	Flacheisen	—	163	Grabow	K. E.-D. Altona	
164	grüner Strich	—	66	Stäbe	Flach- und Winkeleisen	—	164	Oberbrügge	K. E.-D. Elberfeld	
165	grün	I	1	Stange	Flacheisen	19	165	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
			1	„	Rundeisen					
166	roth	—	1	„	Eisen —	15	166	Lügumkloster	K. E.-D. Altona	
167	roth	1	1	„	Flacheisen —	9,5	167	Jägersgrün	Sächsische Stsb.	
168	//// roth	—	1	Stab	Flacheisen —	10	168	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
169	roth u. D.	I 6123	1	Fass	Maschinenöl (?) —	202	169	Münder a. D.	K. E.-D. Hannover	
170	≻ / weiss	—	1	Tafel	Eisenblech —	119	170	Schirpitz	K. E.-D. Bromberg	
171	weiss	11	1	Stange	Quadrateisen —	35	171	Mrotschen	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
172	—	—	1	—	Bienenstock —	17,5	172	Chemnitz	Sächsische Stsb.	ohne Dach.
173	—	—	1	Blechflasche	leer —	3,5	173	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
174	—	—	1	Blechkanne	leer —	2	174	Darmstadt	Direktion Mainz	
175	—	—	1	—	leere Blechkanne —	4	175	Colmar	Reichsbahn	
176	—	—	1	Bund	6 eis. Bohrer —	3	176	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
177	—	—	1	Pack	10 Bolzen —	12	177	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
178	—	—	1	—	Brecheisen —	10	178	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
179	—	—	1	—	Brecheisen	—	179	Darmstadt	Direktion Mainz	
			1	—	hölzerner Stiel					
180	—	—	1	—	Brett —	—	180	Frankfurter Allee	K. E.-D. Berlin	
181	—	—	1	—	Brett —	13	181	Spandau	„	
182	—	—	1	—	Brett (Tannenholz) —	9	182	Filehne Nord	K. E.-D. Bromberg	
183	—	—	1	Sack	Bretter —	30	183	Arnswalde	„	
184	—	—	25	Fässer	Cement —	4250	184	Kandrzin	K. E.-D. Kattowitz	
185	—	—	1	—	hölz. Deckel eines Waschkessels	—	185	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
186	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	10	186	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
187	—	—	8	—	Façoneisen —	—	187	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	Modelle.
188	—	—	1	Bund	⊐-Eisen —	33	188	Bodenwöhr	Bayerische Stsb.	
189	—	—	1	Stab	Eisen —	4,5	189	Lorsch	Direktion Mainz	
190	—	—	4	Stäbe	Eisen —	8	190	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
191	—	—	2	Stangen	Eisen —	18,5	191	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
192	—	—	1	—	Eisenstange —	2	192	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
193	—	—	2	—	Eisenstangen mit 2 Schrauben und 1 Holztheil, 3,37 m lang	16	193	Gemünden	Bayerische Stsb.	
194	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	45	194	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
195	—	—	1	Bürde	Façoneisen —	37	195	Remscheid	„	
196	—	—	1	Fass	leer —	48	196	Kreuznach	Direktion Mainz	
197	—	—	1	Bund	Fassreifen —	5	197	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
198	—	—	1	—	Filzstiefel —	1	198	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
199	—	—	1	Stange	Flacheisen —	6,5	199	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
200	—	—	1	„	Flacheisen —	22	200	Oelde	K. E.-D. Hannover	
201	—	—	3	—	Füsse eines Ofens oder Badewanne	2	201	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
202	—	—	1	Bund	(10) Gasröhren —	60	202	Bremen Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
203	—	—	1	—	Gleisrahmen —	—	203	Hohenstein Wpr.	K. E.-D. Danzig	
204	—	—	1	Säckchen	Grütze —	6	204	Werden	K. E.-D. Essen	
205	—	—	1	Pack	Gurte —	7	205	Wanne	„	
206	—	—	1	—	Haarsieb —	—	206	Kiel	K. E.-D. Altona	
207	—	—	1	—	eis. Hacke —	1	207	Hamburg B.	„	
208	—	—	1	Bund	eiserne Haken —	0,5	208	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
209	—	—	1	Wagen	Hafer —	—	209	Barmen	„	Wagen Nr. 12663 Köln.
210	—	—	10	Pack	Häute —	367	210	Parchim	Meckl. Friedr. Franzb.	
211	—	—	1	—	gusseis. Hebel —	1	211	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
212	—	—	1	Bl.	Hohlglas —	3	212	Stade	K. E.-D. Altona	
213	—	—	1	Holzverschlag	leer —	12	213	Mainz	Direktion Mainz	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
214	—	—	2	—	gusseiserne Hydranten	9	214	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
215	—	—	1	Sack	Kartoffeln	60	215	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
216	—	—	4	—	eiserne Keile	2,5	216	Fürth	Bayerische Stsb.	
217	—	—	1	—	eis. Kessel	—	217	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
218	—	—	1	—	eis. Kette (6 m lang)	—	218	Oebisfelde	„	
219	—	—	1	—	eis. Kette	5	219	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
220	—	—	1	—	Kette	57,5	220	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
221	—	—	2	—	Ketten (Privat)	15	221	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
222	—	—	1	Korb	Ketten	21	222	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
223	—	—	2	—	Kinderholzschuhe	1	223	Solingen Nord	„	
224	—	—	1	Kiste	?	122	224	Wanne	K. E.-D. Essen	*) gez. E. R. u. Besuchskarten Elisabeth Rosener.
225	—	—	1	Schliesskorb	Kleidung u. Wäsche*)	19	225	Neh.-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
226	—	—	18	—	Klemmplatten	—	226	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
227	—	—	1	Packet	14 leere Körbe	17	227	Mainz	Direktion Mainz	
228	—	—	1	Wagen	Kohlen	—	228	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Wagen-Nr. 32904 Bresl.
229	—	—	1	Verschlag	2 unpolirte Kommoden	60	229	Mainz	Direktion Mainz	
230	—	—	1	Korbblechflasche	leer	3,5	230	Allmendingen	Württemberg. Stsb.	
231	—	—	1	Bund	6 Lager	5	231	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
232	—	—	1	—	Lampenkugel	6	232	„	„	
233	—	—	1	Lattenverschlag	leer	15	233	Treuchtlingen	Bayerische Stsb.	
234	—	—	1	Sack	Leim	50	234	Blumenthal	K. E.-D. Hannover	
235	—	—	1	„	Leinengarn	24,5	235	Hannover N.	„	
236	—	—	1	—	hölz. Leiter (alt)	35	236	„	„	
237	—	—	1	—	Maschinentheil	—	237	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	in Leinwand.
238	—	—	1	Bund	eis. Messer	31	238	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
239	—	—	1	Packet	Muster in schwarzem Leder	9	239	Darmstadt	Direktion Mainz	
240	—	—	1 1	Kiste „	Nägelschrauben leer	202	240	Freden	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
241	—	—	1	—	Ofentheil	1	241	Mainz	Direktion Mainz	
242	—	—	1	Kollo	Pedal	—	242	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	zu einem Fahrrad.
243	—	—	1	—	birkene Pfoste, 2,66 m	—	243	Lehndorf	Sächsische Stsb.	Streckenfund.
244	—	—	1	Ballen	Polirlappen	15	244	Duisburg	K. E.-D. Essen	
245	—	—	1	—	gusseiserner Rand zu einem Ofen	—	245	Barmen-Unterbarmen	K. E.-D. Elberfeld	
246	—	—	1	—	eiserne Riemscheibe	3	246	Remscheid	„	
247	—	—	1	Sack	frische Rindshaut	19	247	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
248	—	—	2	Stück	verzinnte eiserne Rohre	45	248	Rostock Fr. Fr.	Meckl. Friedr. Franzb.	
249	—	—	1	—	Rohr	10	249	Hausruck	K. k. österr. Staatsb.	
250	—	—	5	—	eis. Rollen	7	250	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
251	—	—	1	Kollo	Rosten	—	251	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
252	—	—	1	Bl.	Roststab	3,5	252	Spandau	K. E.-D. Berlin	
253	—	—	1	Bund	Rundstahl	7	253	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
254	—	—	1	Pack	leere Säcke	—	254	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
255	—	—	1	„	Säcke	28	255	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
256	—	—	1	„	Schaufeln	8	256	Bingerbrück	Direktion Mainz	
257	—	—	4	—	eis. Schaufeln	—	257	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
258	—	—	2	—	Schiffsmaststangen	—	258	Wanne	K. E.-D. Essen	
259	—	—	1	Kiste	8 Schinken	30	259	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
260	—	—	19	Stück	Schrauben	—	260	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
261	—	—	13	Pack	Schrauben	52	261	Magdeburg Elbebhf.	K. E.-D. Magdeburg	
262	—	—	1	—	Schraubstock	20	262	Mainz	Direktion Mainz	
263	—	—	1	Ballen	Schultaschen	29	263	Freudenberg	K. E.-D. Elberfeld	
264	—	—	1	Korbflasche	Schwefelsäure	60	264	Ulm	Württemberg. Stsb.	
265	—	—	1	Pack	gegerbte Schweinefelle	44	265	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
266	—	—	2	„	Schwellen	—	266	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
267	—	—	1	„	Sensen	7,5	267	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	mit Kronenstempel versehen; Streckenfund.
268	—	—	3	Kolli	Sensenambosse	3	268	Lehrte	„	
269	—	—	2	—	Spannketten	—	269	Gr.-Kreutz	K. E.-D. Magdeburg	
270	—	—	1	—	Spurmaass	4	270	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
271	—	—	1	Gebund	Stabeisen	33	271	Goddelau-Erfelden	Direktion Mainz	
272	—	—	1	Bund	Stahl, 20 + 7 mm	38	272	Hagen-Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
273	—	—	1	„	2 Stangen Stahl	30	273	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
274	—	—	1	—	lose Stahlwelle	28	274	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
275	—	—	1	—	eis. Stange	3	275	Metz Eilg.	Reichsbahn	
276	—	—	2	—	eis. Stangen	—	276	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
277	—	—	6	—	eis. Stangen	33	277	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
278	—	—	2	Stück	Steine	210	278	Rostock Fr. Fr.	Meckl. Friedr. Franzb.	
279	—	—	1	Wagen	Steinkohlen	—	279	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	Wagen-Nr. 7160 Elberf.
280	—	—	1	Pack	Stiele, ca. 1 m lang	—	280	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
281	—	—	3	Kolli	Strassenschachteinsatz	125	281	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
282	—	—	1	Bund	Stricke —	7	282	Haan	K. E.-D. Elberfeld	
283	—	—	1	Pack	2 Stühle —	10	283	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
284	—	—	2	alte Tonnen	leer —	13	284	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	2,64 m lang,
285	—	—	8	—	eis. Träger —	—	285	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	gez. Rochling
286	—	—	1	Stück	U-Eisen —	48	286	Sarstedt	K. E.-D. Hannover	N P 30.
287	—	—	200 bis 300	„	Unterlagsplatten —	—	287	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
288	—	—	1	—	eis. Untersatz —	2	288	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
289	—	—	1	—	Ventil —	50	289	Hoerde	K. E.-D. Essen	
290	—	—	1	—	Viehgitter —	—	290	Schlebusch	K. E.-D. Elberfeld	
291	—	—	2	—	lackirte Vorlegebretter	—	291	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
292	—	—	1	—	verz. Waschkessel ohne Deckel	3,5	292	Speldorf	„	
293	—	—	3 1	Bund Bündchen	Weiden — Lisch —	26	293	Michelau	Bayerische Stsb.	
294	—	—	3	Bund	Weidenstöcke —	40	294	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
295	—	—	4	—	eis. Winkel —	1	295	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A T	76566	1	Ballot	Tapeten —	59	1	Würzburg	Badische Stsb.	
2	C H	2040	1	„	— —	22	2	Mannheim	„	
3	F X W	1379	1	Stab	Stahl —	10	3	Offenburg	„	
4	G H	258	1	Pack	Lederabfälle —	1	4	St. Georgen i/Schw.	„	
5	J K	5981	1	Kiste	gef. —	50	5	Heidelberg	„	
6	C. Brauerei-gesellschaft	6190	1	Bierfass	leer —	20	6	Pforzheim	„	
7	—	—	1	Stab	Flacheisen —	7	7	Triberg	„	
8	—	—	1	—	Holztisch —	1,5	8	Freiburg	„	
9	—	—	1	—	hölz. Vorlegebaum —	—	9	Heidelberg	„	
10	—	—	1	Verschlag	2 Stühle —	14	10	Baden	„	
11	× weiss	—	1	—	eis. Reifen —	17	11	„	Altdamm-Kolberger	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr 12 | 11. Februar 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 3 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Haftpflicht des Frachtführers nach dem neuen deutschen Handelsgesetzbuche.

Von **Dr. jur. W. Hertzer in Strassburg i. E.**

Das neue Handelsgesetzbuch hat die Haftpflicht der Eisenbahnen im grossen und ganzen unberührt gelassen, diejenige aller übrigen Frachtführer hingegen einer systematischen Aenderung unterzogen. Diese Gesetzesänderungen sind indessen bei den engen Beziehungen, in welchen Landfrachtführer, Fluss- und Seeschiffer zu den Eisenbahnen stehen, auch für die letzteren von Bedeutung, zumal die Eisenbahnen unter Umständen in die Lage kommen können, die Rolle des gewöhnlichen Landfrachtführers zu übernehmen, wie dies der Fall ist, wenn bei plötzlich eingetretenen Betriebsstörungen Personen und Güter mittelst Fuhrwerks weiter befördert werden müssen. In solchen Fällen gelten selbstverständlich für die Eisenbahnen diejenigen Haftungsregeln, welche das Gesetz für die übrigen Frachtführer aufstellt. Eine kurze Erörterung der einschlägigen Bestimmungen und deren Konsequenzen dürfte daher auch für den Eisenbahnfachmann nicht ohne Interesse sein.

In dem Vertragsrecht fast aller europäischen Staaten ist der allgemeine Grundsatz statuirt worden, dass — abgesehen vom Versicherungsvertrage — die Uebernahme fremder Sachen den Rezipienten zum Schadensersatze nur verpflichtet, falls ihn ein Verschulden trifft. Diese Rechtsregel erleidet insofern eine Ausnahme, als gewisse Unternehmer für die Unversehrtheit der ihrem Gewerbebetriebe anvertrauten Güter *schlechthin* einzustehen haben, gleichgültig, ob ihnen ein Verschulden zur Last fällt oder nicht. Die Bestimmung ist römisch-rechtlichen Ursprunges. In den letzten Jahren der Republik erliess der Prätor ein Edikt über das receptum nautarum, cauponum, stabulariorum, in welchem er die Transportschiffer und Gastwirthe unbedingt für haftbar erklärte, falls sie gewerbemässig übernommene Objekte nicht in unversehrtem Zustande zurücklieferten. (l. 1 pr. D. nautae, caupones 4, 9. Ulpianus libro 14 ad edictum: „Ait praetor: nautae caupones stabularii quod cujusque salvum fore receperint, nisi restituent, in eos judicium dabo.“ (Vergl. auch l. 3 § 1 D. h. t. 4, 9.)

Bei dieser ausnehmend strengen Haftnorm des prätorischen Edikts konnte es im Laufe der Zeit nicht ausbleiben, dass dieselbe in einzelnen Fällen dem Rezipienten gegenüber zu handgreiflichen Unbilligkeiten führen musste. Speziell in Bezug auf die Haftung des Schiffers erschien es offenbar zu weitgehend, demselben eine Schadensersatzpflicht aufzubürden in Fällen, in welchen z. B. das Schiff durch einen Orkan untergegangen war, oder Seeräuber es überfallen und ausgeraubt hatten. Der Prätor half sich daher später damit, dass er, falls derartige Ereignisse eingetreten waren, den beklagten Transportschiffer mittelst einer besonders in factum abgefassten exceptio von der Haftung ex recepto ausnahmsweise befreite. In der gleichen Weise wurde in anderen ähnlichen Fällen verfahren, die man als damna fatalia oder als vis major, als Fälle höherer Gewalt bezeichnete. Den Begriff der höheren Gewalt im Sinne der hier in Betracht kommenden Rechtsnormen definirt Exner treffend als „ein Ereigniss, welches: 1. *ausserhalb* des Betriebskreises der betreffenden Verkehrsunternehmung entsprungen, durch Hereinwirken in diesen Betriebskreis einen Schaden an Leib oder Gut verursacht hat, und welches 2. vermöge der Art und Wucht seines Auftretens die im ordentlichen Laufe des Lebens zu gewärtigenden Zufälle augenscheinlich übersteigt.“ (Vergl. Grünhut's „Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht“, Band X, S. 582.)

Es lag in der Natur der Sache, dass in dem prätorischen Edikt nur von dem Transportschiffer und nicht auch von dem Landfrachtführer die Rede war, denn der Handelsverkehr der damaligen Zeit wickelte sich vorwiegend zur See ab. Hätte der Landverkehr nur annähernd die Bedeutung besessen wie derjenige zur See, so wäre, was bei dem ausgeprägten Sinne der Römer für alles praktische nicht zu bezweifeln, die Bestimmung des Edikts auf den Transportverkehr zu Lande ausgedehnt worden. Erst einer späteren Gesetzgebung blieb es vorbehalten, die römisch-rechtlichen Grundsätze auch auf den Landverkehr zu übertragen.

In Uebereinstimmung mit dem gemeinen Recht sowie mit dem fast sämmtlicher europäischen Staaten hat denn auch das Allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch sich den römischen Rechtsanschauungen angeschlossen und jeden Frachtunternehmer für den Verlust oder die Beschädigung des ihm anvertrauten Gutes — abgesehen von gewissen Ausnahmen, wie besonders beim Vorliegen von höherer Gewalt — schlechthin für haftbar erklärt ohne Rücksicht darauf, ob ihm ein Verschulden zur Last fällt, oder ob das Gut durch Zufall verloren gegangen oder beschädigt worden ist (Art. 395, 1). In der gleichen Weise haftet jeder Frachtführer für seine Leute und für andere Personen, deren er sich zur Ausführung des übernommenen Transportes bedient (Art. 400). Als Aequivalent zu dieser strengen Haftung hat das Gesetz im Art. 396 die Bestimmung getroffen, dass der Frachtführer im Falle des Verlustes des Gutes weder für den wirklich entstandenen Schaden noch für entgangenen Gewinn, sondern nur für den gemeinen Handelswerth aufzukommen hat, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Ablieferungsorte hatte, und dass im Falle der Beschädigung seine Ersatzpflicht sich nur auf den Unterschied zwischen dem Verkaufswerth des Gutes im beschädigten Zustande und dem gemeinen Handelswerth beschränkt. Hat das Gut keinen Handelswerth, so ist der Berechnung des Schadens der gemeine Werth des Gutes zu Grunde zu legen. Anders gestaltet sich die Haftpflicht im Falle verspäteter Ablieferung. Hier haftet der Frachtführer nicht für Zufall, sondern nur für Verschulden. Er ist frei, wenn er beweist, dass er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können (Art. 397). Dagegen erstreckt sich in diesem Falle seine Haftpflicht auf vollen Schadensersatz.

In Berücksichtigung des Umstandes, dass der Frachtführer in den Fällen des Verlustes und der Beschädigung gehalten ist, auch für Zufall einzustehen, könnte es trotz der Ermässigung des Schadensersatzes den Anschein gewinnen, als ob diese strenge Haftung eine Zurücksetzung des Frachtführers gegenüber anderen Vertragsschuldnern bedeute, die lediglich ein positives Verschulden verpflichtet. Die Eigenthümlichkeit des Frachtgeschäftes indessen bietet eine hinreichende Erklärung für diese immerhin auffallende Erscheinung. Dem Urheber der ganzen eigenartigen Haftungsnorm, dem römischen Prätor also kam es offenbar vor allem auf eine Sicherung des Handelsverkehres und demgemäss auf einen entsprechenden Schutz des Publikums an. Ein solcher Rechtsschutz konnte nur dadurch erreicht werden, dass der Transportschiffer die Gefahr des zufälligen Unterganges der Sache (periculum rei) auf sich nahm. (Vergl. l. 4 pr. D. nautae 4, 9: si res . . . . . . perierint, quas semel recepit, periculum ad eum pertinere.) Dem römischen Kaufmanne, der einem unbekannten Schiffer seine Handelswaaren anvertraute, stand ja keine Möglichkeit zu Gebote, dem Frachtgute zu folgen oder auf andere Weise eine Kontrole über dasselbe auszuüben. Wie sollte er, der von dem Betriebe der Schifffahrt kein Verständniss hatte, in der Lage sein, zu beurtheilen, ob der Schiffer die nöthige Sorgfalt und Wachsamkeit an den Tag legte? Um ihm gleichwohl einen Rechtsschutz zu gewähren, bot sich keine andere Möglichkeit, als dem Transportschiffer ein ausserordentliches Maass von Vorsicht und Sorgfalt zur Pflicht zu machen und ihm die Gefahr des zufälligen Unterganges der Güter aufzuerlegen.

Aehnliche Erwägungen sind auch bei der Berathung des Entwurfes des Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches für die Haftpflicht des Frachtführers bestimmend gewesen. In der Kommission wurde nämlich von mehreren Seiten beantragt, die gemeinrechtlichen Haftungsgrundsätze ex recepto in das Gesetzbuch nicht aufzunehmen, da dieselben einmal nicht überall, wo das gemeine Recht herrsche, gesetzliche Geltung hätten, andererseits auch insofern nicht gerechtfertigt wären, als die Verhältnisse des gewöhnlichen Landfrachtführers und des Schiffers nicht die gleichen seien. Der letztere könne leichter für Diebstahl usw. einstehen, da er die Waaren in dem abgeschlossenen und nicht jedermann zugänglichen Raume seines Schiffes aufbewahre. Die Majorität der Kommissionsmitglieder, namentlich die Angehörigen des Kaufmannsstandes, entschieden sich jedoch für das strengere System, wonach jeder Frachtführer, ganz gleich ob Fluss- oder Seeschiffer oder Landfrachtführer, die volle Haftung aus dem receptum zu tragen habe. „Der Grund, warum im gemeinen Rechte die so weit gehende Haftung statuirt worden, liege nämlich nicht in einer Rücksicht auf Schiff und Geschirr, sondern in einem Misstrauen gegen die betreffenden Personen und in dem Umstande, dass man kein Mittel habe, ihre Thätigkeit, Sorgfalt und Wachsamkeit zu kontroliren. . . . . Unter solchen Umständen müsse man nothwendig die Untersuchung darüber abschneiden, ob der Frachtführer die nöthige Sorgfalt aufgewendet habe, oder ob ihn ein Verschulden treffe, und dürfe man ihn mit einem Beweise hierüber gar nicht hören; es sei daran festzuhalten, dass er jeden nicht als vis major sich darstellenden casus, also z. B. den Diebstahl tragen müsse.“ (Protokolle S. 794, 4696.)

Die vorgeschilderte Rechtsanschauung, wie sie zuerst durch das prätorische Edikt zur Geltung gelangt und seither fast zwei Jahrtausende hindurch die Herrschaft behauptet hat, ist zunächst in dem Gesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt vom 15. Juni 1895, preisgegeben worden. Nach dem § 58 dieses Gesetzes ist nämlich der Frachtführer von der Verpflichtung zum Schadensersatze befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung des Gutes durch Umstände herbeigeführt ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. In derselben Weise lässt das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 den Landfrachtführer und den Seeschiffer haften. So besagt § 429, 1: „Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung oder durch Versäumung der Lieferzeit entsteht, es sei denn, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten.“ Der gleiche Grundsatz ist in dem § 511 bezüglich der Haftung des Seeschiffers aufgestellt; auch er hat die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers anzuwenden und haftet für jeden durch sein Verschulden entstandenen Schaden. Der persönlichen Haftung des Frachtunternehmers entsprechend ist auch das Einstehen desselben für seine Leute geregelt worden. Nach dem geltenden Rechte haftet er bekanntlich schlechthin für seine Leute (Art. 400); nach dem neuen Gesetzbuche hat er ein Verschulden seiner Leute und anderer Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient, in gleichem Umfange zu vertreten wie eigenes Verschulden (§ 431. Vergl. auch Bürgerl. Gesetzbuch § 278).

Die wichtigste Neuerung also, welche das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 in Bezug auf die Haftpflicht des Frachtunternehmers hat eintreten lassen, ist die, dass er wie jeder andere Vertragsschuldner auch nur im Falle des Verschuldens haftet, und zwar braucht dem Frachtführer das Verschulden nicht nachgewiesen zu werden, vielmehr trifft ihn die Beweislast, dass er den Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ankunft des Gutes durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können (vergl. Bürgerl. Gesetzbuch § 282).

Die Haftpflicht der Eisenbahnen wird in den §§ 456—470 behandelt. Dieselbe deckt sich im Prinzip, wie schon bemerkt, mit den Bestimmungen des geltenden Rechtes, d. h. es bleibt bezüglich dieser Haftung im grossen und ganzen alles beim

Alten. Die Eisenbahnen haften nach dem Inkrafttreten des neuen Gesetzes wie vordem auch — abgesehen von den genannten Ausnahmen — schlechthin, ohne dass ein Verschulden ihrerseits oder ein solches ihrer Leute vorzuliegen braucht. (§§ 456, 458. Art. 395, 400 d. Allg. deutschen Hand.-Ges.-B. § 75 d. Verk.-Ordn.) Abweichend von dem geltenden Rechte ist dagegen die Höhe des zu leistenden Schadenersatzes normirt worden.

Für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung des Gutes ist nämlich nicht mehr wie bisher der gemeine Werth, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Ablieferung, sondern welchen dasselbe am Versandorte hatte, zu ersetzen (§ 457). Die Aenderung der bisherigen Bestimmung erwies sich als nothwendig, um eine Uebereinstimmung mit dem Art. 34 des Berner Vertrages zu erzielen.

Ueber die Gründe, welche den Gesetzgeber bestimmt haben, die Haftpflicht des Landfrachtführers und des Seeschiffers in einer von dem bisherigen Systeme grundverschiedenen Weise zu normiren, besagt die Denkschrift zum Entwurfe des neuen Gesetzbuches, dass eine Abschwächung der bisher dem Frachtführer auferlegten Haftung einmal aus dem Grunde nothwendig erscheine, weil Fuhrleute, Packträger und dergleichen Gewerbetreibende jedenfalls nicht ungünstiger gestellt werden könnten als die Binnenschiffer. Ferner genüge die Haftung des Frachtführers, wie sie das Gesetz vorsehe, auch für die Bedürfnisse des Verkehres; denn der Frachtführer könne sich darnach nicht schon durch eine allgemeine Berufung auf sorgsames Verhalten von seiner Verantwortlichkeit entlasten; er habe vielmehr die Umstände darzuthun, welche den Verlust oder die Beschädigung des Frachtgutes verursacht haben und mit Bezug auf diese Umstände den Nachweis zu führen, dass ihm ein Verschulden nicht zur Last falle. Die weitergehende Vorschrift des Art. 395 des Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches führe zu dem Ergebnisse, dass der Frachtführer eine Gewährpflicht für gewisse Betriebsgefahren zu tragen habe, und es lasse sich nicht anerkennen, dass der Gewerbebetrieb des Frachtführers seiner Natur nach hierzu in höherem Grade Veranlassung biete als manche andere Betriebe, bezüglich deren das geltende Recht es bei den allgemeinen Grundsätzen über die Haftung aus Verträgen bewenden lasse.

Nur insoweit, als es sich wie bei den Eisenbahnen um Unternehmungen handele, die ein thatsächliches Beförderungsmonopol besässen und zugleich so leistungsfähig seien, dass ihnen die Tragung von Betriebsgefahren ohne Unbilligkeit auferlegt werden könne, erscheine eine weitergehende Haftung gerechtfertigt. (Denkschrift S. 3264.) Ein weiterer Grund, für die Eisenbahnen das Prinzip des geltenden Rechtes beizubehalten, sei der, dass die Uebereinstimmung mit dem Berner Vertrage gewahrt werden müsse, der die gleichen Haftungsgrundsätze wie das Allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch enthalte. (a. a. O. S. 3271.)

Hiernach sind für die Haftungsmilderung, wie sie das Gesetz zu Gunsten des Landfrachtführers und des Seeschiffers hat eintreten lassen, vor allem Gründe der Billigkeit maassgebend gewesen. Wie das Bürgerliche Gesetzbuch verleugnet hier auch das neue Handelsgesetzbuch nicht seinen Charakter als eine Kodifikation, die den sozialen Anschauungen unserer Zeit Rechnung trägt und die bestrebt ist, den wirthschaftlich Schwachen ihren Schutz angedeihen zu lassen. So sehr indessen auf der einen Seite die Tendenz Anerkennung verdient, die das Gesetz mit dieser Haftungsmilderung zu Gunsten des Frachtführers verfolgt, so bedeuten gleichwohl auf der anderen Seite die neuen Haftungsregeln im Vergleiche zu den bisherigen eine Verkürzung der Rechte des Publikums, das nunmehr einen Schadensersatz bei eingetretenen Betriebsunfällen oder sonstigen Zufällen nicht mehr beanspruchen kann. Wenn ferner die Motive betonen, dass sich für den Frachtführer nicht in höherem Grade Veranlassung biete, die Haftpflicht für gewisse Betriebsgefahren zu übernehmen als für manche andere Gewerbetreibende, die nur nach den allgemeinen Grundsätzen des Vertragsrechtes haften, so muss demgegenüber darauf hingewiesen werden, dass die bisherigen strengen Haftungsnormen als eine nothwendige Folge der oben erörterten eigenartigen Natur des Frachtgeschäftes zu betrachten sind, und dass dem letzteren noch heute der gleiche Charakter innewohnt wie zu der Zeit, als das Allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch in Kraft trat, ja wie zu der Zeit, als der römische Prätor sein Edikt erliess. Auch heute noch ist der Versender, der seine Güter einem Frachtführer zur Beförderung anvertraut, ausser stande zu kontroliren, was mit denselben geschieht — kurz die Gründe, welche die vormaligen Gesetzgeber bestimmten, die Haftung für Zufall zu statuiren, bestehen heute noch in ungeschwächter Weise fort.

Auffallend ist es übrigens, dass, während hinsichtlich der Voraussetzungen der Haftpflicht eine Milderung derselben eingetreten ist, bezüglich des Umfanges dieser Haftung die Regeln des bisherigen Rechtes bestehen geblieben sind. Der Frachtführer hat also, obgleich für ihn eine Haftung für Zufall nicht mehr existirt, sondern ihn nur noch eigenes Verschulden oder ein solches seiner Leute verpflichtet, im Falle des Verlustes des Gutes den gemeinen Handelswerth am Orte der Ablieferung, im Falle der Beschädigung den Unterschied zwischen dem Verkaufswerthe des Gutes im beschädigten Zustande und dem gemeinen Werthe zu erstatten, welchen das Gut ohne die Beschädigung am Ablieferungsorte haben würde. (§ 430, 1 u. 2, Art. 396, 2 u. 3 d. Allg. D. H.-G.-B.). Hierzu bemerkt Cosack in der neuesten Auflage seines Lehrbuches des Handelsrechtes (S. 442), dass es unerfindlich sei, weshalb das Gesetz die milde Haftung des Frachtführers überhaupt anordne. Im alten Handelsgesetzbuche habe sie einen guten Sinn gehabt, da nach dessen Regeln der Frachtführer auch dann hafte, wenn er schuldlos sei, und es ganz in der Ordnung wäre, dass das Gesetz seine Strenge bezüglich der Voraussetzungen der Haftpflicht durch eine grosse Milde bezüglich des Umfanges der Haftung wieder ausgleiche. Nun aber, da die Haftung des Frachtführers unter den gleichen Voraussetzungen eintrete, wie die jedes anderen Schuldners, liege die Frage nahe, wie er eigentlich dazu komme, vor allen anderen Schuldnern bevorzugt zu werden? Die Bedeutung dieser Argumente ist nicht zu verkennen. Es wäre in der That folgerichtiger gewesen, wenn das Gesetz, nachdem es einmal die Haftung für Zufall preisgegeben, den Frachtführer hinsichtlich der Höhe seiner Ersatzpflicht nicht bevorzugt, sondern ihm wie jedem anderen Vertragsschuldner auch die Leistung des vollen Schadens auferlegt hätte.

Gemäss Art. 396 Abs. 5 des Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches ist der Frachtführer zum Ersatz des vollen Schadens verpflichtet, wenn ihm eine „bösliche Handlungsweise“ nachgewiesen wird. Dieser eigenthümliche Rechtsbegriff umfasst, wie mehrere Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts ausführen, einerseits den dolus im eigentlichen Sinne, d. h. die bösliche Absicht, andererseits die sogenannte luxuria, d. h. den frevelhaften Leichtsinn oder Muthwillen, der zwar die Beschädigung nicht beabsichtigt, sich aber bei seinem Handeln der damit verbundenen Gefahr bewusst ist und demnach das Handeln oder Unterlassen nicht ändert. (R.-O.-H.-G. I. S. 159, VII. S. 429, XVII. S. 301.) Auch das Reichsgericht nimmt an, dass der Ausdruck „bösliche Handlungsweise“ neben dem dolus nicht allgemein die grobe Fahrlässigkeit, sondern nur denjenigen Frevelmuth in sich begreift, welcher sich der rechtswidrigen Folgen seines Verhaltens bewusst ist. (R.-G. I. S. 429.) Das neue Handelsgesetzbuch vermeidet den streitigen Ausdruck überhaupt und lässt den Frachtführer für den vollen Schaden Ersatz leisten, wenn er den Verlust oder die Beschädigung des Gutes durch „Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit“ herbeigeführt hat. (§ 430, 3; 457, 3.) Damit ist das strengere Haftungsprinzip acceptirt worden, wie es das Eisenbahnfrachtrecht bereits enthielt. (Internationales Uebereinkommen Art. 41, Verkehrsordnung § 88.)

Was schliesslich die Vorschriften des § 432 über die Haftung mehrerer an demselben Transporte betheiligter Frachtführer betrifft, so stimmen dieselben sachlich mit den Bestimmungen des Art. 401 des Allgemeinen deutschen Handelsgesetz-

buches überein. Nur ist, wie die Motive hervorheben, in Anlehnung an den Art. 27 des Internationalen Uebereinkommens deutlicher zum Ausdruck gebracht, dass bei dieser Haftung nicht etwa der eine für den anderen nach Art einer Bürgschaft einsteht, sondern dass es sich um eine selbständige Verantwortlichkeit jedes einzelnen für die Ausführung des ganzen Transportes handelt (Denkschrift S. 3265). Auch die Vorschriften über den Rückgriff der an der Beförderung betheiligten Frachtführer unter einander, die bislang eine besondere Regelung nicht gefunden hatten, sind in Uebereinstimmung mit den Artikeln 47—49 des Berner Vertrages und mit dem § 85 des Betriebsreglements des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen gesetzlich normirt worden. Im § 432, 3 wird nämlich bestimmt, dass, wenn einer der betheiligten Frachtführer Schadenersatz geleistet, ihm der Rückgriff gegen denjenigen zusteht, welcher den Schaden verschuldet hat. Kann dieser nicht ermittelt werden, so haben die betheiligten Frachtführer den Schaden nach dem Verhältniss ihrer Antheile an der Fracht gemeinsam zu tragen, soweit nicht festgestellt wird, dass der Schaden nicht auf ihrer Beförderungsstrecke entstanden ist.

Dies wären die Grundsätze, welche das am 1. Januar 1900 in Kraft tretende Handelsgesetzbuch bezüglich der Haftpflicht des Frachtführers aufgestellt hat. Für diese Haftungsnormen ist charakteristisch, dass sie in Uebereinstimmung mit den germanischen Rechtsanschauungen vor allem den sittlichen und sozialen Ideen der Zeit Rechnung tragen, während in den bisher maassgebend gewesenen römischen Rechtsprinzipien die Tendenz der Zweckmässigkeit vorherrschend ist, der gegenüber Momente ethischer Natur erst in zweiter Linie in Betracht kommen. „Den Römern ist es", wie Ihering treffend bemerkt, „von Alters her gelungen, das Recht aus dem Bereiche des Gemüthes und Gefühles in den des berechnenden Verstandes zu versetzen, aus dem Recht einen von den Einflüssen der momentan subjektiv-sittlichen Ansicht unabhängigen äusseren Mechanismus zu machen." (Geist des röm. Rechtes Bd. I S. 328.) Ihr praktischer Sinn liess sie gewissermaassen instinktiv stets das Zweckmässige treffen. Die Haftung ex recepto, wie sie das prätorische Edikt anordnete, ist ein sprechender Beweis hierfür. Der Prätor verfolgte, wie schon oben hervorgehoben, mit seinem Edikt hauptsächlich den Zweck, die Sicherheit des Verkehres zu wahren, und diesen Zweck meinte er am vollkommensten dadurch zu erreichen, dass er den Frachtführer für Zufall haften liess. Dass der Prätor damit das Richtige getroffen, beweist die Thatsache, dass seine Idee bei fast allen Kulturvölkern Eingang gefunden und noch heute siegreich die Herrschaft behauptet. Erst die neuere deutsche Gesetzgebung hat einen von dieser Auffassung abweichenden Standpunkt einzunehmen geglaubt und aus den oben erörterten Gründen an Stelle der römischen Normen germanische Rechtsprinzipien treten lassen. So sehr diese Tendenz im allgemeinen den Rechtsanschauungen unseres Volkes entspricht und somit ihre volle Berechtigung hat, dürfte es nach dem Gesagten doch fraglich erscheinen, ob es speziell bei der Regelung der in Rede stehenden eigenartigen Rechtsmaterie angebracht war, die bisher bewährten Haftungsgrundsätze des römischen Rechtes preiszugeben.

Die Betriebsergebnisse deutscher und ausländischer Eisenbahnen in den Jahren 1885, 1894, 1895 und 1896.

Für die Beurtheilung der finanziellen und Verkehrsleistungen eines Eisenbahnnetzes ist der Vergleich mit dem, was andere Verwaltungen geleistet haben, von besonderer Wichtigkeit, um so mehr, als die bedeutenderen Vergleichsmomente alle statistisch fassbar und vergleichbar sind, die Imponderabilien des Verkehres, wie Schnelligkeit und Bequemlichkeit, doch erst in zweiter Linie in Betracht kommen. Im folgenden sind deshalb auf Grund der amtlichen Veröffentlichungen einige Uebersichten zusammengestellt; zur Erläuterung sei bemerkt, dass bei der Umrechnung 1 Francs = 0,80 ℳ, 1 £ = 20 ℳ und 1 englische Meile = 1,609 km angesetzt ist. Die Jahre 1885, 1894, 1895 und 1896 sind gewählt, weil im Jahre 1885 die Verstaatlichung der Privatbahnen in Preussen wenigstens insoweit einen Abschluss gefunden hatte, als nach dem 1. April 1885 nicht mehr Netze von mehreren tausend Kilometern im Laufe eines Jahres für den Staat erworben wurden; das Jahr 1896 ist aber das letzte, über das die Berichte der meisten fremden Bahnen schon vorliegen. Die Angaben über die deutschen Bahnen beziehen sich auf das

Länder	Bahnen	1885	1894	1895	1896
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussische Staatsbahnen	21 240 (8 208)	26 368 (10 580)	27 266 (10 707)	27 733 (10 986)
	badische Staatsbahnen	1 319 (396)	1 459 (543)	1 550 (583)	1 550 (583)
	bayerische Staatsbahnen	4 397 (306)	5 100 (1 223)	5 235 (1 481)	5 303 (1 632)
	württembergische Staatsbahnen	1 536 (167)	1 688 (350)	1 689 (359)	1.701 (365)
	sächsische Staatsbahnen	2 078 (725)	2 428 (768)	2 486 (789)	2 539 (789)
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	1 493 (553)	1 646 (700)	1 757 (829)	1 759 (829)
	deutsche Privatbahnen (eigener Verwaltung)	4 288 (922)	3 799 (933)	3 519 (933)	3 008 (666)
	alle deutschen Bahnen	37 511 (10 965)	44 392 (15 219)	45 479 (15 810)	46 394 (16 120)
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	21 973 (1 976)	28 482 (3 211)	29 371 (3 216)	30 584 (3 287)
Holland	niederländische Staatseisenbahnen	1 426 (329)	1 699 (563)	1 703 (563)	1 724 (587)
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	3 166 (1 330)	3 290 (1 328)	3 321 (1 334)	3 338 (1 381)
Frankreich[1])	französische Hauptbahnen	30 491 (12 392)	36 249 (14 910)	36 337 (14 927)	36 891 (14 984)
Schweiz	schweizerische Eisenbahnen	2 890 (287)	3 544 (377)	3 596 (406)	3 655 (481)
Grossbritannien und Irland	Gesammtnetz	30 843 (16 808)	33 641 (18 330)	34 090 (18 412)	34 235 (18 647)

[1]) Es ist zu beachten, dass aus dem französischen Eisenbahnnetz nur die Hauptbahnen (chemins de fer d'intérêt générale), nicht auch die Nebenbahnen in dieser Uebersicht berücksichtigt sind, während bei den anderen Gruppen dieser Unterschied nicht gemacht ist. In obiger Tabelle fällt auf, dass trotzdem der Bestand an zwei- und mehrgleisigen Strecken bei den französischen Bahnen 1885 und 1896 fast unverändert 40,6 % des Hauptbahnenumfanges ausmacht, während bei den preussischen Staatsbahnen mit ihrem erheblichen Nebenbahnnetz dieser Antheil von 38,7 % auf 39,6 % in dieser Zeit gestiegen ist.

Betriebsjahr, das vom 1. April des bezeichneten Jahres bis zum 31. März des folgenden läuft; die übrigen Zahlen gelten für das Kalenderjahr.

Wichtig für die Beurtheilung der hier veröffentlichten Uebersichten ist der Umstand, dass es sich um Eisenbahnnetze recht verschiedener Ausdehnung handelt. Denn wenn auch die Angaben alle auf die Einheit von 1 km Betriebslänge abgestellt sind, so darf doch nicht ausser Acht gelassen werden, dass kleine Bahnen von Hause aus in der Einrichtung ihres Betriebes, in der Kostenvertheilung und anderen Momenten ungünstiger gestellt sind, als die grossen Verwaltungen. Es sind deshalb zunächst in vorstehender Tabelle die Betriebslängen der einzelnen Bahngruppen am Schluss der betreffenden Betriebs- und Kalenderjahre zusammengestellt; die in Klammern gesetzten Zahlen bezeichnen dabei die zwei- und mehrgleisigen Strecken.

Bei dem Vergleich der **Verkehrsergebnisse** ist infolge eines schon oft und von vielen Seiten beklagten Mangels der englischen Statistik die Heranziehung des englischen Netzes nicht möglich; es fehlt an jeder Angabe über die Zahl der Kilometer, die von den beförderten Personen und Tonnen durchfahren worden sind, und die Angabe über die Zahl dieser Personen und Güter selbst lässt sich mit denen anderer Bahngruppen nicht in Vergleich stellen, da jede Person und jedes Gut so oft gezählt werden, als sie auf einer Fahrt die Linie einer anderen Gesellschaft berühren.

Die Verkehrsdichtigkeit und die Beförderungsleistung, vom eisenbahnbetrieblichen Standpunkte aus, sind für das Jahr 1896 aus der folgenden Tabelle zu ersehen, soweit die amtlichen Statistiken darüber Auskunft geben. Ueber die Zugdichtigkeit ist in den französischen und belgischen Berichten nichts enthalten; zur Beurtheilung der Beförderungsleistung sind nur die Wagenkilometer nicht die Wagenachskilometer darin angegeben, sodass die beiden Gruppen für diesen Vergleich ganz ausfallen müssen. Die englische Statistik gibt nur Angaben über die geleisteten Zugmeilen.

Länder	Bahnen	in 24 Stunden kommen auf 1 km Züge	geleistete Wagenachskilometer auf 1 km
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussische Staatsbahnen	23,91	380 946
	badische Staatsbahnen	27,36	352 843
	bayerische Staatsbahnen	20,60	255 177
	württembergische Staatsbahnen	20,71	237 314
	sächsische Staatsbahnen	27,34	372 814
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	27,26	410 652
	deutsche Privatbahnen (eigener Verwaltung)	14,19	148 783
	alle deutschen Bahnen	22,86	333 652
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	15,1	240 864
Holland	niederländische Staatseisenbahnen	25,1	268 230
Schweiz	schweizerische Eisenbahnen	18,7	168 649

Die dichteste Zugfolge haben hiernach die badischen, sächsischen und elsass-lothringischen Staatsbahnen gehabt. Bei Preussen dürfte die grosse Ausdehnung des Nebenbahnnetzes mit sehr geringer Zugzahl die allgemeine Angabe so herabdrücken, dass die preussischen Staatsbahnen noch hinter der niederländischen zurückstehen; auch sind die preussischen Züge im Durchschnitt länger als die der anderen Bahnen gewesen, sie hatten 44 Achsen gegenüber 35 bei den badischen, 37 bei den sächsischen und 41 bei den elsass-lothringischen, 29 bei den niederländischen Staatseisenbahnen.

In der Beförderungsleistung werden die preussischen Staatsbahnen nur von den elsass-lothringischen übertroffen, und zwar ist es der Güterwagenumlauf, der diese Stellung bewirkt; denn von der Gesammtleistung der Uebersicht entfallen auf Personenwagen in Preussen 77 939 und in Elsass-Lothringen nur 74 667, auf Güterwagen dagegen dort 298 749 und hier 332 118 Achskilometer. Sachsen hat ziemlich die gleiche Gesammtzahl wie Preussen; doch ist dort der Antheil der Personenwagen verhältnissmässig grösser (103 079 gegen 263 092 Güterwagenachskm). Sehr tief stehen in der Reihe die schweizerischen Eisenbahnen, und sie sind — wohl infolge des grossen Fremdenverkehres der Schweiz — die einzige Gruppe, in denen der Personenwagenumlauf sich auf $^1/_3$ der gesammten Achskilometerleistung erhebt.

Wichtiger sind die nun folgenden Angaben über den Personenverkehr und seine Entwickelung.

(Siehe nachstehende Tabelle.)

In der absoluten Zahl der auf 1 km Betriebslänge geleisteten Personenkilometer stehen die belgischen Staatsbahnen stets an der Spitze der hier aufgeführten Verwaltungen und zwar in so weitem Abstande, dass ihre Leistung des Jahres 1885 selbst im Jahre 1896 nur von den preussischen und sächsischen Staatsbahnen erreicht ist. Es entspricht dies der industriellen Natur des durchzogenen Gebietes, das mit 220 Einwohnern auf 1 qkm das dichtestbevölkerte Land Europas ist.

An zweiter und dritter Stelle stehen während der ganzen Periode die sächsischen und preussischen Staatsbahnen; es macht sich geltend, dass in beiden Gebieten, namentlich ja in Preussen, weite Flächen, landwirthschaftlich benutzt, nur eine verhältnissmässig geringe Volksdichtigkeit und deshalb einen weniger starken Personenverkehr aufzuweisen haben.

Dann kamen im Jahre 1885 die französischen Hauptbahnen. Doch haben diese ihre Stelle den badischen Staatsbahnen einräumen müssen, und auch der Durchschnitt aller deutschen Eisenbahnen hat in den letzten Berichtsjahren einen stärkeren Personenverkehr aufzuweisen, als das französische Netz — im wesentlichen wohl eine Folge der erheblicheren Fahrpreisverringerungen Deutschlands, wenn auch die bekannte Thatsache der Bevölkerungsstagnation in Frankreich dabei mitwirkt; kamen doch in Deutschland etwa 86 Einwohner im Jahre 1885 und fast 100 im Jahre 1896, in Frankreich dagegen in beiden Jahren nur 70 Personen auf ein Geviertkilometer.

Am ungünstigsten stehen die deutschen Privatbahnen; sie haben zwar seit 1885 eine geringe Vermehrung ihrer Leistungen im Personenverkehr aufzuweisen, sind aber die einzige der hier angeführten Bahngruppen, die in den letzten Jahren eine recht beträchtliche Verminderung wieder erfahren haben, so dass die österreichisch-ungarischen Bahnen, die noch 1885 hinter ihnen zurückstanden, sie jetzt überflügelt haben. Der Grund für diesen Rückgang der deutschen Privatbahnen liegt darin, dass allmählich immer weniger Linien von Bedeutung in privaten Händen verbleiben. Freilich wird man annehmen müssen, dass die österreichisch-ungarischen Zahlen nicht genau sind, da die dort eingeführten Zonentarife nur eine Schätzung des Personenverkehres zulassen.

Betrachtet man die Entwickelung des Personenverkehres zwischen 1885 und 1896, so stehen der absoluten Vermehrung nach allerdings die belgischen Staatsbahnen wieder an der Spitze der Reihe. In den letzten drei Jahren ist ihnen aber das preussische Staatsbahnnetz in der Zunahmezahl sehr nahe gekommen und das prozentuale Verhältniss ist in Preussen bei weitem günstiger als in Belgien; eine Stagnation, wie sie hier von 1894 auf 1895 eingetreten ist, haben die preussischen Staatsbahnen nicht aufzuweisen. Auch Sachsen steht in der Entwickelung hinter Preussen zurück, und wenn auch das österreichisch-ungarische Gesammtnetz und die niederländischen Staatseisenbahnen eine höhere Verhältnisszahl der Personenverkehrssteigerung zeigen, so wird man doch in der Entwickelung dieses Verkehres den preussischen Staatseisenbahnen die erste Stelle einräumen müssen; sie weisen die hohe Prozentziffer bei hoher Anfangszahl und bei starker Ausdehnung des Netzes auf. In die Augen fallend ist auch die günstige Entwickelung, die Württembergs Staatsbahnen genommen haben. Bei fast allen Bahnen

Länder	Bahnen	geleistete Personenkilometer auf 1 km					
		Anzahl				Vermehrung von 1885 auf 1896	
		1885	1894	1895	1896	im ganzen	im Verhältniss %
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussische Staatsbahnen . . .	244 286	335 924	357 800	384 566	139 280	57
	badische Staatsbahnen	232 958	318 090	334 323	351 579	118 621	51
	bayerische Staatsbahnen	150 226	200 306	206 917	221 745	71 519	48
	württembergische Staatsbahnen .	182 741	242 441	277 651	286 563	103 822	57
	sächsische Staatsbahnen	285 963	379 928	390 712	418 858	132 895	46
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	203 770	246 483	267 823	267 309	63 539	31
	deutsche Privatbahnen (eigener Verwaltung)	140 622	190 500	202 932	158 322	17 700	13
	alle deutschen Bahnen	216 932	295 787	315 399	334 988	118 056	54
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	126 596	207 451	210 744	210 615	84 0.9	66
Holland	niederländischeStaatseisenbahnen	167 902	234 277	242 916	285 638	117 736	70
Belgien	belgische Staatseisenbahnen . .	366 161	490 322	498 939	533 715	167 554	46
Frankreich	französische Hauptbahnen . . .	235 437	287 193	293 970	305 823	70 386	29
Schweiz	schweizerische Eisenbahnen . .	186 738	239 403	249 408	267 204	80 466	43

macht sich die im Jahre 1896 einsetzende Hochkonjunktur durch eine besonders starke Steigerung des Personenverkehres bemerkbar.

In der Ausnutzung der Personenwagen werden die preussischen Staatsbahnen trotz ihrer IV. Klasse nur von der Schweiz übertroffen; im Jahre 1896 sind in Preussen 26,52 %, in der Schweiz 27,7 % aller beförderten Plätze besetzt gewesen, in Preussen gegenüber 24,8 % im Jahre 1885 eine geringe Verbesserung, in der Schweiz gegen 30,7 % eine Verschlechterung der Ausnutzung. Alle anderen Bahngruppen — Frankreichs und Englands Statistik geben auch über diesen Punkt keine Auskunft — stehen in den Beobachtungsjahren hinter den preussischen Staatsbahnen zurück, und damit dürfte der so oft gebrachten Behauptung, die IV. Wagenklasse stehe einer vortheilhaften Ausnutzung der Wagen im Wege, der Boden entzogen sein. Preussen zunächst steht Württemberg mit 25,1 % im Jahre 1885 und 26,25 % im Jahre 1896; es ist zu beachten, dass die Ausnutzung hier im Jahre 1885 noch grösser war als bei den preussischen Staatsbahnen. In Sachsen ist die Zahl von 23,2 % auf 21,49 % heruntergegangen; doch ist in den letzten Jahren wieder eine bessere Ausnutzung erreicht worden.

Ueber die Entwickelung des Güterverkehres gibt die folgende Tabelle Auskunft. Die belgischen Staatsbahnen können in diesen Vergleich nicht hineinbezogen werden, da es an der Grundlage in der amtlichen Statistik fehlt; sie würden bei dem gewaltigen Güterverkehre, den der belgische Eigen- und Durchfuhrhandel über Belgiens Bahnen führt, vermuthlich eine der ersten Stellen in der Reihe einnehmen.

Länder	Bahnen	gefahrene Gütertonnenkilometer auf 1 km					
		Anzahl				Vermehrung von 1885 auf 1896	
		1885	1894	1895	1896	im ganzen	im Verhältniss %
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussische Staatsbahnen . . .	545 597	671 877	663 809	686 651	141 054	26
	badische Staatsbahnen	301 452	441 478	461 903	504 416	202 964	67
	bayerische Staatsbahnen	256 821	355 290	376 345	393 666	136 845	53
	württembergische Staatsbahnen .	179 840	287 958	325 613	348 577	168 737	94
	sächsische Staatsbahnen	411 888	508 755	545 670	568 678	146 790	35
	elsass lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	546 023	813 006	802 197	862 543	316 520	58
	deutsche Privatbahnen (eigener Verwaltung)	195 054	279 779	293 750	288 984	93 930	48
	alle deutschen Bahnen	430 469	553 891	560 431	581 637	151 168	35
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	324 373	417 709	412 452	421 983	97 610	30
Holland	niederländischeStaatseisenbahnen	191 373	279 092	307 208	325 456	134 083	70
Belgien	belgische Staatseisenbahnen . .	—	—	—	—	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen . .	328 142	347 015	355 787	362 398	34 256	10
Schweiz	schweizerische Eisenbahnen . .	148 553	175 744	179 862	190 573	42 020	28

An der Spitze der ganzen Reihe stehen, sowohl was die absolute Leistung als auch was die Entwickelung betrifft, die elsass-lothringischen Reichseisenbahnen. Noch 1885 mit Preussen auf einer Stufe stehend, haben sie sich in dem folgenden Jahrzehnt eine weit überragende Stellung, zum Theil sprungweise, errungen und auch den kleinen Rückschlag des Jahres 1895 in der Hochkonjunktur des Jahres 1896 in gewaltiger Steigerung wettgemacht; die Erhöhung der Güterverkehrsleistung ist bei ihnen

absolut am stärksten, und auch die prozentuale Steigerung ist mit Rücksicht auf die sehr hohe Anfangszahl als ausnehmend günstig zu bezeichnen. Der Grund dieser Lage liegt in dem hohen Antheile, den in Elsass-Lothringen die Beförderung der Massenartikel für die Industrie, Eisen, Eisenerz und Kohle, an der Gesammttransportmenge hat; von den auf 1 km gefahrenen Gütertonnenkilometern entfielen im Jahre 1896 auf diese Artikel allein etwa 56 %. Besonders die Beförderung von Eisenerz hat von Jahr zu Jahr sehr stark zugenommen dank der Verbreitung, die das ein phosphorhaltiges, in Lothringen vorkommendes Eisenerz voraussetzende Thomasverfahren in der deutschen Eisenindustrie seit dem Ende der 80er Jahre gefunden hat; wurden doch nach einer dem preussischen Landeseisenbahnrath 1896 vorgelegten Uebersicht im Jahre 1883 um 369 685 t, 1889 dagegen schon 1 402 444 t und 1895 gar 2 898 476 t Roheisen nach dem Thomasverfahren hergestellt. Für die absolute Höhe der Verkehrsleistung ist von besonderer Wichtigkeit, dass den elsass-lothringischen Bahnen die Wasserstrassen der dortigen Gegend eine nennenswerthe Konkurrenz nicht machen können, da sie nur für kleinere Schiffe zu passiren sind; auch die Rheingrossschiffahrt hört bekanntlich in Mannheim auf.

Preussens Eisenbahnen stehen in ihrer Gesammtheit nicht unter so günstigen Vorbedingungen; weder ist ein in ihrem Bereich sich findendes Rohprodukt so plötzlich wie die lothringische Minette zu einem lebhaft begehrten Artikel geworden, noch ist ihnen der Wettbewerb der Wasserstrassen erspart geblieben. In regelmässiger Entwickelung hat sich ihr Güterverkehr ausgedehnt, und sie haben ihre zweite Stelle behauptet, trotzdem in den letzten Jahren überwiegend Nebenbahnen, also Strecken mit minder dichtem Verkehr, dem Netze der preussischen Staatsbahnen hinzugefügt sind. Erst in weiterem Abstande folgen die sächsischen Staatsbahnen, die nicht ganz den durch Elsass-Lothringen und Preussen hochgehaltenen Durchschnitt der deutschen Bahnen erreichen. Ihnen sehr nahe gerückt sind die badischen Staatsbahnen, die ebenso wie die württembergischen eine ganz besonders günstige Entwickelung durchgemacht haben.

Von den ausländischen Bahnnetzen, die hier haben herangezogen werden können, sind die niederländischen Staatseisenbahnen und die französischen Hauptbahnen zu erwähnen. In Holland ist das Wasserstrassensystem bekanntlich sehr entwickelt, und darauf wird man zurückführen müssen, dass die absolute Güterbeförderung der Eisenbahn nicht sehr gross ist; es ist dem Schienenwege aber in der Berichtsperiode gelungen, seine Leistungen erheblich, um 70 % zu steigern. Um so auffälliger wirkt das Ergebniss der Entwickelung in Frankreich. Auch hier ist, ohne dass etwa der Umfang der französischen Binnenwasserstrassen sich mit dem holländischen Kanalnetze messen könnte, die absolute Leistung durchaus gering, sie wird von sämmtlichen deutschen Staatsbahnen übertroffen. Trotzdem ist die Steigerung eine ganz minimale, absolut und prozentual bleibt sie sehr weit hinter der bei allen andern Bahngruppen zu beobachtenden Verkehrsvermehrung zurück; sie beträgt ganze 10 % und das in einem Lande mit blühender Industrie und kaufkräftiger Bevölkerung, während selbst das österreichisch-ungarische Netz, das doch bedeutend weniger entwickelte Gebiete durchzieht und daher auch 1885 noch etwas hinter den französischen Hauptbahnen zurückstand, eine Verkehrssteigerung von 30 % aufzuweisen und damit Frankreich bedeutend überholt hat. Verantwortlich für diesen Mangel an Fortschritt ist das französische System der Privatbahnen mit Staatsgarantie; es liefert das wichtigste Verkehrsmittel den Privatinteressenten in die Hände, durch die Garantie und den daraus folgenden Anspruch des Staates auf Betheiligung an einem das Normalmaass übersteigenden Gewinn nimmt es aber zugleich den wirksamsten Stachel, durch Reformen auf Verkehrshebung hinzuwirken. Man kann behaupten, dass das in Deutschland herrschende Staatsbahnsystem eine Entwickelung des Güteraustausches ermöglicht hat, zu der es das französische System nicht hat bringen können. —

Das Urtheil über die Verkehrsleistungen wird man dahin zusammenfassen können: Die deutschen Bahnen, und unter ihnen an erster Stelle die preussischen Staatsbahnen, haben in der Beobachtungsperiode durchaus allen Anforderungen entsprochen, die man füglich, im Vergleich mit dem, was die Eisenbahnen der anderen Länder des europäischen Festlandes geleistet haben, und unter Berücksichtigung der gegebenen Naturbedingungen an sie stellen kann; ihre Entwickelung hat einen deutlich und stark aufsteigenden Weg eingeschlagen; sie stehen, soweit ein statistischer Vergleich reicht, an der Spitze des europäischen Eisenbahnwesens und würden vermuthlich auch die Gegenüberstellung der englischen Eisenbahnen, wenn diese sich ihr nicht durch die bedauernswerthe Mangelhaftigkeit ihrer Statistik entzögen, nicht zu scheuen haben.

(Schluss folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— Der „Reichsanzeiger" vom 7. d. Mts. veröffentlicht die Bekanntmachung vom 2. d. Mts. betreffend die Einführung von Bestimmungen über die **Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei der Beförderung von lebendem Geflügel auf Eisenbahnen.**

— Der Bestand der für **Bauausführungen und Beschaffungen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung** bewilligten, noch verfügbaren Mittel belief sich Ende September 1898 auf 426 500 000 Mark. Von diesem Bestande konnte nahezu 1 000 000 ℳ. als erspart gelöscht werden. Von den verbleibenden 425 600 000 ℳ. entfielen auf Bauausführungen 392 900 000 ℳ. und auf Betriebsbeschaffungen 32 700 000 ℳ. In dem ersteren Bestande sind enthalten 174 900 000 ℳ. für neue Bahnen, deren Bau noch nicht in Angriff genommen werden konnte, weil entweder die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen noch nicht gesichert war oder weil nach Erfüllung dieser Vorbedingungen die ausführlichen Vorarbeiten noch nicht im Gange waren, 23 800 000 ℳ. für neue, zunächst noch vorzubereitende Bauten aus dem Etat für 1898/99, 3 500 000 ℳ. für die Errichtung von landwirthschaftlichen Lagerhäusern. Auf die übrigen hiernach zur Verwendung gebliebenen 190 700 000 ℳ. waren 5 000 000 ℳ. für Materialien in Anrechnung zu bringen, die im laufenden Etatsjahre zu den Bauausführungen aus vorhandenen Beständen entnommen sind, deren Werth aber erst am Jahresschlusse dem Baufonds in Rechnung gestellt wird. Ueber den Bestand der Betriebsmittelbeschaffung von 32 700 000 ℳ. war, soweit es sich um Beschaffung für die bereits bestehenden Bahnen handelt, mit 7 000 000 ℳ. vollständig verfügt; in betreff der übrigen 25 700 000 ℳ. war über die Verwendung insoweit Bestimmung getroffen, als dies durch den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der neuen Bahnen bedingt wird.

— Die seit dem 21. Dezember v. J. für den Güterverkehr betriebene **Nebeneisenbahn von Kremmen über Neu-Ruppin nach Wittstock** (siehe Nr. 2 S. 27 d. Ztg.) ist am 1. d. Mts. auch für den Personenverkehr eröffnet worden.

— Die „B. N. N." schreiben: Dass nach einer Meldung der „Nationalliberalen Korrespondenz" die nationalliberale Fraktion die Absicht hat, die von der Finanzkommission des **braunschweigischen Landtages** gegen die **preussische Eisenbahnverwaltung** erhobenen **Beschwerden** im Abgeordnetenhause zur Sprache zu bringen, kann und wird der Staatsregierung sicherlich nur sehr erwünscht sein. Ihr wird auf diese Weise die Gelegenheit geboten, in der breitesten Oeffentlichkeit den wirklichen Sachverhalt klarzulegen und den bündigen Nachweis zu erbringen, dass die Beschwerde über schlechte Behandlung von Braunschweig und Zurücksetzung der braunschweigischen Eisenbahninteressen gegenüber denen der angrenzenden Landestheile haltlos sind.

Während in Wirklichkeit die Verkehrsinteressen der im Bereiche des preussischen Staatsbahnensystems liegenden Bundesstaaten preussischerseits so gut gewahrt werden, dass die

Bewohner der benachbarten preussischen Gebiete sich vielfach zurückgesetzt fühlen, sind im braunschweigischen Landtage und seiner Kommission ähnliche Klagen wie diejenigen, welche jetzt durch die Presse gehen, schon wiederholt laut geworden. Sie sind aber ausserhalb des Landtagsgebäudes unbeachtet geblieben, sofern die preussische Presse sich nicht zu deren Mundstück gemacht hat, wie dies in vorliegendem Falle geschehen ist.

Die Art, wie die jetzt erhobenen Beschwerden der braunschweigischen Finanzkommission in einem Theile der Presse als baare Münze behandelt werden, ohne dass die Regel: audiatur et altera pars auch nur im geringsten beachtet wird, liefert ein neues schlagendes Beispiel dafür, wie geneigt ein grosser Theil der Presse ist, stets und unbesehen, wenn Interessen des Auslandes oder solche nichtpreussischer Reichstheile in Frage kommen, gegen die Regierung des eigenen Staates Partei zu nehmen. Man hat es hier offenbar mit einem Rückstande aus jener Zeit zu thun, wo kleinbürgerliche Ueberschätzung des Auslandes und entsprechende Unterschätzung des eigenen Landes und seiner Regierung sich mit der aus den Kinder- und Lehrjahren des Konstitutionalismus herrührenden Auffassung verband, dass Opposition gegen die Regierung das charakteristische Merkmal des guten Bürgers sei. Aus solchem Ueberrest einer längst überwundenen Entwickelungsperiode sollten wir doch auch in Preussen endlich herauskommen.

— In den „Berl. Pol. Nachr." wird in Angelegenheiten des Bahnbaues **Paderborn-Nienhagen** folgendes geschrieben:

„In verschiedenen Blättern wird ein Widerspruch gefunden zwischen unserer kürzlich erfolgten Widerlegung der Annahme der ‚Lippschen Landesztg.', als sei die Ablehnung des Baues einer Bahn von Paderborn nach Nienhagen durch die westfälische Landeseisenbahngesellschaft auf politische Gegensätze zwischen Preussen und Lippe zurückzuführen, und einer Erklärung, die der Oberpräsident von Westfalen bei der Eröffnung des westfälischen Provinziallandtages abgegeben haben soll. Nach letzterer sollen ‚wegen der Linienführung der sogenannten westfälischen Nordbahn Verhandlungen mit der Staatseisenbahnverwaltung stattgefunden haben, welche die westfälische Landeseisenbahngesellschaft zu einer Abänderung ihrer früheren Beschlüsse bestimmt haben.' Um einer etwaigen Legendenbildung vorzubeugen, beschränken wir uns auf den Hinweis, dass es sich bei der westfälischen Nordbahn um Linien in der Nähe der holländischen Grenze handelt, während bekanntlich das Fürstenthum Lippe an der entgegengesetzten Seite von Westfslen liegt."

— Aus Weimar wird der „B. B.-Ztg." geschrieben: In der ersten Sitzung des wiedereinberufenen weimarischen Landtages gab Staatsminister von Gross die folgende Darlegung über den Stand der verschiedenen **Bahnprojekte im Grossherzogthum Sachsen-Weimar**: Was zunächst das Projekt Ilmenau-Stadtilm-Kranichfeld betreffe, so habe Preussen die Uebernahme des Baues und Betriebes entschieden abgelehnt, die weitere Frage aber, ob, wenn eine Privatgesellschaft die Herstellung bewirke, Preussen die Einmündung in die dortseitigen Bahnhöfe gestatte, nicht beantwortet. Man lege eben in Berlin dieser Linie keinerlei volkswirthschaftliche Bedeutung bei. Nun habe die weimarische Regierung mit der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) in Berlin einen Vertrag wegen käuflicher Abtretung der Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn abgeschlossen und wolle solchen demnächst dem Landtage vorlegen. Finde das Abkommen die Genehmigung, so dürfte dann vielleicht ein Weiterbau von Kranichfeld nach Stadtilm mit einer Zweiglinie Dienstedt-Renda zu ermöglichen sein. Uebrigens sei preussischerseits jetzt ernstlich die Ausführung des schon sehr alten Projektes Erfurt-Rudolstadt ins Auge gefasst und auf die hierher gerichtete Frage des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Berlin, ob Weimar diese Linie finanziell unterstützen werde, habe man natürlich sofort zustimmend geantwortet. — In der letzten Zeit habe die preussische Regierung sich bereit erklärt, die schmalspurige Linie Salzungen-Vacha normalspurig umzubauen und bis Hünfeld fortzusetzen, auch den Betrieb zu übernehmen. Wegen der Trassirung usw. seien schon die Vorarbeiten im Gange. Wahrscheinlich übernehme dann Preussen auch die schmalspurige Strecke Dorndorf-Kaltennordheim. — Bezüglich der Schaffung einer Bahn von Eisenberg über Bürgel nach Jena habe jetzt die Firma H. Bachstein in Berlin ein Projekt vorgelegt, das als das erste annehmbare bezeichnet werden könne. Hoffentlich komme hier etwas zustande, zumal ja die betheiligten Gemeinden zu Beiträgen bereit seien. — Für die Einbeziehung der Stadt Münchenbernsdorf in das Schienennetz sei vom weimarischen Landtage längst eine Summe bewilligt; es bleibe aber noch immer die Frage eine offene, wo die Linie einmünden solle, ob in Gera, Zwötzen oder wo sonst. Auch hier dürfte eine Entscheidung wohl nicht lange mehr auf sich warten lassen. — Die längst ersehnte Linie Eisenach-Treffurt (Eschwege) zu bauen sei Preussen bereit. Sachsen-Weimar müsse dabei freilich grosse Opfer bringen, und zur Zeit unterhandle man darüber, wie viel das nur in untergeordnetem Maasse interessirte Herzogthum Gotha beisteuern solle. — Endlich stehe noch eine Linie Eisenach-Friedrichswerth auf dem Wunschzettel. Hier habe man schon den Plan einer elektrischen Bahn erwogen, werde aber jedenfalls die Schaffung der Verbindung in der einen oder anderen Weise im Auge behalten.

— Das **bayerische Eisenbahnmuseum** wird von München nach Nürnberg verlegt. Die Stadtgemeinde Nürnberg hat dem Staate ein geeignetes Gebäude zur Unterbringung des Museums angeboten. Die Räumlichkeiten in München sind für das Museum so beschränkt, dass ein Theil des Museums in Weiden untergebracht ist. In Nürnberg soll das Museum allgemein zugänglich gemacht werden.

— Da die seitens der **bayerischen Staatseisenbahnverwaltung** mit den **Spiritusglühlampen** (siehe Nr. 7 S. 106 d. Ztg.) gemachten günstigen Erfahrungen deren Vermehrung angezeigt erscheinen lassen, beabsichtigt die bayerische Staatseisenbahnverwaltung für Stationen, in welchen weder Gas- noch elektrisches Licht zur Verfügung steht, eine weitere Anzahl solcher Lampen zu beschaffen und dieselben hauptsächlich zur Beleuchtung von Bahnsteigen, Ladehöfen, Vorhallen, Strassen usw. zu benutzen, während deren Verwendung in Zimmern, Wartesälen und Güterhallen sowie in der Nähe von feuergefährlichen Gegenständen vorläufig noch ausgeschlossen bleiben soll, bis ausreichende Erfahrungen bezüglich deren Explosionssicherheit gewonnen sein werden.

— Die vorläufig festgestellten **Einnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen** im Monat Dezember 1898 betragen 10 192 153 (+ 102 487) ℳ, wovon 2 801 835 (+ 190 780) ℳ auf den Personenverkehr, 6 166 011 (— 157 345) ℳ auf den Güterverkehr entfallen; aus sonstigen Quellen stammen 1 224 307 (+ 69 052) ℳ. Die Gesammteinnahmen vom 1. Januar bis 31. Dezember v. J. betragen 125 816 114 (+ 6 874 518) ℳ.

— **Erfrischungshalle für das Eisenbahnpersonal in Heidelberg.** Um die auch in dieser Zeitung mehrfach erörterten Schäden eines Alkoholmissbrauches durch Eisenbahnbeamte und -Arbeiter vor und während der Dienstzeit zu verhüten und den Bediensteten in anderer, zweckmässigerer Weise Gelegenheit zur Befriedigung ihres Erfrischungsbedürfnisses zu geben, hat die Generaldirektion der badischen Staatsbahnen, einer Anregung des Heidelberger Vereins gegen den Missbrauch geistiger Getränke entsprechend, auf dem Bahnhof in Heidelberg kürzlich die Errichtung einer „Kaffeehalle" angeordnet. In unmittelbarer Nähe des Stationsgebäudes, gegenüber den Güterhallen der Staatsbahn und der Main-Neckarbahn, wird eine alkoholfreie Wirthschaft eingerichtet, wo Kaffee, Thee, Milch, Mineralwasser usw., auch ein einfacher Imbiss, zu billigen Preisen zu haben sein werden. An den eigentlichen Wirthschaftsraum von 7×11 Quadratmeter wird sich ein Büffetzimmer und ein Vorrathszimmer von je 3,5 qm im Geviert anschliessen. Die Wirthschaft ist in erster Reihe für das Eisenbahnpersonal, aber auch für das auf dem Güterbahnhof verkehrende Publikum und für die Arbeiter der benachbarten Fabriken bestimmt. An der Leitung der Wirthschaft soll der vorgenannte Verein betheiligt werden. Ausser dieser „Kaffeehalle" soll noch ein grosser Aufenthaltsraum für Eisenbahnarbeiter hergestellt werden, so dass auch alle, die der feilgehaltenen Erfrischungen nicht bedürfen, stets einen Raum finden, wo sie bei Arbeitspausen, gegen Unbill der Witterung geschützt, ausruhen können. Gerade an den Bahnhöfen verleiten jetzt lediglich die Ruhepausen häufig zum Besuch der Wirthschaften, weil die zum Ausruhen bestimmten Räume oft unzureichend und nicht selten unzweckmässig sind. Die neue Einrichtung wird voraussichtlich zur Erhöhung der Betriebssicherheit beitragen und für das Eisenbahnpersonal zugleich wirthschaftliche und gesundheitliche Vortheile im Gefolge haben.

— Der allgemeine deutsche Bäderverband, der in den letzten Tagen in Leipzig versammelt war, beschloss eine Petition an Reichskanzler, Bundesrath und Reichstag zu richten, betr. die **Beförderung kranker Personen auf den deutschen Eisenbahnen und den Transport Schwerkranker von den Strassenfuhrwerken nach den Eisenbahnen und umgekehrt.** In Wartesälen und Wagen sollen an passenden Stellen auch Plakate aufgehängt werden, die das Publikum u. a. auch über die auf den Eisenbahnen geltenden gesundheitlichen Einrichtungen und Bestimmungen aufklären. Berathen wurde in der Versammlung sodann noch die Herausgabe eines wissenschaftlichen Bäderlexikons. Den Vorsitz führte Geheimer Medizinalrath Dr. Wagner aus Salzungen.

— Am 25. Januar d. J. gelangte vor dem Amtsgericht zu **Münster in Westfalen** ein merkwürdiger **Hundeprozess gegen**

den preussischen Eisenbahnfiskus zum Abschluss. Im Sommer 1897 lief der Jagdhund des Kaufmanns W. durch die geschlossene Wegeschranke am Kasselerthor und wurde von dem im selben Augenblick heranbrausenden Zuge zermalmt. Als der Besitzer sich an die Eisenbahnbehörde um Ersatz des Werthes des Thieres wandte, erhielt er eine abweisende Antwort, weil seitens der Bahn alles technisch mögliche gethan sei, um das Durchdringen des Hundes und somit den Unfall zu verhindern; übrigens sei es Sache des Besitzers gewesen, dafür zu sorgen, dass seinem Hunde durch die Bahn kein Unfall zustosse. W. verklagte nunmehr den Eisenbahnfiskus bezw. die Eisenbahndirektion zu Münster beim dortigen Amtsgericht und gab das Werthobjekt auf 200 *M.* an. Das Gericht stellte nun als Rechtsgrundsatz fest, dass die Bahn bezüglich der Haftung bei Unfällen und der Verhütung solcher den generellen Vorschriften der Wegepolizei unterliege; nicht der Eigenthümer habe die Pflicht, dafür zu sorgen, dass der Hund nicht unter den Zug komme, sondern die Bahn habe Einrichtungen zu treffen, dass dies nicht geschehen könne. Ob letzteres in möglichster Weise geschehen sei, wurde durch Gutachten festgestellt, die zu einem verneinenden Ausspruche kamen. Die Klage wurde also als berechtigt erkannt und der Eisenbahnfiskus zum Ersatze verurtheilt. Da dieser aber den angegebenen Werth des Thieres nicht anerkennen wollte, wurden durch Gerichtsbeschluss drei weitere Gutachter bestellt, welche über den Werth des Hundes, eines in das Stammbuch eingetragenen Thieres, endgültig entscheiden sollten, da der Fiskus gegen das erstinstanzliche Urtheil an sich keinen Einspruch erhob. Nunmehr erhöhte noch der Kläger den Klageantrag, da es sich herausgestellt habe, dass er sich über den Werth des Hundes im Irrthum befunden habe. Die Gutachter, zwei Förster und ein Forstmeister, erkannten auch diesen Antrag als berechtigt an und setzten den Werth des Hundes auf 250 *M.* fest, wozu die Verzugszinsen seit dem 21. August 1897 kommen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Berathung der vom Staatseisenbahnrath zum Tarif, Theil I, gestellten Anträge seitens der Eisenbahndirektorenkonferenz.** Das Eisenbahnministerium hat der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als derzeit geschäftsführenden Verwaltung in der Eisenbahndirektorenkonferenz eine Zusammenstellung der Anträge, welche dem in der Plenarsitzung des Staatseisenbahnrathes vom 3. Dezember 1897 gewählten Spezialkomitee zur Vornahme einer Revision des seit 1. Januar 1898 gültigen Tarifes, Theil I, für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern im Bereiche der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen zugekommen sind, sowie den Bericht dieses Spezialkomitees über die Berathung der vorerwähnten Anträge, welcher Bericht in der am 30. November 1898 abgehaltenen Plenarsitzung des Staatseisenbahnrathes en bloc angenommen wurde, mit der Einladung übermittelt, die in dem Komiteeberichte verzeichneten Beschlüsse, insoweit dieselben auf Abänderungen und Ergänzungen des gemeinsamen Tarifes, Theil I, abzielen, der Berathung in der Direktorenkonferenz zuzuführen und über das Berathungsergebniss seiner Zeit zu berichten. (Hinsichtlich einer Anzahl von Punkten des Komiteeberichtes, welche sich lediglich auf die Durchführung der Bestimmungen des Zusatzübereinkommens vom 16. Juni 1898 zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr auch im internen Verkehre beziehen, erscheint eine Beschlussfassung der Bahnverwaltungen nicht erforderlich.)

In den Kreis der Berathungen soll auch der in der Plenarsitzung des Staatseisenbahnrathes vom 30. November 1898 gefasste Beschluss, betreffend Aufstellung allgemein gültiger Spezialvorschriften für die Annahme von Eisengusswaaren zum Transporte in verpacktem sowie in unverpacktem Zustande ohne bezw. mit Revers einbezogen werden.

— **Feuerwerkskörper als Eisenbahnsignale.** Im Wiener Westbahnhofe wurden am Abend des 3. d. Mts. Versuche mit aus Amerika bezogenen Feuerwerkskörpern gemacht, die in den Vereinigten Staaten von Nordamerika schon seit längerer Zeit zur Verhinderung einer gefahrbringenden Annäherung zweier in gleicher Richtung fahrenden Züge nebst den auf dem Kontinent üblichen Signalmitteln verwendet werden. Das Zugpersonal führt diese Feuerwerkskörper mit sich, zündet sie im Bedarfsfalle während der Fahrt an und wirft sie ab. Diese Feuerwerkskörper brennen wie bengalisches Feuer in rother oder grüner Farbe, haben, je nach den Betriebsverhältnissen der betreffenden Bahn, eine Brenndauer von fünf oder zehn Minuten und funktioniren auch bei Sturm und Regen anstandslos. Das Entzünden erfolgt rasch und unbeeinflusst von den Witterungsverhältnissen durch Abnehmen einer kleinen Kappe vom Feuerwerkskörper und kurzes Reiben des so blossgelegten Füllstoffes. Das rothe Licht bedeutet „Halt“ und das grüne Licht „Vorsicht“. Demnach muss ein Zug, welcher roth brennende Feuerwerkskörper antrifft, so lange anhalten, bis dieselben abgebrannt sind; grün brennende Feuerwerkskörper gestatten nur die besonders vorsichtige Weiterfahrt. Die Chicago-Rock-Island and Pacific Railway, welche auf ihren 5 700 km langen Linien jährlich etwa 60 000 Stück solcher Feuerwerkskörper verbraucht, gibt an, dass seit Verwendung dieser Signalmittel die Zusammenstösse von rückwärts sich um 95 % verringert haben. Das Eisenbahnministerium verfolgt die thatsächliche Verwendung von Feuerwerkskörpern als Eisenbahnsignale in Oesterreich weiter und strebt zunächst die Erzeugung solcher Signalmittel im Inlande an.

— Wie bereits erwähnt (vgl. Nr. 8 S. 123 d. Ztg.) verhandelte der Eisenbahnausschuss des österreichischen Abgeordnetenhauses vor kurzem über einen Antrag, betreffend den **Arbeiterschutz bei Eisenbahnbauten.**

Der Eisenbahnminister gab hierbei die Erklärung ab, dass die Regierung der Tendenz des Antrages sympathisch gegenüberstehe und gern bereit sei, zur Erreichung des von demselben angestrebten Zieles im Einklang mit der geltenden Gewerbegesetzgebung und durch Fortbildung derselben die Hand zu bieten. Der Minister gab zunächst eine Darstellung der jetzigen Rechtslage. Die Bestimmungen des sechsten Abschnittes der Gewerbeordnung über den Schutz gewerblicher Hilfsarbeiter finden auch auf die im Baugewerbe beschäftigten Arbeiter, also auch auf jene Anwendung, welche nicht bei in eigener Regie geführten Bahnbauten thätig sind. Es seien dies namentlich die Bestimmungen, welche den Schutz von Leben und Gesundheit (§ 74), die Beschäftigung von jugendlichen Arbeitern und Frauenspersonen (ibid.), Arbeitspausen (§ 74 a), Sonn- und Feiertagsruhe (§ 75), Abend- und Sonntagsschulen (§ 75 a), Entlohnung und Kündigung (§ 77), Lohnzahlung in Baarem (§ 78), Arbeitsbücher (§ 80), Zeugniss (§ 81), Auflösung des Arbeitsverhältnisses (§ 82), Krankenkassen (§ 89) zum Gegenstande haben. Dementsprechend habe die Staatseisenbahnverwaltung getrachtet, die wichtigsten der obigen Bestimmungen den bei Staatseisenbahnbauten verwendeten Arbeitern auch vertragsmässig gegenüber den Bauunternehmern zu sichern, indem diese Bestimmungen in die von den Bauunternehmern einzugehenden Baubedingnisse aufgenommen wurden. Ueber diesen Rahmen hinausgehend fanden auch nach dem Muster der Wiener Verkehrsanlagen einige nach der Gewerbeordnung nur für fabrikmässig betriebene Gewerbe geltende Bestimmungen, wie namentlich jene über die Erlassung einer Arbeitsordnung (§ 88 a), Aufnahme in die Baubedingnisse. Es werde zu erwägen sein, inwieweit diese Vorgangsweise unbeschadet ihrer Beibehaltung für die staatlichen Bahnbauten im Wege einer Novelle zur Gewerbeordnung verallgemeinert werden könnte.

Eine weitere Frage sei die Ausgestaltung der Gewerbeinspektion im Sinne der wirksamen Handhabung dieser Aufsicht über die Eisenbahnbauten. Dieselbe bedinge die Verstärkung des Korps der Gewerbeinspektoren durch spezielle Fachorgane und müsse die Initiative in dieser Hinsicht dem Handelsministerium vorbehalten bleiben. Es erübrige sodann zur Erreichung des dem Antragsteller vorschwebenden Zweckes noch die Vorsorge für jene nach Art. V, lit. 1, des Kundmachungspatentes zur Gewerbeordnung von derselben eximirten Eisenbahnarbeiter, welche von den Bahnverwaltungen bei Bauten in eigener Regie beschäftigt oder in den Nebenbetrieben (Heizhäusern, Reparaturwerkstätten usw.) verwendet werden. Obwohl die Kompetenzfrage hier nicht ganz geklärt ist, dürfte doch die sinngemässe Anwendung der Bestimmungen der Gewerbeordnung gesetzlich zu statuiren und eine fachliche Ausübung der Aufsicht durch die Eisenbahnaufsichtsbehörde (Generalinspektion), welcher zu diesem Zwecke eigene Inspektionsorgane beizugeben wären, die im engsten Kontakte mit der Gewerbeinspektion des Handelsministeriums zu bleiben hätten, ins Auge zu fassen sein.

Der Antragsteller (Dr. Verkauf) bezeichnete die Ausführungen des Eisenbahnministers als ausserordentlich dankenswerth und bat die Regierung, die Bedingnisshefte in Bezug auf ihren sozialpolitischen Inhalt den Mitgliedern des Hauses zugänglich zu machen. Was den Antrag anbelange, so müsse die Frage erörtert werden, ob denn in der That die bei den Bahnbauten Arbeitenden der Gewerbeordnung unterliegen. Bis vor vier Jahren sei die Ansicht auch von der Regierung getheilt worden, dass Personen, die Arbeiten der gemeinsten Art verrichten, unter die Bestimmungen der Gewerbeordnung nicht fallen und dass zu diesen Personen Taglöhner und Erdarbeiter gehören. Es zeige sich aber, dass dieser Wandel der Anschauungen auf die Ueberwachung der Eisenbahnbauten durch das Inspektorat keineswegs zurückgewirkt habe. Damit eine Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes die neue Praxis nicht umstosse, sei es geboten, hier sicheren Boden zu schaffen, eventuell die Gewerbeordnung zu ändern. Auch für die Nebenbetriebe sei eine Inspektion dringend einzuführen. Wenn die Inspektoren aus

der Reihe der Bediensteten gewählt werden sollten, so wäre er damit einverstanden, dass die Inspektion vom Eisenbahnministerium ressortire, sind dies jedoch Beamte, dann glaube er, es sei vortheilhafter, dieselbe dem Gewerbeinspektorate anzugliedern.

— **Die elektrischen Kleinbahnen in Wien.** Das Eisenbahnministerium hat der Gemeinde Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein unter Einbeziehung der für den elektrischen Betrieb umzugestaltenden Linien der Wiener Tramwaygesellschaft herzustellendes Netz von Kleinbahnen mit elektrischem Betriebe in Wien und Umgebung im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Es handelt sich hierbei um die umzugestaltenden Pferdebahnlinien der Wiener Tramway und um 69 neue Linien, bezüglich deren die Gemeinde Wien nach dem Vertrage mit der Firma Siemens & Halske die Verpflichtung hat, die Konzession zu erwirken, wogegen der Betrieb dieser Linien an die zu gründende Bau- und Betriebsgesellschaft zu übertragen ist, welche auch den Bau durchzuführen hat.

— **Umgestaltung der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft.** Der Verwaltungsrath der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft hat, wie bereits in Kürze mitgetheilt, das im Juni 1897 an den Gemeinderath gestellte Ersuchen um Einleitung von Verhandlungen, betreffend die Einführung des elektrischen Betriebes auf den gesellschaftlichen Linien, nunmehr erneuert, indem ein vollständiges Offert überreicht wurde, welches die Einführung des elektrischen Betriebes auf dem bestehenden Netze, unter gleichzeitiger Ausgestaltung desselben durch den Bau und Betrieb neuer elektrischer Linien, behandelt. Die neuen Linien haben im ganzen eine Länge von 12,5 km. Ausserdem soll die Neue Wiener Tramwaygesellschaft die Mitbenutzung von 6 km der Linien der Wiener Tramway erhalten. Von besonderem Interesse erscheint hinsichtlich der Mitbenutzung, dass dieses Recht der Neuen Wiener Tramway auch für die von der Wiener Tramway, bezw. der an deren Stelle tretenden Betriebsgesellschaft herzustellenden Unterpflasterbahn durch den ersten Bezirk ertheilt werden soll.

Die Eingabe an die Gemeinde verweist auf die Konkurrenzirung der bestehenden Linien der Neuen Tramway durch die Wiener Stadtbahn, die es nothwendig macht, den elektrischen Betrieb auf den gesellschaftlichen Linien einzuführen und das Netz entsprechend auszugestalten. Dem Gesuche ist ein Vertragsentwurf zwischen der Gemeinde und der Gesellschaft beigeschlossen, der sich dem Vertrage der Gemeinde Wien mit der Betriebsgesellschaft der Wiener elektrischen Bahnen anschliesst. Auch bei der Neuen Wiener Tramway soll die Gemeinde als Konzessionärin erscheinen, der auch das Heimfallsrecht eingeräumt wird. Ebenso wird die Ablösung des Betriebes vor Ablauf der Vertragsdauer durch die Stadt Wien vorgesehen. Das Kapital der Neuen Wiener Tramway nach ihrer Umgestaltung ist mit 10 000 000 fl. in Aussicht genommen.

— **Der Fahrrädertransport auf den österreichischen Staatsbahnen.** Die k. k. Staatsbahndirektion Wien, welche sich seit längerer Zeit mit dem Studium von Ladevorrichtungen für Fahrräder beschäftigt, hat die probeweise Einführung der in der vorjährigen Wiener Jubiläumsausstellung mit dem Diplom und der goldenen Medaille ausgezeichneten Ladevorrichtung Patent Gradlmiller, zunächst bei vier Wagen angeordnet.

Zum Einhängen der aus Flacheisen bestehenden Vorrichtungen sind an der Längswand des Wagens oben und unten Einlagkloben mit zwei Holzschrauben an die Wände befestigt. An der Längsführung der Ladevorrichtung, welche am Fussboden des Wagens aufsteht, befindet sich unten ein aufklappbarer waagerechter Arm, auf dessen Einkerbung der Aufstieg oder die Achse des Rades zu ruhen kommt, während zum Halten des Vorderrades ein in Charnier auf- und abwärts beweglicher gebogener Arm angebracht ist. Die Höhe der Vorrichtung beträgt 1,6 m, der Abstand von einer Vorrichtung zur anderen 0,35 m, der Mittelgang des Wagens beträgt bei einer Wagenbreite von 2,6 m, 0,76 m. Ein normaler Güterwagen fasst 32 Aufhängevorrichtungen.

Die Räder werden aufrecht stehend von unten nach oben in die Vorrichtung hineingeschoben und wird, wenn die Arme einmal waagerecht gezogen, die Vorrichtung weder bei dem Beladen noch bei dem Entladen berührt. Beim Herausziehen hebt sich der obere Arm und fällt von selbst wieder in die Waagerechte zurück.

Die Versuche ergaben, dass das Ein- und Ausladen mit wenigen einfachen Handgriffen möglich ist und dass die Einstellung und das Herausnehmen der Fahrräder und zwar eines jeden einzelnen derselben, auch bei voller Besetzung von jedem Platze aus ohne Mühe und Zeitaufwand anstandslos möglich ist. Spezielle Befestigungsvorrichtungen (Schnüre usw.) sind nicht erforderlich.

Die Ladevorrichtung ist leicht anzubringen und aus dem Wagen zu entfernen und bietet den erheblichen Vortheil, dass sie, im Wagen belassen, die anderweitige Verwendung desselben nicht behindert, da sie nur 0,20 m von der Wand absteht. Erwähnenswerth ist, dass auch bei voller Besetzung der Aufhängevorrichtungen die Benutzung des Mittelganges für kleineres Gepäck usw. möglich ist.

— Seitens des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereines wird die Bildung eines **„Uniformirungs- und Bekleidungsvereines der österreichischen Eisenbahnbeamten“** geplant. Dieser Verein soll als Genossenschaft mit beschränkter Haftung eingetragen werden und den Zweck haben, die für den Hausbedarf der Mitglieder erforderlichen Uniform- und sonstigen Kleidungsstücke in guter Qualität und zu möglichst billigen Preisen durch Einkauf im grossen zu bewirken.

— **Bau 2. Gleise auf den ungarischen Staatsbahnen.** Zum Ausbau des Doppelgleises auf der Strecke Budapest-Marchegg der ungarischen Staatsbahnen sind nach dem Motivenbericht des G.-A. XXX: 1897 noch 1 600 000 fl. erforderlich. Hiervon gelangen im Jahre 1899 200 000 fl. zur Verwendung, und zwar 175 000 fl. zur Erweiterung der Station Pressburg und 25 000 fl. zum Umbau der Jpolybrücke. Zur Legung des 2. Gleises der Strecke Kelenföld-Raab wurden in den Jahren 1897—1898 1 200 000 fl. bewilligt. Hiervon wurden der Unterbau und der Hochbau der Strecke Kelenföld-Bicske, ferner der Oberbau zwischen Kelenföld und Bia-Torbágy hergestellt. Für das Jahr 1899 sind 600 000 fl. präliminirt, mit welchen die Arbeiten vollendet werden sollen. Insofern die ganze Summe nicht nothwendig sein wird, werden zwischen den Stationen Bicske und Szaár die Erdarbeiten begonnen und kleinere Ergänzungen auf den Stationen Komorn und Raab in Angriff genommen. Was das 2. Gleise auf der Strecke Hatvan-Salgó-Tarján anbelangt, so wird im Jahre 1899 von den präliminirten 450 000 fl. das 2. Gleise der Strecke Kis-Terenne-Salgó-Tarján gelegt. Der Handelsminister hat das von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen vorgelegte Arbeitsprogramm genehmigt.

— Die **Kaschau-Oderberger Bahn** hat beschlossen, den von den ungarischen Staatsbahnen mit 1. Januar d. J. eingeführten neuen **Gepäcktarif** auch für ihre ungarischen Linien mit der Abänderung durchzuführen, dass im Lokalverkehre der genannten Bahn der geringeren Betriebslänge entsprechend nicht 7, sondern nur 5 Gepäckzonen eingeführt werden, wonach als höchste Gebühr für ein Gepäckstück bis zum Gewichte von 50 kg statt der bisherigen Gebühr von 1 fl. eine solche von 2 fl. entfällt.

— **Kanal am Eisernen Thor.** Dem Fachblatte „Magyar Hajózás“ („Ungarische Schifffahrt“) zufolge haben die seit der am 1. Oktober 1898 erfolgten provisorischen Eröffnung der Schifffahrt im Bereiche der regulirten unteren Donau bezw. des Eisernen Thores vorgenommenen Versuche den Beweis erbracht, dass an einem Tage 18 Schlepper durch den Kanal befördert werden können. Wird für jedes einzelne Fahrzeug ein Netto von 3 500 q angenommen, so kann täglich ein Verkehr von 50 000 - 60 000 q abgewickelt werden. Noch zweckmässiger kann dies in dem Falle erfolgen, wenn der Wasserstand ein derartiger ist, dass die in der Thalfahrt befindlichen Schiffe den alten Wasserlauf, die auf der Bergfahrt befindlichen, zumeist beladenen Schiffe hingegen den Kanal benutzen. Was die Höhe des Verkehres selbst betrifft, war derselbe im Eröffnungsmonate (Oktober 1898) folgender: in der Thalfahrt 200 Schiffe, 75 leere und 51 beladene Schlepper; in der Bergfahrt 207 Schiffe, 1 leerer und 171 beladene Schlepper. Hieran waren betheiligt: die Donaudampfschifffahrtsgesellschaft mit 75,8 % Schiffen und 85.1 % Schleppern, die Ungarische Fluss- und Seeschifffahrtsaktiengesellschaft mit 16,7 % Schiffen und 11,6 % Schleppern, die Rumänische Monopolaktiengesellschaft mit 7,5 % Schiffen und 3,3 % Schleppern. Es wurden im ganzen verfrachtet: thalwärts 64 453 q, bergauf 539 006 q.

— **Personalnachrichten.** Dem Ministerialrath Dr. Theodor Haberer, welcher mit der Leitung der I. Sektion des Eisenbahnministeriums (für juridisch-administrative Angelegenheiten) betraut ist, wurde der Titel und Charakter eines Sektionschefs verliehen. Der mit dem Titel und Charakter eines Hofraths ausgezeichnete Statthaltereirath der galizischen Statthalterei Leopold Morawetz wurde zum Ministerialrath im Eisenbahnministerium ernannt.

Vereins-Ausland.

— Die **französische Kammer** setzte am 7. d. Mts. die Berathung des Budgets bei den **Verträgen mit den Eisenbahnen** fort. Montfort gab der Befürchtung Ausdruck, dass das Material der Eisenbahngesellschaften für den Fall einer Mobilisirung nicht ausreichen würde. Der Minister für die öffentlichen Arbeiten Krantz widersprach dieser Befürchtung. Pe letan erklärte, verglichen mit Deutschland sei das Material nicht genügend und bezeichnete es als dringend nothwendig, den Missbräuchen bei den Eisenbahngesellschaften ein Ende zu machen. Der Etat der Eisenbahnverträge wurde schliesslich angenommen.

— Am 7. d. Mts. fand vor eingeladenen Gästen mit befriedigendem Ergebniss die Eröffnung des **elektrischen Betriebes der Mittelmeerbahntheilstrecke Mailand-Monza** statt; am darauffolgenden Tage wurde dieselbe dem öffentlichen Verkehr übergeben mit täglich 22 Omnibuszügen nach beiden Richtungen.

— **Betheiligung der italienischen Mittelmeerbahn an der Pariser Ausstellung.** Die italienische Mittelmeerbahn hat beschlossen, sich an der Pariser Ausstellung des kommenden Jahres zu betheiligen, und dort einen vollständigen Zug zur Schau zu stellen mit einer neuen Type von Lokomotiven, welche für den Schnellzugdienst Mailand- und Turin-Rom bestimmt ist. Diese Type enthält drei gekuppelte Achsen und ein Drehgestell mit Rädern von 1,9 m Durchmesser. Der Tender soll einen ganz besonders grossen Fassungsraum für Wasser haben, um das Durchfahren langer Strecken ohne Aufenthalt zu ermöglichen. Ausserdem sollen an dieser Type noch verschiedene andere technische Neuerungen eingeführt werden, über welche Bericht vorbehalten bleibt.

— Die Handelskammer von Genua hat soeben den Bericht über die **Schifffahrts- und Handelsbewegung des Hafens von Genua** im Jahre 1897 veröffentlicht.

Es sind in jenem Jahre insgesammt 4 500 000 t Waaren ein- und ausgelaufen. Gegen das Jahr 1896 ist somit eine Verminderung um 19 000 t festzustellen, welche jedoch vollständig auf Rechnung der abgegangenen Güter entfällt, da die angekommenen Waaren um 117 000 t zugenommen haben. Von dieser Waarenbewegung kommen auf den internationalen Verkehr 3 800 000 t und auf den internen Küstenverkehr 700 000 t. Der Transport der Güter mittelst Bahn belief sich auf 3 900 000 t, davon 770 000 t in Zufuhr und 3 100 000 t in Abfuhr von Genua. Beladen wurden auf den verschiedenen Ladebrücken Genuas 280 000 Wagen. An Steinkohlen, meist englischer Provenienz, wurden 1 500 000 t eingeführt.

Die Schifffahrtsbewegung stieg auf 12 528 Schiffe mit 8 600 000 t Gehalt (240 Schiffe mit 516 000 t mehr als 1896). Was die Nationalität der Schiffe anbelangt, kommt natürlich zuerst Italien mit 8 683 Fahrzeugen mit 3 443 000 t Gehalt, dann England mit 1 998 Schiffen mit 2 729 000 t, dann Deutschland, Holland, Oesterreich, Frankreich, Spanien, Griechenland, Norwegen, Belgien in Reihenfolge der Schiffszahl.

— Die Roheinnahmen der 219 km langen **Eisenbahn Salonik-Monastir** beliefen sich in 1898 auf 1 956 154 Frcs. (gegen 2 587 530 Frcs. in 1897, einschliesslich der Militärtransporte in Höhe von 5 209 076 Goldpiaster), betrugen somit für das Kilometer 8 924 Frcs. (gegen 11 804 Frcs. in 1897). Der Gesellschaft ist von der türkischen Regierung eine jährliche Roheinnahme von 3 134 563 Frcs., d. h. für das Kilometer von 14 300 Frcs. garantirt. Demnach hat die Regierung die Einnahme der Bahnlinie mit 5 375 Frcs. für das Kilometer, im ganzen mit 1 178 409 (526 146) Frcs. zu ergänzen.

— Eine englische Unternehmergruppe hat nach Meldungen aus Athen dem Oberkommissär der **Insel Kreta**, dem Prinzen Georg, ein Angebot gemacht, den **Bau von Eisenbahnlinien** zur Verbindung der wichtigsten Punkte der Insel mit den Häfen zu übernehmen. Der Prinz soll erklärt haben, dass er das Projekt prüfen und binnen kurzem dem Konsortium seine Entscheidung bekanntgeben werde.

— Von der Rjäsan-Uralsk-Eisenbahngesellschaft wird, den „Birsh. Wed." zufolge, eine **Bahnlinie von Smolensk nach Koschedary** (in einer Länge von etwa 500 Werst) und innerhalb des Verkehrsgebietes der geplanten Bahn eine Reihe neuer Zweigbahnen projektirt. Darunter verdient besondere Beachtung die Zweiglinie Brjansk-Wjasma, welche Bahn eine wichtige Bedeutung gewinnen dürfte, weil sie als Magistrallinie für alle südlich von Wjasma belegenen Gouvernements dienen und somit zum kürzesten Wege nach Petersburg werden könnte.

Wenn dieses Projekt thatsächlich demnächst zur Ausführung gelangen sollte, so würde damit die Rjäsan-Uralskbahn einen grossartig angelegten Plan zur Durchführung bringen. Bekanntlich ist das ausgedehnte Netz der genannten Gesellschaft, das auch grosse Produktionsgebiete auf der asiatischen Seite der Wolga an das Eisenbahnnetz des europäischen Russlands anschliesst, in Bezug auf die Fortschaffung seiner sehr grossen Mengen an Massengütern ganz auf die Leistungsfähigkeit der Anschlussbahnen angewiesen. Da nun gerade in diesem Umstande eine ganz besonders grosse Behinderung für die Fortschaffung der eigenen Gütermengen lag, weil die Anschlussbahnen nicht die Möglichkeit besitzen, alles anstandslos weiterzuschaffen, so entschloss sich die Rjäsan-Uralsk-Eisenbahngesellschaft zum Bau einer Bahn von ihrer Endstation Dankow nach Smolensk. Diese Bahn wird voraussichtlich in kurzem dem Betriebe übergeben werden und damit für den bei Tambow zusammenfliessenden Güterstrom eine wesentliche Verkehrserleichterung geschaffen werden; denn dann liegt die Leitung der Güter bis Smolensk ausschliesslich in der Disposition der Rjäsan-Uralsk-Eisenbahn.

Aber offenbar genügt der äusserst rührigen und schneidigen Verwaltung der grossen Eisenbahngesellschaft das noch nicht, weil sie von Smolensk ab ausschliesslich auf die Riga-Orel-Staatsbahn angewiesen ist, um mit ihren Gütern an die Ostsee kommen zu können. Gelingt es ihr dagegen, die Konzession zum Bau der Bahn Smolensk-Koschedary (Station der St. Petersburg-Warschau- und Libau-Romnybahnen) zu erlangen, so hat die Gesellschaft freie Hand, den Verkehr bis Koschedary zu leiten, unabhängig von Verkehrsdispositionen der Anschlussbahnen und ist dann mit ihrem Endpunkte Koschedary nur noch 295 Werst von Libau und 257 Werst via Eydtkuhnen (und zwar Koschedary-Eydtkuhnen = 113 Werst, Eydtkuhnen-Königsberg 155 km = 145 Werst) von Königsberg entfernt.

Wenn man sich die Eisenbahnkarte Russlands ansieht und sich dabei vergegenwärtigt, dass die Rjäsan-Uralsk-Eisenbahngesellschaft schon zur Zeit rund 3 000 Werst (3 200 km) im Betriebe hat, dass etwa 600 Werst augenblicklich bereits im Bau sind, dass die geplante Neubaustrecke Smolensk-Koschedary gleichfalls 500 Werst lang wird, so muss man gestehen, dass es von ausserordentlicher Bedeutung sein kann, welcher Exportplatz am leichtesten und am gewinnbringendsten für eine so grosse Privatbahn zu erreichen ist.

Hierzu kommt bei der Rjäsan-Uralskbahn noch in Betracht, dass sie nicht nur sehr fruchtbare, getreidereiche Gebiete des europäischen Russlands durchzieht, sondern auch an drei Punkten, nämlich bei Kamychin, Ssaratow und Wolsk den gewaltigen Wolgastrom, die bedeutendste Verkehrsstrasse des russischen Reiches erreicht. Hierdurch wird das Verkehrsgebiet der Bahn erweitert zu dem des Wolgastromes (1 500 000 qkm), soweit ein Schiffsverkehr auf dem Strome und seinen Nebenflüssen möglich ist. Um jedoch die wirthschaftliche Bedeutung der Bahn voll zu würdigen, darf nicht übersehen werden, dass die Gesellschaft auch auf das asiatische Ufer der Wolga den Bau ihrer Linien ausgedehnt hat und mit den dort befindlichen rund 700 Werst zunächst den Uralfluss bei Uralsk und ferner von dieser Hauptlinie mit zwei Abzweigungen von Uralsk nach Alexandrow=Gai und von Gerschow nach Nikolajewsk am schiffbaren Irgiss, diese beiden wirthschaftlich wichtigen Punkte erreicht.

Es kann kaum einem Zweifel unterliegen, dass zur Zeit die Rjäsan-Uralsk-Eisenbahngesellschaft das wichtigste Privatbahnunternehmen ist, nicht nur weil dieselbe mit ihrem ausgedehnten Schienennetze hinübergreift nach Asien und dort bereits den Uralfluss erreicht hat, der die Verbindung mit Orenburg herstellt, sondern namentlich weil sie auch die Wolga an drei hervorragend wichtigen Punkten erreicht und damit in der Lage ist den Verkehr vom Kaspisee her mit zu bedienen. Neben allen diesen besonders günstigen Verhältnissen kommt natürlich auch das wichtige Produktionsgebiet im europäischen Russland in Betracht.

Da nun der Ausgangspunkt der vorliegenden Mittheilungen die geplante Verbindung des Kreuzungspunktes Smolensk (Station der Eisenbahnlinien Witebsk-Orel, Moskau-Brest und Endstation der Linie Dankow-Smolensk) mit der Station Koschedary ist, so sei zum Schluss auch noch darauf hingewiesen, dass durch die Linie Dankow-Smolensk und ihre Fortsetzung bis Koschedary für den Handel mit Hanf sehr wichtige Produktionsgebiete dem Handelsplatz von Königsberg bedeutend näher gebracht werden. Es kann nach alledem von dem geplanten Ausbau des Bahnnetzes für den Handel von Königsberg augenscheinlich ein recht bedeutender Zufluss von Handelsgütern erwartet werden.

Uebrigens soll keineswegs übersehen werden, dass hinter dieser wirthschaftlichen Bedeutung die militärische keineswegs sehr weit zurücksteht, denn die Entlastung der Moskau-Brest- und der St. Petersburg-Warschau-Eisenbahn wird gewiss nicht in letzter Linie zur Unterstützung einer baldigen Durchführung des Planes dienen.

— **Unfallentschädigungen der Rjäsan-Uralsk-Eisenbahn.** Seitdem die goldenen Zeiten für die Eisenbahnen in Russland vorüber sind, als noch den Reisenden keinerlei Entschädigung geleistet wurde für Schädigung der Gesundheit und des Lebens, haben die Bahnen doch schon mancherlei Erfahrungen gemacht, die sie davon überzeugten, dass das „allgemeine Statut für sämmtliche Bahnen Russlands, die dem öffentlichen Verkehr übergeben sind“, das ein Gesetz ist, unter Umständen recht schwere pekuniäre Opfer auferlegt. Wie sehr diese Ausgaben auf einzelnen Privatbahnen lasten, zeigt ein Vorgang bei der Rjäsan-Uralsk-Eisenbahn. Nach Mittheilung des Petersburger „Herold“ hat die genannte Eisenbahngesellschaft mit der Versicherungsgesellschaft „Pomoschtsch“ (zu deutsch „Hilfe“) einen Versicherungsvertrag abgeschlossen, demzufolge die letztere Gesellschaft vom 1./13. Januar d. J. die volle materielle Verantwortlichkeit für alle Unglücksfälle trägt, welche nicht nur den Beamten und Arbeitern der Bahn, sondern auch den Reisenden in den Zügen usw. sowie anderen Personen zustossen. Die Jahresprämie, die die Bahn hierfür der Gesellschaft zahlt, beträgt, dem „Ssyn Otetsch.“ zufolge, über 130 000 R.

Aus der vom Ministerium der Verkehrsanstalten veröffentlichten Unfallstatistik lässt sich zur Beurtheilung der auf der Rjäsan-Uralskbahn vorgekommenen Unfälle aus dem Jahre 1896 das folgende anführen.

Es ereigneten sich auf der 2 584 Werst langen Bahn:
im Eisenbahnbetriebe . . . . 296 Unfälle
ausserhalb des Eisenbahnbetriebes . . . . 17 „

Dabei wurden Personen getödtet oder verletzt und zwar:

a) Reisende:
getödtet: 3, d. h. auf 1 000 000 Personenwerst: 0,014,
verletzt: 10, „ „ „ 1 000 000 „ 0,047,

b) Beamte und Arbeiter:
getödtet: 20, d. h. auf 1 000 000 Lokomotivwerst: 1,57,
verletzt: 43, „ „ „ 1 000 000 „ 3,35,

c) Privatpersonen:
getödtet: 19,
verletzt: 20,

d) Personen, die durch ein Ereigniss zu Schaden kamen, das nicht mit dem Betriebe zusammenhing:
getödtet: 7,
verletzt: 67.

Die Unfallstatistik zeigt auf der Rjäsan-Uralskbahn hiernach sehr ungünstige Verhältnisse, sodass die immerhin hohe Jahresprämie nicht unvortheilhaft für die Eisenbahngesellschaft angelegt sein mag, wenngleich andererseits nicht übersehen werden darf, dass in der grössten Mehrzahl der Fälle die Höhe des Entschädigungsbetrages bei weitem nicht diejenige der in Westeuropa zu zahlenden Summen erreichen wird.

— **Die Verkehrsverhältnisse Sibiriens und der Winter.** In Sibirien ist der Winter rechtzeitig eingetreten und thut auch gehörig seine Pflicht, indem er Flüsse und Sümpfe mit Eis überzogen und eine schöne Schneedecke über das Land gebreitet hat, so dass der vorher unterbrochene Verkehr nunmehr wieder vollständig hergestellt ist. Wie energisch der Frost dort sein Regiment führt, kann daraus geschlossen werden, dass die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ bekannt macht, dass über den gewaltigen Jenissei ein Schienengleis gelegt worden ist und nunmehr der direkte Verkehr bis Krasnojarsk unbehindert stattfindet.

Die guten Wege ermöglichen auch wieder den Zusammenfluss von Gütern an der sibirischen Bahn und namentlich von Getreide. So theilen die „Ssew.-Sap. Sl.“ mit, dass in Tscheljabinsk z. Zt. etwa 5 000 000 Pud Getreide angehäuft sind, welche für die Häfen des schwarzen und baltischen Meeres und andere Punkte des europäischen Russlands bestimmt sind, aber weiter geht es nicht, die Ssamara-Slatoustbahn ist am Ende ihrer Leistungsfähigkeit. Erstaunlich ist es nur, dass den wiederholten und dringlichen Gesuchen an die Regierung wegen Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Erbauung eines zweiten Gleises seitens der Staatsbahnverwaltung mit stoischer Ruhe darauf hingewiesen wird, dass, sobald die im Bau befindlichen Bahnen, welche dazu bestimmt seien, über Perm den Verkehr zum Theil abzuleiten, die Kalamität beseitigt sein werde. Bis dahin kann sich der Verkehr, der Handel, die gesammte ökonomische Entwickelung Sibiriens mit der Hoffnung auf bessere Zeiten behelfen.

Wenn die Zeit auch nicht gar zu weit ab liegt, denn voraussichtlich wird die Perm-Kotlas-Eisenbahn im Laufe dieses Jahres für den regelmässigen Verkehr eröffnet werden, so kann doch nicht übersehen werden, dass eine wirksame Rückwirkung nur zur Zeit der Schifffahrt sich geltend machen wird, weil die Dwina von Kotlas bis Archangelsk benutzt werden muss. Es bleibt also abzuwarten, wie weit sich dieser Abflusskanal für sibirisches Getreide wirksam erweisen wird.

Im wesentlichen wird es darauf ankommen, ob es den Getreidehändlern vortheilhaft sein wird, das Getreide während der Wintermonate nach Kotlas zu bringen, dasselbe hier bis zur Eröffnung der Schifffahrt zu lagern und es dann über Archangelsk an den europäischen Markt zu schaffen.

— Im **südlichen China** besteht eine sehr lebhafte **Eisenbahnkonkurrenz zwischen England und Frankreich.** Beide Staaten sind bemüht, von ihren Besitzungen Birma und Tongking aus nach den chinesischen Grenzländern Eisenbahnstränge zu legen. England hat sich zu diesem Zwecke nach der „Nat. Zeitung“ bereits ungleich kräftigere Stützpunkte geschaffen, um Yünnan zu erreichen, als Frankreich. Nach der Besetzung von Rangun hat England im Jahre 1886 Eisenbahnen durch das ganze riesige Gebiet des alten Birmareiches gebaut. Stets war dabei die Grenze Chinas im Auge gehalten worden und theuere Expeditionen wurden ausgerüstet, um das Land zu erforschen und die Strecken festzulegen, welchen jene Bahnen folgen sollten. Heute ist der Anschluss an das geplante chinesische Bahnnetz nur eine Frage der Zeit. Schon 1877 wurde die Bahn von Rangun nach Promeh am Irawaddi eröffnet. Bald danach wurde eine Linie nach der bis dahin erreichten Militärgrenze durch Pegu nach Tunguh am Sittangflusse gebaut. Nach der völligen Unterwerfung des Landes vor 12 Jahren wurde unverweilt der Bau nach der alten Hauptstadt Awa begonnen, dann nach Amrapura und nach Mandaleh fortgesetzt, von wo die Strecke, in vielfachen Windungen den Irawaddi umgehend, die Stadt Katha, den heiligen Ort Bhamo und schliesslich Myitkynia erreicht, den Hauptort des gleichnamigen Grenzbezirkes. Hier ist der vorläufige Endpunkt der Irawaddibahn, die 725 englische Meilen lang ist. England hat sonach eine ausgebaute, in gutem Betriebe befindliche Bahn, welche von seinem birmanischen Reiche bis in das chinesische Grenzland ihre Fühler vorstreckt. Eine zweite grosse Bahn ist seit kurzem vollendet und erreicht, von Amrapura abzweigend, bei Kunlung die Grenze von Yünnan. Das gewaltige Netz dieser Bahnen wird bald eine dritte Linie vervollständigen, die, vom Delta des Salwinflusses ausgehend, im Norden von Siam die Schanstaaten durchquert, bei King-sen den Mekong kreuzt und in China die grosse Stadt Sumao erreicht. Ueber Pu-el wird die Strecke nach Kuey-yen weitergeführt und dann nach Yünnan-fu geleitet werden, wo sie den Anschluss an die grosse Jangtsebahn findet.

— Die britische **Ugandabahn** ist bis über Mto. Wamawe hinaus, etwa 245 Meilen, fertiggestellt. Die durch die Ueberschwemmung unterbrochene Linie ist sehr schnell wieder in guten Zustand gesetzt worden, so dass sie schon am 6. Januar von dem Sultan von Sansibar, der eine Reise durch seine auf dem Festlande liegenden Besitzungen machte, zu einer Extrafahrt benutzt werden konnta. Die Fahrt dauert hin und zurück je 10 Stunden.

— Die **Beïra-Eisenbahn** (Mozambique) ist bis auf 50 englische Meilen von Salisbury im Maschonaland fertiggestellt worden. Die wichtige Strecke beginnt an der Mündung des Pungwe, der Stadt Beïra gegenüber bei Fontes Ville. Sie erklimmt hinter der Station Mapanda das wellige Hochland, aus dem stellenweise quarzige Kuppen bis 5 000 Fuss emporragen. Bei Schimojo wird der wasserreiche Selousfluss auf einer stattlichen Brücke überschritten und bald hinter der portugiesischen Grenze die Goldfelder Umtalis erreicht. Die Bahn durchbricht dann die Querschluchten der reissenden Zuflüsse des Sabi und nähert sich Salisbury, das nun in kurzer Zeit mit der Küste verbunden sein wird. Mit den Freistaaten wird die Hauptstadt von Maschonaland durch die Bahn verbunden werden, die von Buluwayo nach dem Sambesi gebaut wird als das erste Glied der Kap-Kairobahn.

— **Panama-Eisenbahn.** Verkehr schafft Verkehr. Das zeigt sich sogar nicht selten bei blossen Projekten. Ein Kanalprojekt ruft gleich eine ganze Reihe von Konkurrenzprojekten hervor und zuweilen hört man auch von Eisenbahnprojekten, deren Ausführung sich verzögert, weil man sich über die Führung der Linie nicht einigen kann. Seitdem der Bau des Nikaraguakanals mit Hilfe der nordamerikanischen Republik beschlossene Sache ist, wird auch die Fortsetzung des verfallenen Panamakanals wieder erörtert und es gibt Kreise, freilich anscheinend Interessenten, die von europäischen Staaten eine Zinsbürgschaft erhoffen in der Meinung, dass Europa es sich etwas kosten lassen würde, um eine Konkurrenz gegen den Nikaraguakanal für seinen Verkehr zu besitzen. Bei dieser Gelegenheit erfährt man auch einiges über die Panama-Eisenbahn, mit deren Bau bekanntlich schon im Jahre 1850 begonnen wurde. Die Stadt Colon auf der Insel Manzanilla ist der östliche Ausgangspunkt der Panama-Eisenbahn, der Umschlagplatz für den Personen- und Waarenverkehr zwischen Europa und dem östlichen Amerika einerseits und dem westlichen Amerika andererseits. Grund und Boden gehört der Panama-Eisenbahngesellschaft. Anfang 1855 wurde die Panama-Eisenbahn eröffnet, sie ist 85 km lang und ihr höchster Punkt liegt nur 80 m über dem Meer.

Die einspurige Bahn führt stellenweise durch dichten Urwald, infolge des sumpfigen Untergrundes kommen Schwellenverschiebungen und Unterwaschungen häufig vor und nicht selten sind denn auch Entgleisungen. Wie ein Mitarbeiter des „Hamburger Vereinsblattes“ berichtet, waren vor einiger Zeit wenige Kilometer von Panama Bergrutschungen mit Abstürzen von Felsen und Baumstämmen vorgekommen, sodass der Betrieb auf zwei Tage unterbrochen werden musste. Die Regengüsse waren so stark gewesen, dass gleich hinter Colon die Schwellen fortgespült wurden und erst wieder befestigt werden mussten. Immerhin waren sie nach Wiederherstellung des Betriebes noch dermaassen überrieselt, dass die Fluthen bis in die Wagenabtheile hineinspülten. Die Kosten des Bahnbaues beliefen sich auf 32 000 000 ℳ. Beispiellos waren die Opfer an Menschenleben. Es sollen in den fünf Jahren des Bahnbaues etwa 6 000 Menschen am gelben Fieber gestorben sein, zumeist chinesische Kulis, die herbeigeholt wurden, als sich die Eingeborenen zu faul und ungeschickt erwiesen. Man sagt, dass unter jeder Schwelle der Bahn ein todter Chinese begraben liege. Beiläufig bemerkt, ist der Personenverkehr der Bahn nicht bedeutend, dagegen wächst der Waarenverkehr immer mehr an.

Allgemeines.

— **Fahrgeschwindigkeit als Ursache von Eisenbahnunfällen.** Ueber den „Eisenbahnschrecken“ und die Ursachen der Eisenbahnunfälle bringt ein Wiener Blatt Betrachtungen, die trotz ihres feuilletonistischen Charakters manches Wahre enthalten. Treffend werden u. a. die sich stets steigernden Ansprüche an die Fahrgeschwindigkeit der Züge charakterisirt:

„An manchem Unfall ist ohne Zweifel hauptsächlich die gierige Jagd nach Zeitersparniss schuld, die ein Kennzeichen unseres nervösen Zeitalters bildet. Weil wir uns mit der Schnelligkeit des Blitzes durch Telephon und Telegraph über Länder und Meere verständigen können, wollen wir auch schon mit unserer hocheigenen Person gewissermaassen im Fluge an das andere Ende des Erdballes gebracht werden. Kein Schnellzug ist den modernen Menschen schnell genug. Es muss einen „Blitzzug“ geben, einen Orientexpresszug, einen „Flying Scotchman“ und dergleichen bis zur rasenden Todesverachtung dahinsausende Züge mehr. Ja, du lieber Himmel, wenn solchen tollen Anforderungen gegenüber das Material einmal versagt, wenn ein Radreifen springt, eine Kurve trotz der Ueberhöhung ein Räderpaar hinausschleudert oder ein Schienenband zum Teufel geht, so ist das wahrlich kein Wunder. Was fangen denn die eiligen Menschen eigentlich mit der ‚ersparten‘ Zeit an? Wird sie von ihnen so nützlich verwendet, dass das Resultat die Gefahr aufwiegt, in die sie sich begeben haben? Mit nichten! Immer wollen die Nichtsthuer, die Bäderreisenden und Globetrotters am raschesten fahren. Der eine muss noch zum zweiten Akte in der Pariser Grossen Oper zurecht kommen, der andere versäumt die ersten Starts bei einer Regatta, der dritte hat sich den Haarkräusler bestellt. Unseliger Hunger nach windesschneller Ortsveränderung, um anderswo dem Vergnügen zu fröhnen! Das kann man langsamer, sicherer und dabei immer noch schnell genug haben. Bekanntlich fahren die Eisenbahnzüge in Amerika nicht übermässig rasch, legen aber bedeutende Strecken in durchaus befriedigender Zeit zurück, weil sie wenig Aufenthalte haben. Die Stationsaufenthalte betragen bei Personenzügen 20—30 % der Gesammtfahrtdauer. Die Beschränkung der Aufenthalte auf die nothwendigen Wasserstationen und wichtigsten Verkehrsorte beschleunigt somit jeden Zug um ein Beträchtliches, ohne dass ein wahnwitziges Fahrtempo von nöthen wäre. Aus diesem Grunde müssen auch in der Regel die Gesuche um Anhalten der Schnellzüge in kleineren Stationen abgewiesen werden. Man kann nicht so oft die Arbeitsenergie, die der rollende Zug in sich aufgespeichert hat, durch die Bremse zerstören und beim Antriebe wieder neue Energie zu sammeln haben, wenn die Gesammtgeschwindigkeit des Zuges nicht fühlbar leiden oder der Maschinenführer nicht verleitet werden soll, den Ausfall durch bedenkliche Ueberbietung der kürzesten Fahrzeit hereinzubringen. Doch was nützt es, den Menschen von heute Geduld zu predigen? Der Eisenbahnschrecken, der nach jedem Unfall aufflammt, ist nicht nachhaltig genug, sie von den äussersten, muthwilligen, um nicht zu sagen frevelhaften Ansprüchen an Fahrgeschwindigkeit zurückzuhalten. Der wie wild vorwärtsstürmende Eilzug, der mit seinem Flankenwind wie ein Orkan vorbeibraust, er ist das moderne Sinnbild der ruhelosen, verwegenen Jagd nach dem Glück!“

— Durch die Tagespresse gehen einige interessante Zahlen über **Bau- und Betriebskosten verschiedener Bahnen**, die wir hier wiedergeben, ohne für die Richtigkeit des Gesagten irgend welche Gewähr übernehmen zu wollen. Eine kurze Linie in Frankreich wurde unlängst für den geringen Betrag von 19 160 ℳ. für das Kilometer hergestellt; das ist aber nur unter den denkbar günstigsten Verhältnissen möglich. Von allen europäischen Bahnen sind die Schwedens die billigsten, die — immer durchschnittlich für 1 km — 81 200 ℳ. gekostet haben. Ferner betrugen die Baukosten in Norwegen 94 340 ℳ., in Dänemark 106 666 ℳ. Am höchsten waren sie in Grossbritannien: 597 340 ℳ., diesem zunächst in Frankreich: 360 000 ℳ., ferner in Belgien: 344 000 ℳ.; während sich in ganz Europa die Durchschnittskosten für das Kilometer auf 312 000 ℳ. belaufen. Betriebskosten erfordern die Eisenbahnen für das Kilometer: in Schweden 3 860 ℳ., in Norwegen 4 000 ℳ., in Grossbritannien aber 25 600 ℳ. und in Europa durchschnittlich für das Jahr 14 000 ℳ.

— Ueber den neuen Plan eines **Kanaltunnels** wird aus London gemeldet. Die Sturmwochen des vorigen Jahres und die Orkane der letzten Tage haben auf den Durchgangsverkehr einen geradezu vernichtenden Einfluss gehabt. Die Züge, welche von London, Viktoria und Charing Cross abgingen, blieben in Dover liegen und manchmal warteten die Passagiere von drei oder fünf Zügen auf eine Gelegenheit, nach Calais oder Boulogne zu gelangen. Am 4. Januar d. J. versuchten die Calaisdampfer dreimal vergebens, in Dover zu landen, ebenso erging es den Steamern von Dieppe, und der Dampfer von Ostende musste, nachdem er bei furchtbarem Wetter über 20 Stunden auf der Rhede manövrirt hatte, wieder umkehren. Die Stimmung der Passagiere kann man sich ungefähr vorstellen! Es kommt aber hierbei keineswegs nur der verhältnissmässig geringe Personenverkehr in Betracht, sondern es handelt sich um eine internationale Verkehrsstörung. Die alte Parole von der stolzen Isolirung auf seiner Insel vermag England heute nicht mehr mit Erfolg vorzubringen. Der Weltverkehr wird durch die infolge des Wetters eintretenden Pausen empfindlich gestört. Es muss ein Weg über den Kanal gefunden werden, der dem Verkehre Sicherheit vor Zufällen bietet, wie der, dass die indische Post um mehrere Tage verspätet eintrifft, weil wegen des Sturmes die Häfen am Kanal gesperrt sind. Das frühere Projekt eines Tunnels nach Calais ist aufgegeben worden. England hasst eine so nahe Verbindung mit Frankreich; es will mit den unruhigen Franzosen in keine zu nahe Berührung kommen, da sich aber die Störung des Handels immer mehr bemerklich macht, so muss darauf gesonnen werden, Abhilfe zu schaffen. Es sind zu diesem Behufe mit der belgischen Regierung wegen der Herstellung eines Tunnels von Dover nach Ostende Verhandlungen angeknüpft worden. Eine enge Verbindung mit Belgien stösst hier nicht auf dieselben Bedenken, die eine solche mit Frankreich hervorruft. Belgien als ein kleines und neutrales Land flösst auch dem ängstlichsten Patrioten nicht die Besorgnisse ein, die er, wenn es sich um Frankreich handelt, nicht unterdrücken kann. Der Plan liegt bereits vollständig fertig vor und die Arbeiten werden angeblich auf keine grossen Schwierigkeiten stossen. Wenn die Parlamente beider Länder den Plan annehmen, so kann der Tunnel nach Angabe der Sachverständigen in sechs Jahren gebaut sein.

— **Lichtelektrische Telegraphie.** Diese neue, von Professor Zickler in Brünn erfundene Art der elektrischen drahtlosen Telegraphie baut sich auf die von Professor Heinrich Herz bereits im Jahre 1887 beobachtete Erscheinung auf, dass ultraviolette Strahlen die Eigenschaften besitzen, elektrische Ladungen auszulösen. Zieht man nämlich die kugelförmigen Elektroden eines im Gange befindlichen Induktoriums so weit auseinander, dass die vorhandene Spannung nicht mehr ausreicht, um Funken überspringen zu lassen, und setzt sodann diese Funkenstrecke der Bestrahlung durch ultraviolettes Licht aus, so wird die Funkenentladung sofort wieder eintreten. Elektrische Bogenlampen erzeugen, wie bekannt, ein Licht, welches sehr reich an ultravioletten Strahlen ist, und erweist sich sonach für die Veranlassung solcher Entladungen ganz vorzüglich geeignet. Zum Zwecke der Durchführung von Versuchen, das elektrische Licht zur Telegraphie ohne Draht zu verwerthen, wurde das Licht mittelst Spiegeln und Linsen konzentrirt und sodann nach Art der Scheinwerfer auf den bestimmten Punkt hingelenkt. Um dies zu ermöglichen, bringt der Konstrukteur die ganze Vorrichtung in einem beweglichen, mit einer entsprechenden Ausstrahlungsöffnung versehenen Gehäuse unter. Die Ausstrahlungsöffnung selbst wird mit einer Blende ausgerüstet, welche sich nach Bedarf, ähnlich wie die Momentverschlüsse bei den photographischen Apparaten, abheben und vorschieben lässt. Als Blende dient eine gewöhnliche Glasscheibe, da Glas die Eigenschaft besitzt, die ultravioletten Strahlen zu absorbiren. Hierdurch wird noch der weitere Vortheil erreicht, dass das sichtbare Licht stets ungehindert ausstrahlen kann, und somit eine Beobachtung von aussen, ob telegraphirt oder nicht, ausgeschlossen ist. Es dürfen jedoch aus dem gleichen Grunde zur Konzentrirung des Lichtes nur Bergkrystalllinsen verwendet werden, welche die Eigenschaft, ultraviolette Strahlen

zu absorbiren, nicht besitzen. Die Schriftzeichen sind nach dem Morsesystem eingerichtet und können auch mittelst Morseapparat bleibend niedergelegt werden. Wird nämlich die Funkenstrecke des als Empfänger dienenden Induktoriums von violetten Lichtstrahlen getroffen, so erfolgen die Entladungen und es entstehen in dem Raume um die Funkenstrecke schwache elektrische Wellen, welche auf einen Kohärer wirken. Dieser überträgt nun die hierdurch verursachten Erregungen entweder auf ein Telephon, ein Relais oder eine elektrische Klingel. Professor Zickler hat seine Versuche bereits auf eine Entfernung von etwa 1,5 km ausgedehnt. („Schweiz. Bauztg.")

— Von den Leistungen eines neuen **Unterseebootes** werden in der Tagespresse folgende etwas abenteuerlich klingende Mittheilungen gemacht:

20 000 Meilen unter dem Meeresspiegel zu laufen vermag das von dem Amerikaner M. Simon Lake konstruirte Boot Argonaute. Der Erfinder war zehn Jahre alt, als er den Roman Jules Verne's: „20 000 Meilen unter dem Meeresspiegel" las und er ruhte nicht, bis er ein Fahrzeug erfunden, welches den phantastischen Beschreibungen des Schriftstellers entsprach. Argonaute ist in Form einer Cigarre erbaut, misst 36 Fuss in der Länge und wird durch Gas in Bewegung gesetzt. Es enthält eine Taucherkammer, mit komprimirter Luft angefüllt, durch elektrisches Licht erleuchtet und mit einem Telephon ausgestattet. Das Boot kann bis zu einer Tiefe von 100 Fuss untertauchen. Es ist so gebaut, dass es auf dem Boden des Meeres rollen kann — und das ist das Neue an dieser sensationellen Erfindung; soll es bis zu einer sehr bedeutenden Tiefe unter Wasser gehen, so werden grosse Cylinder, mit komprimirter Luft angefüllt, an Bord gebracht. Unlängst hat der Erfinder mit einer Equipage, in welcher sich fünf Menschen befanden, mehrere tausend Meilen unter Wasser zurückgelegt. In Kriegszeiten vermag das Boot unschätzbare Dienste zu leisten und in Friedenszeiten kann es die Schätze untergegangener Schiffe heben und den Grund des Meeres, auf dem sich im Laufe der Jahrtausende fabelhafte Reichthümer aufgestapelt haben müssen, durchforschen. Von welcher Bedeutung und welcher Ergiebigkeit solche Rekognoscirungsfahrten sein müssen, kann man ermessen, wenn man aus einer amtlichen Statistik des amerikanischen Marinedepartements erfährt, dass die Schiffe, welche jährlich untergehen, mit ihrer Ladung einen Werth von 100 000 D. repräsentiren.

Württembergischer Hauptfinanzetat für den Zeitabschnitt 1. April 1899/1901.

Aus dem Vortrag des Staatsministers der Finanzen an die württembergische Ständeversammlung zum Entwurf des Finanzgesetzes und des Hauptfinanzetats für den Zeitabschnitt vom 1. April 1899 bis 31. März 1901 ist bezüglich der Eisenbahnverwaltung folgendes zu entnehmen.

Die Staatsschuld wird am 1. April 1899 betragen 485 230 000 Mark, wovon auf die allgemeine Staatsschuld 34 920 661 ℳ. und auf die Eisenbahnschuld 450 309 339 ℳ. entfallen. Für die Finanzperiode 1899/1900 sind vertragsmässig rund 5 000 000 ℳ. zu tilgen; andererseits ist für Rechnung theils bewilligter, theils erst zu bewilligender Eisenbahnbaukredite die Aufnahme von zwei weiteren Eisenbahnanlehen im Gesammtbetrage von 18 000 000 ℳ. in Aussicht genommen.

Vergleicht man den unter dem Aufwand für die Staatsschuld begriffenen Bedarf für Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld, welcher sich für Verzinsung im ersten Jahre auf 15 933 488 ℳ., im zweiten Jahre auf 16 187 095 ℳ., für Tilgung im ersten Jahre auf 2 428 175 ℳ., im zweiten Jahre auf 2 733 025 ℳ. berechnet, mit dem veranschlagten Reinertrag der Staatseisenbahnen, so ergibt sich, dass der letztere hinter dem Bedarf für Verzinsung und Tilgung für 1899 um 1 729 763 ℳ., für 1900 um 2 143 220 ℳ. zurückbleibt, dagegen den Bedarf für Verzinsung allein für 1899 um 698 412 ℳ., für 1900 um 589 805 ℳ. übersteigt. Dieses gegen bisher günstige Verhältniss ist theils der Zinsherabsetzung für die früheren Anlehen von 4 % auf 3,5 %, theils den steigenden Reinerträgen der Staatseisenbahnen zu verdanken.

Der Aufwand für das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, welcher zu zwei Dritttheilen auf den Etat der Eisenbahnen, zu einem Drittheil auf den Etat der Posten und Telegraphen übertragen wird, ist um jährlich 11 910 ℳ. höher angenommen.

Der Umfang der Geschäfte, welchen die fortschreitende Entwickelung der Verkehrsanstalten, insbesondere der Staatseisenbahnen, der Abtheilung des Ministeriums für die Verkehrsanstalten gebracht hat, sowie die Bedeutung der ihr obliegenden Aufgaben lassen es als wünschenswerth erscheinen, der schwach besetzten Verkehrsanstaltenabtheilung einen Unterstaatssekretär in der Person des Präsidenten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen beizugeben zu theilweiser Stellvertretung des Ministers, hauptsächlich aber um einen regelmässigen persönlichen Verkehr des Ministers mit dem ersten Vorstand der Generaldirektion schon im Stadium der vorbereitenden Geschäftsbehandlung sicherzustellen. Für den Unterstaatssekretär ist ein nicht pensionsberechtigtes Nebengehalt von 3 000 ℳ. jährlich vorgesehen.

Der Reinertrag der Eisenbahnen ist angenommen:

		gegenüber 1898
für das Etatsjahr 1899 zu	16 631 900 ℳ.	+ 1 385 900 ℳ.
„ „ „ 1900 „	16 776 900 „	+ 1 530 900 „

Die durchschnittliche Betriebslänge der Bahnen wird voraussichtlich betragen:

	für den Personenverkehr	für den Güterverkehr
im Etatsjahre 1899 . .	1 797,11 km	1 800,67 km
„ „ 1900 . .	1 873,58 „	1 879,87 „

Die gesammten Roheinnahmen sind
für das Etatsjahr 1899 zu . 51 220 000 ℳ.
„ „ „ 1900 „ . 52 330 000 „
veranschlagt, mithin höher gegen 1898
im ersten Jahre um . . . 5 410 000 ℳ.
„ zweiten „ „ . . . 6 570 000 „

Bei dem Personen- und Gepäckverkehre ist unter Zugrundelegung einer kilometrischen Einnahme für 1899 von 9 332 ℳ. und für 1900 von 9 196 ℳ. eine Mehreinnahme
für 1899 von . . . . . . 1 470 000 ℳ.
„ 1900 „ . . . . . . 1 930 000 „
und bei dem Güterverkehre bei einer kilometrischen Einnahme für 1899 von 16 810 ℳ. und für 1900 von 16 501 ℳ. eine Mehreinnahme
im ersten Jahre von . . . 3 540 000 ℳ.
„ zweiten „ „ . . . 4 290 000 „
berechnet.

Hierbei ist davon ausgegangen, dass sich nach der Verkehrsentwickelung der letzten Jahre in den beiden Etatsjahren 1899 und 1900 gegenüber dem Etatsjahre 1898 die Einnahmen sowohl beim Personen- als beim Güterverkehre um jährlich 2 % steigern, dass aber andererseits einzelne Tarifherabsetzungen, insbesondere die Einführung des Stückgutstaffeltarifes für die Güterbeförderung, die Wirkung der Verkehrssteigerung auf den Ertrag etwas beeinträchtigen werden.

Im Etatsjahre 1897 betrug die wirkliche kilometrische Einnahme
beim Personen- und Gepäckverkehre 9 117 ℳ.
„ Güterverkehre . . . . 16 569 „

Die Gesammtausgaben sind veranschlagt
für das Etatsjahr 1899 mit . . . . 34 588 100 ℳ.
„ „ „ 1900 „ . . . . 35 603 100 „
mithin gegenüber dem Etat von 1898
für 1899 mehr . . . . 4 024 100 ℳ.
„ 1900 „ . . . . 5 030 100 „

Von diesem Mehrbedarf werden gegen 1898 auf die persönlichen Ausgaben der Betriebsverwaltung entfallen
für 1899 . . . . 2 096 160 ℳ.
„ 1900 . . . . 2 586 494 „
hiervon trifft auf Gehalte ein Mehr
für 1899 von . . . . 685 814 ℳ.
„ 1900 „ . . . . 896 989 „

Dasselbe entsteht hauptsächlich durch eine starke Vermehrung der Zahl der Beamten, insbesondere der Eisenbahnsekretäre, Eisenbahnassistenten, Stationsmeister und Stationskassirer, der Aufseher und vor allem des Zugbegleitungs-, Wagenrevisions-, Lokomotiv- und Wärterpersonals, welche beantragt ist theils um weiterem, bisher gegen Tagegeld ständig verwendetem Personal etatsmässige Anstellung zu verschaffen, theils wegen der Eröffnung neuer Linien, namentlich aber wegen der Vermehrung der Zahl der Züge und zur grösseren Sicherstellung des Betriebes. Zu einem Theile ist der Mehrbedarf auch durch die Einwirkung der neuen Gehaltsordnung veranlasst.

Bei den anderen persönlichen Ausgaben ergibt sich ein Mehrbedarf
für 1899 von . . . . 1 410 346 ℳ.
„ 1900 „ . . . . 1 680 505 „
welcher hauptsächlich auf Wohnungsgelder, Dienstaushilfe, Tag- und Akkordlöhne, Fahr- und Nachtgelder und den Zuschuss zur Unterstützungskasse der Verkehrsanstaltendiener entfällt.

Bei den sachlichen Ausgaben werden
für 1899 . . . . 1 920 000 ℳ. und
„ 1900 . . . . 2 445 000 „

mehr gefordert. Hier fällt insbesondere der erhebliche Mehrbedarf für Brennmaterialien, für die Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen und Betriebsmittel, sowie für die Benutzung fremder Betriebsmittel ins Gewicht.

Nach dem eben ausgeführten ist bei der Eisenbahnverwaltung in der neuen Finanzperiode nicht nur bei den Einnahmen, sondern auch bei den Ausgaben ein erheblicher Zuwachs zu erwarten. Es ist jedoch der muthmaassliche Zuwachs bei den Einnahmen gegenüber demjenigen bei den Ausgaben um durchschnittlich jährlich rund 1 460 000 ℳ höher angenommen, so dass sich statt einem im Etat für 1898 angenommenen Reinertrag von rund 15 250 000 ℳ ein solcher von durchschnittlich jährlich rund 16 710 000 ℳ berechnet. Diese Summe übersteigt den durchschnittlichen Jahresertrag der Ablieferungen zur Staatshauptkasse in den 10 Etatsjahren 1888 bis 1897 mit 14 740 000 ℳ um nahezu 2 000 000 ℳ.

Da sich erfahrungsgemäss im Reinertrag der Staatseisenbahn erhebliche Schwankungen zeigen, welche auf die geordnete Führung des Staatshaushaltes von störendem Einfluss sind, gebietet indessen die Vorsicht, nicht den vollen ebengenannten Reinertrag der Staatseisenbahnen als Ablieferung zur laufenden Verwaltung in den Etat einzustellen und denselben damit zur Deckung fortdauernder Staatsausgaben mitzubestimmen.

Es ist daher nach einer besonderen Gesetzesvorlage zur theilweisen Verminderung des Einflusses der Schwankungen in den Reinerträgen der Eisenbahnen auf den Staatshaushalt die Einrichtung eines Reservefonds der Staatseisenbahnen vorgeschlagen und soll diesem Fonds von dem vorgesehenen Reinertrag für 1899 und 1900 der die Summe von 16 300 000 ℳ übersteigende Ertrag, mithin nach dem Etat für 1899 ein Betrag von 331 900 ℳ, nach dem Etat für 1900 ein solcher von 476 900 ℳ überwiesen werden.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 17. November 1898 dem öffentlichen Verkehre übergebene 29,65 km lange Strecke Beszterczе-Borgó-Beszterczе der Szamosthaler Eisenbahn ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Die bisher dem Personenverkehr dienende Haltestelle Rahmel, an der Bahnstrecke Stolp-Danzig zwischen Rheda und Kielau gelegen, ist am 10. Februar d. J. auch für den Stückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Leichen sowie Sprengstoffen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Danzig in Nr. 11 — Inser.-Nr. 362 — d. Ztg.).

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Die an der Bahnstrecke Stendal-Wittenberge gelegene, gegenwärtig nur dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr dienende Haltestelle Eichstedt i/Altm. wird am 1. März d. J. auch für den Thierverkehr eingerichtet werden. Die Abfertigung von lebenden Thieren in mehrbödigen Wagen bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg in Nr. 11 — Inser.-Nr. 363 — d. Ztg.).

Stargard-Cüstriner Eisenbahn. Die Haltestellen Görlsdorf und Kerkow werden vom 15. Februar d. J. ab auch für den Stückgutverkehr eingerichtet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg. Der an der Strecke Tilsit-Memel gelegene Haltepunkt Jon Kugeleit führt fortan den Namen Kugeleit.

I. Entwurf der neuen, vom 1. Juni 1899 ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse.

Den zur Prüfung der Entwürfe neuer Fahrscheinverzeichnisse berufenen Stellen sind mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 5. Februar d. J. Nr. 392 die I. Entwürfe eines neuen alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses zur Prüfung sowie zur Eintragung der zweiten Anmeldung von Aenderungen jeder Art in je zwei Exemplaren zugegangen. Der geschäftsführenden Verwaltung ist je ein ergänztes und berichtigtes Exemplar des arithmetischen und alphabetischen Fahrscheinverzeichnisses bis **spätestens am Abend des 18. Februar d. J.** zurückzusenden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 325 vom 20. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 8. Februar d. J.).

Nr. 527 vom 3. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung des Art. 15 [5] (6) des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 8. Februar d. J.).

Nr. 532 vom 2. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 65 über die am 12./13. Januar d. J. in Berlin abgehaltene Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres (abgesandt am 8. Februar d. J.). (Die nächste Sitzung des Ausschusses soll am 5. Oktober d. J. in Düsseldorf stattfinden.)

Nr. 606 vom 7. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 8. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Saarbrücken-bayerischer Güterverkehr. Auf Seite 6 des Nachtrags IV vom 1. Oktober 1898 ist die Entfernung Neunkirchen (Saar)-München Rangirbahnhof von 573 km auf 473 km zu berichtigen.

München, den 5. Februar 1899. (395)

Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Die Stationen Burbach (Sieg) und Neunkirchen (Sieg) der Deutz-Giessener Strecke erhalten die Bezeichnung „Burbach (Westf.)“ bezw. „Neunkirchen (R. B. Arnsberg)“, die Station Morsbach bei Wissen der Nebenbahn Wissen-Morsbach die Bezeichnung „Morsbach (Kreis Waldbröl)“ und die Haltestelle Reichelsheim der Nebenbahnstrecke Friedberg-Beienheim-Nidda die Bezeichnung „Reichelsheim (Wetterau).“

Frankfurt a/M., 9. Februar 1899. (396)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. wird der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) im Verkehr mit den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn auf folgende zu Grubenzwecken bestimmte Hölzer ausgedehnt: Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis zu 1,5 m Länge.

Ferner gelangen mit dem gleichen Zeitpunkte direkte Frachtsätze zwischen den Stationen Göhrenz-Albersdorf, Groitzschen, Hohenmölsen, Lausen, Milzau, Webau, Weickersdorf und Werschen des Direktionsbezirks Erfurt einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn andererseits, sowie zwischen Pommerensdorf des Direktionsbezirks Stettin einerseits und den Stationen der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau und Hansdorf-Priebus andererseits zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Stettin, den 8. Februar 1899. (397)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lausitzer Eisenbahngesellschaft in Sommerfeld.
Mit Wirksamkeit vom 1. April 1899 erscheint zu den Lokaltarifen der Nebenbahnen Rauscha-Freiwaldau der Nachtrag III und Muskau-Teuplitz-Sommerfeld der Nachtrag II.

Dieselben enthalten unter anderem neue Bestimmungen:

1. über die Abfertigung und Beförderung von unverpackten einsitzigen Zweirädern als Reisegepäck;
2. über die Be- und Entladefristen für Wagenladungsgüter;

ausserdem die Einführung von Sonntagsrückfahrkarten II. und III. Klasse im Verkehr ab sämmtlichen Stationen der Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld nach Muskau.

Beide Nachträge sind zum Preise von je 10 ₰ von der Direktion der lausitzer Eisenbahngesellschaft in Sommerfeld und den einzelnen Stationen zu beziehen.

Sommerfeld, den 9. Februar 1899. (398)
Die Direktion.

Main-Neckareisenbahn.
Die bis Ende 1898 für den Binnengüterverkehr der Main-Neckarbahn und den Wechselverkehr der deutschen Bahnen unter sich gewährte Frachtermässigung für Eis in Wagenladungen wird mit Gültigkeit vom 1. Februar bis Ende Dezember l. J. wieder in Kraft gesetzt.

Darmstadt, den 6. Februar 1899. (399)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.
Mit Wirksamkeit vom 1. April 1899 erscheint zu dem Lokaltarif der Nebenbahn Hansdorf-Priebus der Nachtrag VI, durch welchen die Nachträge I bis V aufgehoben bezw. ersetzt werden.

Unter anderem enthält dieser Nachtrag neue Bestimmungen:

1. über die Abfertigung und Beförderung von unverpackten einsitzigen Zweirädern als Reisegepäck,
2. über die Be- und Entladefristen für Wagenladungsgüter

und ist zum Preise von 20 ₰ bei der Betriebsverwaltung der Nebenbahn Hansdorf-Priebus in Sommerfeld und den einzelnen Stationen erhältlich.

München, den 9. Februar 1899. (400)
Die Direktion.

Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif.
Vom 15. Februar 1899 ab gilt der Tarif auch für den Binnenverkehr der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn. Aufgehoben wird der Lokaltarif der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn für die Beförderung von Milch, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. April 1895, soweit die Beförderung von lebenden Thieren in Betracht kommt.

Berlin, den 7. Februar 1899. (401)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.
Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. wird die zwischen den Stationen Kielau und Rheda i/W.-Pr. gelegene Haltestelle Rahmel in den obigen Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 8. Februar 1899. (402)
Königliche Eisenbahndirektion.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.
Der bis zum 31. Dezember v. J. in Geltung gewesene Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen wird im Binnenverkehr der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn mit sofortiger Gültigkeit wieder in Kraft gesetzt.

Neustadt O/S., den 7. Februar 1899. (403)
Die Direktion.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.
Der bis zum 31. Dezember v. J. in Geltung gewesene Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen wird im Binnenverkehr der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn mit sofortiger Gültigkeit wieder in Kraft gesetzt.

Rawitsch, den 7. Februar 1899. (404)
Die Direktion.

Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband.
Im Verkehr mit Stationen der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-, Lübeck-Büchener, Kiel-Eckernförde-Flensburger, Neubrandenburg-Friedländer und Wittenberge-Perleberger Bahn tritt mit dem heutigen Tage bis Ende d. J. ein Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien und den für den letzteren vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen in Kraft.

Ferner wird vom 15. d. Mts. ab im Verkehr mit den Stationen der Paulinenaue-Neuruppiner Bahn bei der Frachtberechnung für Kartoffeln und Rüben etc. nach dem Rohstofftarif der seitherige Kilometerzuschlag dieser Bahn nicht mehr in Ansatz gebracht.

Essen, den 9. Februar 1899. (405)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den Nachträgen 4 und 5 zum Gütertarif für die preussische Staatsbahngruppe IV enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Ziegelsteine von Loxstedt, Oldenbüttel, Osterholz-Scharmbeck und Hammersbeck nach Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Burg-Lesum, Ritterhude und Stubben bleiben über den 1. Juni d. J. hinaus bis auf weiteres in Kraft.

Hannover, den 8. Februar 1899. (406)
Königliche Eisenbahndirektion.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.
Mit sofortiger Gültigkeit erhält im Binnentarif der Greifswald-Grimmener Eisenbahn der Ausnahmetarif 3 (Kalitarif) folgenden Wortlaut:

Ausnahmetarif 3 (Kalitarif) für Kalidüngesalze zu einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali.

Grimmen, den 9. Februar 1899. (406a)
Die Direktion der Eisenbahngesellschaft Greifswald-Grimmen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.
Am 15. Februar d. J. treten für Holz des Spezialtarifs II und III bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze in Kraft:

Nach Salzungen (K. E. D. Erfurt)	Anhang zu den Tarifheften 1 und 2	
	Ausnahmetarif Nr. 14	Neuer Ausnahmetarif Nr. 19
	Holz des Spezialtarifs	
	II	III
von	Pfennig für 100 kg	
Wien K. F. N. B.	191	145
Wien (Donauuferbahnhof) K. F. N. B.	198	152
Wien Oe. N. W. B.	191	145
Nussdorf K. K. Oe. St. B. / Wien II (K. F. J. B.) K. K. Oe. St. B. / Wien (Lagerhaus) K. K. Oe. St. B. / Wien (Praterkai) K. K. Oe. St. B.	191	145
Wien I (K. E. B.) K. K. Oe. St. B.	201	155
Wien (Donaukaibahnhof) K. K. Oe. St. B.	198	152
Wien St. E. G.	191	145

Diese Frachtsätze gelten nur für die Richtung aus Oesterreich.

Breslau, den 7. Februar 1899. (407)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Warschauer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 20. März/1. April d. J alten/neuen Stils wird der vierte Nachtrag zu dem deutsch-Warschauer Gütertarif (Anhang zu dem deutsch-russischen Gütertarif) herausgegeben. Derselbe enthält:

1. Aufnahme neuer Stationen.
2. Einen neuen Ausnahmetarif für die Beförderung von Stückgütern zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern.
3. Aenderung und Erhöhung von Frachtsätzen einzelner Stationen der Tariftabelle II B.

4. Anderweite ermässigte Frachtsätze für Eilgut und die beiden Stückgutklassen für die nichtrussischen Strecken.

Druckstücke des Nachtrages können vom 20. d. M. ab von den Fahrkartenausgabestellen der Tarifstationen käuflich bezogen werden. Bis dahin ertheilt über einzelne Sätze unser Central-Abrechnungsbüreau Auskunft.

Bromberg, den 6. Februar 1899. (408)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Tarifheft 5.

Am 10. d. Mts. treten bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember d. J., für die Beförderung von Holz der Abtheilung b nachstehende direkte Frachtsätze in Kraft:

Von	nach	
	Falkenstein	Wülknitz
	Pfennig für 100 kg	
Beraun	73	84
Budweis	82	102
Böhm. = Kubitzen= Vollmau	77	105
Horazdowic=Babin	74	101
Nepomuk	71	98
Rudig	71	77
Taus	74	101
Wollschau	73	99

Von	nach					
	Leipzig (bayer. und Dresd. Bhf.), Leipzig-Stötteritz	Leipzig (Berliner Bhf.)	Leipzig (Eilenb. Bhf.)	Leipzig (Magdeb. Bhf.)	Leipzig (thüring. Bhf.)	Leipzig-Eutritzsch
	Pfennig für 100 kg					
Böhm.=Kubitzen= Vollmau	100	102	103	102	100	102

Dresden, am 4. Februar 1899. (409)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 15. Februar d. J. tritt zum Heft 3 (Theil II) des Verbandsgütertarifs der Nachtrag 3 in Kraft. Derselbe enthält: ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut und allgemeine Stückgutklasse), anderweite Frachtsätze für die Station Hoogezand-Sappemeer der niederländischen Staatsbahn, Frachtsätze für die in den Ausnahmetarif 19 für thüringische etc. Waaren neu einbezogenen Stationen Gera (Reuss) S. St. B. der sächsischen Staatsbahnen und Gera (Reuss) preuss. Stsb. des Direktionsbezirks Erfurt sowie Aenderungen und Ergänzungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 6. Februar 1899. (410)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr. (Gruppen VI/VII.)

Am 1. d. Mts. ist der Tarifnachtrag VII in Kraft getreten, welcher die im Rückvergütungswege Anwendung findenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 S für Schiffsbaueisen nach den Stationen Gustavsburg, Kastel, Mannheim und Mannheim = Neckarvorstadt enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu haben ist.

Essen, den 5. Februar 1899. (411)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr und niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. kommen für Stein- und Siedesalz zur Ausfuhr über See bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg an einen Empfänger von Station Thiede der braunschweigischen Landeseisenbahn nach den Elbe- und Weserhäfen, sowie nach Flensburg, Kiel, Stettin, Swinemünde, Lübeck, Rostock (F. F., Centralbhf. und Hafen), Warnemünde und Wismar Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, über deren Höhe demnächst die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 6. Februar 1899. (412)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Norddeutsch-sächsischer Verband.

Bei Berechnung der Frachten für Kartoffeln, Rüben usw. des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) im Verkehre mit den Stationen der Paulinenaue-Neu=Ruppiner Eisenbahn kommt vom 15. Februar an der Kilometerzuschlag in Wegfall.

Dresden, den 8. Februar 1899. (413)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 16. l. Mts. gelangen für die Beförderung von Retortenkohlen von Nürnberg C.B. und Röthenbach b. Lauf nach Bosna=Brod direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 5. Februar 1899. (414)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr, Gütertarif, Hefte 1, 2 und 3.

Am 10. Februar d. J. tritt versuchsweise und widerruflich ein neuer Ausnahmetarif 9 s für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen, an denen sich Schiffswerften befinden, in Kraft. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs werden unter bestimmten Bedingungen auf besonderen Antrag nachträglich im Rückerstattungswege gewährt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Münster, den 5. Februar 1899. (415)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - hessisch - südwestdeutscher Seehafenausnahmetarif.

Ebingen (württ. Staatsbahn) wird zum 15. Februar d. J. mit direkten Sätzen in Klasse 4 (Felle und Häute etc.) aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 8. Februar 1899. (416)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch - hessisch - bayerischer Güterverkehr.

In dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 3 (Kalitarif) sind mit sofortiger Gültigkeit die Worte:

„kalzinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenerzeugnissen der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalt von 20 % reinem Kali; konzentrirter Kalidünger (aus Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali"

zu streichen und an deren Stelle zu setzen:

„Kalidüngesalze zu einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali."

Erfurt, den 7. Februar 1899. (417)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Die in unserer Bekanntmachung vom 21. Juni 1898 erwähnte Tarifmaassnahme — Beistellung von Schutzwagen ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr — erhält für unsere Stationen Bensheim und Darmstadt **Hptbhf.** im Verkehr mit Stationen der preussisch-hessischen Staatsbahnen in der Zeit vom 1. März bis Ende August l. J. wieder Geltung. (418)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Altdamm-Kolberger Eisenbahn.

Binnengütertarif.

Der Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen tritt vom 1. Februar bis Schluss dieses Jahres wieder in Kraft.

Stettin, den 1. Februar 1899. (419)
Direktion.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 10. Februar d. J. treten Ausnahmefrachtsätze:

a) von Pommerensdorf nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) (Ausnahmetarif 5 a),
b) von Alt = Hüttendorf, Werbellinsee nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau (Ausnahmetarif 5 b)

in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 5. Februar 1899. (420)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs für Eis in Wagenladungen wird im hessisch-pfälzischen Verkehr bis Ende Dezember d. J. verlängert.

Mainz, den 5. Februar 1899. (421)
Königl. preuss. und grossh. hessische
Eisenbahndirektion.

Saarbrücken - pfälzischer Güterverkehr.

Der im vorigen Jahre in der Zeit vom 1. März bis 31. Dezember in Geltung gewesene Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen wird im vorgenannten Verkehr mit sofortiger Gültigkeit bis zum 31. Dezember d. J. wieder in Kraft gesetzt. (422)

St. Johann=Saarbrücken, 6. Febr. 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Am 1. März d. J. tritt zu Tarife und zu dessen Anhang vom 1. April 1896 je ein Nachtrag V in Kraft. Die Nachträge

enthalten Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Settenz der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Brandis der sächsischen Staatsbahnen und eine Berichtigung des Frachtsatzes Maria-Ratschitz-Pöllwitz von 72 in 72,6 ℳ. Dieser Frachtsatz kommt erst vom 16. April d. J. an in Anwendung.

Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erlangen.

Dresden, am 4. Februar 1899. (423)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Güter aller Art in Wagenladungen (Ausnahmetarif Nr. 6 B, Abtheilung II des Elbeumschlagstarifes für Westösterr.) (Nachtrag III vom 1/2. 1899) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von oder nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief	10 000 kg und Wagen
nach oder von Neudek	158 ₰	146 ₰
Von oder nach Aussig-Landungsplatz nach oder von Neudek	142 ₰	131 ₰
Von oder nach Schönpriesen-Umschlag nach oder von Neudek	144 ₰	134 ₰
Von oder nach Dresden-Elbkai nach oder von Neudek	212 ₰	193 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 4. Februar 1899. (424)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. österr. Staatsbahnen,

Einführung je eines Nachtrages I zu Theil II, Heft 1, 2, 3 und Tarif Theil I und Theil II, für schmalspurige Lokal- (Klein-) Bahnen, zum Lokalgütertarife pro 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1899 gelangt zum Lokalgütertarife pro 1899 Theil II, Heft 1, 2, 3 und Tarif Theil I und Theil II, für schmalspurige Lokal- (Klein-) Bahnen je ein Nachtrag I zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

Aenderungen beziehungsweise Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von je 20 Hellern pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 4. Februar 1899. (425)

4. Verdingungen.

Vom 1. April 1899 bis Ende März 1900 sind 210 000 kg Zinkchlorid nach näheren Bedingungen zu beschaffen, die gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ von uns postfrei übersandt werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Nordhausen, den 3. Februar 1899. (426)

Königliche Eisenbahn-Maschineninspektion.

Bahnbau Bütow-Berent.

Lieferung von Pflaster-, Prell-, Kilometer- u. a. Steinen.

Die Lieferung von 2764 cbm Pflastersteinen, 3 352 Stück Prellsteinen, 1 010 m Bordsteinen, 444 Stück Kilometersteinen, 108 Stück Kurvensteinen, 3 480 Stück grossen und 610 Stück kleinen Grenzsteinen soll auf 5 Loose vertheilt, vergeben werden.

Es steht dem Unternehmer frei, auf ein oder mehrere Loose sein Angebot abzugeben, jedoch bleibt vorbehalten, den Zuschlag einem Unternehmer auf ein oder mehrere Loose zusammen zu ertheilen.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind versiegelt und postfrei bis zum Eröffnungstage, dem 18. Februar, Vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Verdingungshefte werden gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ für jedes Loos, auch in Briefmarken, abgegeben.

Bütow, den 3. Februar 1899. (427J)

Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

Behufs Verdingung der Lieferung von 118 800 Stück Kohlenstiften für Bogenlicht ist Termin auf den 28. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, im Direktionsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, Bahnhofstrasse 23, anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen können bei unserer Kanzlei (Zimmer 83) eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, den 6. Februar 1899. (428)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

nachstehender Betriebsmaterialien für die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/Westf. und zwar:

800	Stück	Lampenglocken, verschiedene,
65 000	„	Lampencylinder, verschiedene,
10 930	„	Aufsatzgläser,
10 330	„	Einsatzgläser,
10 330	„	Standgläser,
11 500	„	Korke mit Glasröhrchen,
28 750	„	Zinkpole,
24 280	„	Kupferpole,
5 130	„	Verbindungsklemmen,
38 580	kg	Kupfervitriol,
3 750	„	Bittersalz,
124 400		Rollen Papierstreifen für Telegraphenapparate usw.

Die Lieferung ist in der Zeit vom 1. April 1899 bis 31. März 1900 in Theillieferungen nach Maassgabe des Bedarfs auszuführen.

Eröffnung der Angebote Mittwoch, den 1. März 1899, Vormittags 10 Uhr, im Rechnungsbüreau, Abtheilung M hierselbst, Joachimstrasse 8 A I Erdgeschoss. Zuschlagsfrist bis zum 21. März 1899.

Bedingungen und Zeichnungen nebst Angebotbogen werden gegen vorherige kostenfreie Einsendung von 1 ℳ **(nicht in Briefmarken)** von unserem Rechnungsbüreau, Abthl. M hierselbst, Joachimstrasse 8 A I Erdgeschoss, Zimmer 12, abgegeben.

Die abzuschliessenden Verträge bleiben vom Lieferungsstempel frei, sind aber mit dem allgemeinen Vertragsstempel zu versteuern.

Hannover, den 6. Februar 1899. (429)

Königliche Eisenbahndirektion.

Bahnbau Bütow-Berent.

Lieferung von Warnungstafeln usw.

Die Lieferung von 149 Stck. Warnungstafeln, 134 Stck. Läutetafeln, 44 Stck. Neigungsweisern, 5 Stck. Wärtergrenzpfählen mit je 12 Nummerschildern, sämmtlich aus Eisen, soll vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind versiegelt und postfrei bis zum Eröffnungstage, dem 22. Februar, Vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden.

Verdingungshefte werden gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ (auch in Briefmarken) abgegeben.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Bütow, den 7. Februar 1899. (430J)

Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

Die Lieferung nachstehender Baumaterialien, und zwar:

a) Telegraphenstangen aus Kiefernholz:

150 Stück je 10,0 m lang,
1 000 „ „ 8,5 „ „ und
150 „ „ 7,0 „ „

b) Telegraphenstreben aus Kiefernholz:

350 Stück je 5,0 m lang

soll vergeben werden. Zu diesem Zwecke ist Termin am

24. Februar 1899, Vormittags 11 Uhr,

bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bahnhofsstrasse 23, wo dieselben auch zur Einsicht offen liegen, gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in baar, nicht in Marken, zu beziehen.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 7. Februar 1899. (431)

Königliche Eisenbahndirektion.

Behufs Verdingung

der Lieferung von

a) 290 kg Blankleder, 270 kg Geschirrleder, 380 kg Verdeckleder, 215 kg Krausleder, 130 kg Sohlleder, 315 kg weiss- und fettgarem Rindleder, 940 kg Maschinenriemenleder und 580 kg fertigen Treibriemen,
b) 390 qm farbigem Glas, 1 670 qm klarem Glas, 60 qm mattgeschliffenem Glas und 835 Stck. Glasglocken

ist Termin am 27. Februar 1899, Mittags 12 Uhr, bei der unterzeichneten königl. Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen, auch gegen postgeldfreie Einsendung von 30 ₰ zu a) oder b) und, sofern Glasglocken in Frage kommen, von noch 40 ₰ für die Zeichnung in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 31. Januar 1899. (432)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Dem Büreau des Vereins bis zum 21. Juni Vorm. gemeldet.

Nr. 12. Berlin, am 24. Juni 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	16	1	Pack	eis. Bolzen —	17	1	Oberbrügge	K. E.-D. Elberfeld	
2	A E (Glas)	2540	1	Kiste	? —	35	2	Detmold	K. E.-D. Hannover	
3	A E C	575	1	„	Tapeten —	—	3	Mannheim	Direktion Mainz	bezettelt 24/3. Königswinter.
4	A F	6	1	Pack	7 Butterkübel —	23	4	Meppen	K. E.-D. Münster	
5	A K	1151	1	—	Tisch —	24	5	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
6	A K	27500	1	Kiste	Stroh —	27	6	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
7	A R	—	1	Fass	? —	?	7	Teuchern	K. E.-D. Erfurt	
8	A R	20	1	—	eisernes Rohr —	5	8	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
9	A R	65803	1	Kiste	alte Gummienden —	33	9	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
10	B	1/6	6	Pack	Kistenbrettchen —	80	10	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
11	B	32	1	Bund	(4) Eisenrohre —	57	11	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
12	B	15101	1	Ballen	Nessel —	29	12	Münster	K. E.-D. Münster	
13	B A B	—	1	Gebinde	leer —	10,5	13	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
14	B B	—	1	Koffer, grau Leinwand	? —	15	14	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
15	B B F	7052/54	1	Kiste	leer —	40	15	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	
16	B H	50	1	Ballen	Packpapier —	57	16	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
17	B L	1	1	Kiste	leer —	39	17	Sonneberg	K. E.-D. Erfurt	
18	B & U	27	1	—	Wanne in Leinen —	12,5	18	Münster	K. E.-D. Münster	
19	C	421/2	1	Fass	gesalzene Därme —	114	19	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
20	C B	0296	1	Kiste	Kaffee-Essenz —	25	20	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	bekl. Hechingen-Essen a/Ruhr 5/4. beschr.
21	C B	5231	1	„	leer —	12	21	Münster	K. E.-D. Münster	
22	C D	1691	1	Ballen	gefüllt —	25	22	Mainz	Direktion Mainz	
23	C F P	356	1	Pack	Wichskasten —	7	23	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
24	C H	4831	1	Kiste	leer —	29	24	Geestemünde Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
25	C K	234	1	„	leer —	48	25	Spandau	K. E.-D. Berlin	
26	C K W B	1	1	—	Sackkarre —	—	26	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
27	C L	4	1	Pack	Holzstäbe —	4	27	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
28	C & L	1451	1	Sack	Fenchel —	10	28	Oschatz Bhf.	Sächsische Stsb.	
29	C St	981	1	schwarze Holzkiste	leer —	?	29	Stephanskirchen	Bayerische Stsb.	
30	C St	2179	1	Kiste	Bild —	32	30	Langensalza	K. E.-D. Erfurt	
31	C Z	5276	1	„	Confituren —	48	31	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
32	D	7	1	—	Tisch rund, braun polirt	?	32	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
33	D	1433	1	—	eisern. Maschinentheil	20	33	Herrenberg	Württemberg. Stsb.	
34	D	3428	1	Schnur	Holzschuhe —	12	34	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
35	D S B	481	1	Verschlag	Maschinentheile —	20	35	Gera	K. E.-D. Erfurt	
36	D W	20	1	Rolle	Leinen —	56	36	Erfurt	„	
37	E	—	1	in Stroh	Ausgussbecken, eis. —	?	37	Eisenach	„	
38	E	5474	1	Kiste	anschein. Maccaroni —	15,5	38	Norddeich	K. E.-D. Münster	
39	E E	6190	1	„	Pfeffernüsse —	31	39	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
40	E E H M	453	1	„	Nudeln —	19	40	Ohligs	K. E-D. Elberfeld	
41	E F T	731	1	„	Teigwaaren —	15	41	Barmen	„	
42	E F & Cie	891/2	2	Ballen	Korkstopfen —	58	42	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
43	E H	12482	1	Kiste	gefüllt —	67	43	Kreuznach	Direktion Mainz	
44	E H V G	8378	1	Ballon	gefüllt —	55	44	Gera	K. E.-D. Erfurt	
45	E M	7488	1	Kiste	leer, gebr. —	—	45	Olbernhau	Sächsische Stsb.	bez. Heilbronn.
46	E R	14799	1	Korbflasche	leer, gebr. —	6,5	46	Chemnitz	„	Leipzig beschr.
47	E S	1 2 3 / 5 6 7	2 / 1 / 3	Kisten / Korb / Kolli	gebr. Handwerkszeug	330	47	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
48	E S	1882	1	Kiste	defekte Zuckerschaale	18	48	Baruth	K. E.-D. Halle a/S.	
49	E T	101	1	„	leer —	20	49	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
50	F	—	1	Pack	Stahlregulirer aus Messing (Aegir)	1,5	50	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
51	F A C	5906	1	Kiste	Bindfaden —	0,5	51	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Lima.
52	F B	130	1	Fass	leer —	35	52	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
53	F F	—	10	Kannen	— —	1201	53	Harburg	K. E.-D. Altona	
54	F F	2118	1	Kiste	Kopirbücher —	24	54	Hamburg H.	„	
55	F & G	68579	1	Pack	Eisendraht —	50	55	Gera	K. E.-D. Erfurt	
56	F H	446	1	Kiste	Märbel —	16	56	Hamburg H	K. E.-D. Altona	
57	F K	901	1	„	Stahlwalze —	94	57	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
58	F M L B	69452	1	Korbflasche	gefüllt —	50	58	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	Blechflasche.
59	F N H	875	1	Kübel	Schmalz —	30	59	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
60	F R u C	9008	1	Kiste	leer —	13	60	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
61	F S	727	1	Fass	leer —	30	61	Leipzig Thür. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
62	F W L	3594	1	Pack	Fensterstangen —	—	62	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
63	G	1/9	9	Säcke	rohe Kuhhörner —	366	63	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
64	G	169/170	1	Bund	Kammräder —	11	64	Landshut	Bayerische Stsb.	
65	G B	2	1	Stange	Eisen —	2,5	65	Langwedel	K. E.-D. Hannover	
66	G B C	4574	1	Bund	Flachstahl —	—	66	Düren	K. E.-D. Köln	
67	G B M V B	1897	1	Ballen	Tabak —	100	67	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
68	G C K	2756	1	Kiste	leer —	10	68	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
69	G F	3	1	Koffer	— —	48	69	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
70	G G	—	1	Kette	4 m lang —	13	70	Rothe Erde	K. E.-D. Köln	
71	G K	2256	1	—	Untersatz aus Holz zum Zusammenklappen	3	71	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
72	H	—	1	Bund	Bandeisen —	6	72	Heddesheim	Direktion Mainz	
73	H	—	1	Pack	Eisenwaaren —	6	73	Coesfeld Stbhf.	K. E.-D. Münster	Schrauben.
74	H	1. 2	2	—	Bindeketten —	—	74	Ziegenhain	K. E.-D. Cassel	
75	H	527	2	—	Wagenachsen —	48	75	Mülheim a. Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
76	H B	37	4	—	Winkeleisen —	37	76	Hagen-Eckesey	„	
77	H B	1809	1	Eimer	Schmalz —	29	77	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
78	H F	398	1	Pck.	Baumw. Säcke —	8	78	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	(alte).
79	H F D	14	1	—	Fahrradverschlag —	16	79	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
80	H H	570	1	Stange	Stahl, 3 m lang —	10,5	80	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
81	H H	16257	1	Fass	— —	—	81	Voerde	K. E.-D. Elberfeld	
82	H L	4816	1	Kiste	Gläser —	102	82	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bez.: Lauscha.
83	H M E	7	5	—	Bretter —	—	83	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
84	H R	791	1	Korb	fr. Fische —	77	84	Grossenhain C. G.	Sächsische Stsb.	verkauft.
85	H S	50	1	Kiste	Bleichsoda —	30	85	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
86	J	689	1	Beutel	(2) Winkeleisen etc.	1	86	Herford	K. E.-D. Hannover	
87	J C	3262	1	Kiste	Wetzsteine —	12	87	Weida	Sächsische Stsb.	
88	J G	581	1	„	leere Flaschen —	29	88	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	
89	J H	60	1	Säckchen	Mehl —	12,5	89	Obercassel b. Bonn	K. E.-D. Köln	
90	J L	669	1	Kiste	Damenkleiderstoff —	23	90	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
91	J N	5403	1	Pack	Papier —	22	91	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
92	J R	25	1	Schliesskorb	gefüllt —	32	92	Mannheim	Direktion Mainz	
93	J R	42	2	—	Gussleger —	—	93	Darmstadt	„	
94	J R	58	1	Fass	anscheinend Wein —	75	94	Dissen-Rothenfelde	K. E.-D. Münster	beschr.: Dissen-Rothenfelde.
95	K	31	24	Pack	Düten —	46	95	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
96	K	8677	1	Kiste	Wein und Cognac —	46	96	Rheinbach	K. E.-D. Köln	
97	K C	88870	1	Ballen	? —	51	97	Leipzig Berl. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
98	K K St B nordöst. Linie	—	2	—	Vorlegebretter —	—	98	Coblenz M.	K. E.-D. Köln	
99	K S	I	1	Stück	Matratzenrahmen —	12	99	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
100	L	—	2	Pack	Blechschöpfer —	17	100	Mannheim	Direktion Mainz	
101	L	7	1	—	messingenes Maschinenlager	6	101	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
102	L H	—	1	—	Gewichtsstein, eis. —	17,5	102	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
103	L W	54	1	Kiste	leb. Pflanzen —	8,5	103	Kufstein	Bayerische Stsb.	
104	M	—	1	Tafel	Blech —	32	104	Rimbach	gr. hess. Nebenb. Weinheim-Fürth	
105	M	4442	1	Kiste	Käse —	17	105	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
106	M A	2	1	Ballen	Tabak in Schilfmatte	90	106	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
107	M B	5	1	Pack	2 alte Körbe —	3	107	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
108	M B	125	1	Sack	Cocosnüsse —	34	108	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
109	M B	1538	1	Ballen	? —	?	109	Kleinen	Meckl. Friedr. Franzb.	
110	M C	434	1	Bund	3 eis. Röhren —	69	110	Bingen	Direktion Mainz	
111	M C	250/3	4	„	Eisenröhren —	240	111	Mülheim a. Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
112	M & C	—	1	Sack	Bürstenwaaren —	28	112	Segeberg	K. E.-D. Altona	beschr.: Chemnitz/Greves-mühlen.
113	M F	2339	1	Ballen	— —	15	113	Kiel	„	
114	M G	35	1	„	Parchent —	14	114	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
115	M K	2367	1	„	Gewebe —	43	115	München Centralbhf.	Bayerische Stsb.	
116	M M	338	1	Kiste	Eisenwaare —	39	116	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	bez.: Berlin A.-Glauchau.
117	M N	3051	1	—	Pianokiste, leer —	96	117	Glauchau	Sächsische Stsb.	
118	M & S	10213	1	Ballen	Tuchreste —	21	118	Gotha	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
119	M Z	21	1	Kiste	gefüllt —	102	119	Krefeld	K. E.-D. Köln	
120	N	16959	1	Ballen	buntes Leinen —	31	120	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
121	N G	1	1	—	Herd inkl. Ringe —	58	121	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
122	O	—	20	—	Herdplatten —	200	122	Meiningen	Bayerische Stsb.	
123	O J Y	2632	1	Fass	Oel —	200	123	Bergheim	K. E.-D. Hannover	
124	O M	9202	1	„	gefüllt —	306	124	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
125	O S	1709	1	Kiste	gefüllt —	50	125	Düren	K. E.-D. Köln	
126	P	58	1	„	leer, neu —	17	126	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
127	P K	1001/2	2	Kolli	leer —	79	127	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
128	P L N H	25	1	Kiste	Mundharmonikas —	113	128	„	„	
129	P S E	1313	1	Pack	Papier —	62	129	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
130	R	16	1	—	Rosshaut —	27	130	Schweinfurt St.	Bayerische Stsb.	
131	R F S	619/20	2	Kisten	Tannenbaumschmuck	86	131	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
132	R J	—	1	Fass	fr. Speck —	131	132	Hamburg B.	„	
133	R K N P	8	1	—	Dreh- oder Schleifbank	135	133	Asch	Bayerische Stsb.	
134	R R	109	1	Korb	Blechflasche mit Oel	31	134	Gera	K. E.-D. Erfurt	
135	R S	3813	1	Fass	leer —	26	135	Mainz	Direktion Mainz	
136	S	1	1	—	Tau —	?	136	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
137	S	10	1	Pack	Spahnkörbe —	1,5	137	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
138	S	20307	1	Korb	leer —	13,5	138	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
139	S F	77	1	Kiste	Hohlglas —	131	139	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
140	S H	520	1	Pack	3 Waschkessel aus Zinkblech	10,5	140	Cassel-O.	K. E.-D. Cassel	
141	S H	4466	1	Kiste	leer —	32	141	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	
142	S K V	1735	1	„	Blechkiste mit Inhalt	65	142	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
143	S L	1630	1	Packet	Eisenwaaren —	6	143	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
144	S St	4307	1	Kiste	Reisstärke —	79	144	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
145	T R J	5	1	„	? —	25	145	Ritschenhausen	„	
146	T S	—	2	Säcke	Holzkohlenmehl —	99	146	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
147	U	775	1	Pack	Papier —	21	147	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
148	V C F	105/6	2	Kisten	je 4 Glasflaschen in Schlacke, anscheinend Chemikalien	83	148	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
149	W	12	1	—	eis. Kinderbettstelle —	15	149	Gera	„	
150	W 60	2513	1	—	eis. Rinne —	—	150	Coblenz	K. E.-D. Köln	
151	W	11890	1	Kiste	Blechwaaren —	29	151	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
152	W B	76096	1	Pack	Papier —	68	152	Mannheim	Direktion Mainz	
153	W F	—	1	Bund	5 Stäbe Flacheisen —	45	153	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
154	W R	5574	1	Kiste	leer, gebr. —	32	154	Olbernhau	Sächsische Stsb.	
155	W S	2	1	Fass	leer —	11	155	Dresden-A.	„	Leipzig beschr.
156	Z	—	1	Sack	Zwiebeln —	47	156	Zwickau	„	Zwickau beschr.
157	Z T	47	1	Oelfass	leer —	35	157	Viersen	K. E.-D. Köln	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
158	Aktien-mälzerei in Neustadt a/Hardt	26	1	Pack	leere Säcke —	23	158	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
159	Bondert	1798	1	—	leere Kiste —	6	159	Schweidnitz-Oberst.	„	
160	Dr. Th. Elkan, Berlin	—	1	—	eis. Kohlensäureflasche	33,5	160	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
161	Falstaff Lyon	3076	1	Fass	leer —	29	161	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
162	F. Züfle	—	1	Korb	Bettwäsche und Fleischwaaren	46	162	Schorndorf	Württemberg. Stsb.	
163	G. K. Geilebrügge u. Keim in Hagen in Westf.	394	1	Pack	4 leere Körbe —	19	163	Soest	K. E.-D. Cassel	
164	Gladiator	20827	1	—	Fahrrad —	—	164	Gep.-Abf. Altona	K. E.-D. Altona	
165	H Düren	4777	1	Kiste	Apfelringe —	26	165	Düren	K. E.-D. Köln	
166	Hoppe & Homann	—	1	Kollo	(20) Hufeisen —	12	166	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
167	J. H. Bachmann Leipzig	—	1	Stück	gebr. Klappstuhl —	7	167	Leipzig Mag. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S	
168	I L R Sangerhausen	431	1	Kiste	— —	22	168	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
169	Leistbräu	14943	1	Fass	leer —	23	169	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
170	Ludwig	—	1	Korb	Bohnen —	29	170	Hof	Bayerische Stsb.	
171	L R Sch (Fraenkel undeutlich)	819 2819	1	Kiste	zinnerne und steinerne Krüge, Kannen und Teller etc.	19	171	Diepholz	K. E.-D. Münster	beschr.: Diepholz.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
172	Schwan	377	1	Ballen	Bettfedern —	21	172	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
173	Städtisches Museum Salzburg	—	1	Kiste	mit unbestimmtem Inhalt	21	173	Leipzig Berl. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
174	Stern	16140	1	„	2 Flaschen Maggi —	6	174	Emden	K. E.-D. Münster	
175	Thorn	199	1	—	Herrenfahrrad —	—	175	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	aus Zug 242 am 3./6.
176	Tullgods grün	—	1	—	Eisenwelle —	66	176	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
			4	—	verzinn. Gasrohre —	22				
177	Voss & Co. Itzehoe	—	1	Sack	Wolle —	9	177	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
178	Waldenburg	654	1	Fass	leer —	27	178	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
179	Wels	90	1	Steige	leer —	6	179	Simbach	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
180	—	2 3598	1	Kiste	Hohlglas —	74	180	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
181	—	44	5	Kolli	10 Körbe —	35	181	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
182	—	54	1	—	Küchenausguss —	7	182	Plagwitz-Lindenau	Sächsische Stsb.	
183	—	59 + 7. 14	1	Stange	Flacheisen —	14	183	Neubeckum	K. E.-D. Hannover	
184	—	318	1	—	Schraubstock —	63	184	Mainz	Direktion Mainz	zur Packmeisterkarte 327 vom 12./5. cr. Emmerich-Osnabrück.
185	—	327	1	Reisekorb	Kleidung und Papiere	20	185	Gep.-Abf. Osnabrück Hptbhf.	K. E.-D. Münster	
186	—	443	1	Fass	leer —	31	186	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
187	—	703	1	„	leer —	35	187	Kreuznach	Direktion Mainz	
188	—	934	2	—	Rohrstühle —	7	188	Heide	K. E.-D. Altona	beschr.: Niemes-Böhmen.
189	—	1787	3	—	Pflugschare —	9	189	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
190	—	4342	1	Fass	gefüllt —	70	190	Lichtenfels	K. E.-D. Erfurt	
191	—	5890	4	—	Bleche —	50	191	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
192	—	7159	1	Fass	leer —	16	192	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
193	—	8900	1	„	Fichtenlohextrakt —	294	193	Waldenburg	Württemberg. Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.:					
194	JBA	77	1	Kiste	Hohlglas —	102	194	Hamburg H.	K. E-D. Altona	
195	JR	7456	1	„	Porzellan —	35	195	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
196	L	430	1	„	gefüllt —	62,5	196	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
197	△ W C T	19502	1	Ballen	Lumpen —	184	197	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	Tuchabschnitte.
198	▱	—	1	Kästchen	mit 1 Modell —	—	198	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
199	EПC F	1411	1	Kiste	— —	100	199	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
200		—	2	—	eis. Bügel mit Schrauben	6	200	Coblenz	K. E.-D. Köln	
201	✕	—	1	—	Eisenplatte —	7,5	201	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
202	blau	—	7	Stangen	Rundeisen —	73	202	Liebstadt O/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
203	grün	—	1	—	Achsbuchse —	3	203	Posen	K. E.-D. Posen	
204	roth	I	15	Stangen	Quadrateisen —	134	204	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
205	roth	1	1	—	gusseis. Druckrolle —	5	205	Herford	K. E.-D. Hannover	
206	/ roth	—	2	—	Balkenplatten —	19	206	Witoslaw	K. E.-D. Bromberg	
207	rother Strich	—	1	Bund	5 Gasrohre —	24	207	Posen	K. E.-D. Posen	
208	rother Strich	—	9	Stück	blecherne Gewölbebogen, 2 kleine eis. Rollen	27	208	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
209	schwarz ✕✕✕	—	1	„	gusseiserner Fuss, grün gestrichen	9	209	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
210	weisser Strich	—	4	—	gusseiserne Syphons	17	210	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
211	weiss	1	4	Bund	Hufeisen —	66	211	Minden	K. E.-D. Hannover	
212	// weiss	—	1	„	Bandeisen —	21	212	Inowrazlaw	K. E.- D. Bromberg	
213	zwei Strich weiss	—	2	—	Ofenplatten —	15	213	Cosel	K. E.-D. Kattowitz	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
214	—	—	1	—	Achslager —	—	214	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
215	—	—	1	Ballen	Baumwollabfall —	5,5	215	Paderborn	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
216	—	—	1	—	Bindekette —	—	216	Oeventrop	„	Streckenfund.
217	—	—	1	Papier	Blechkessel eines Apparates mit Zubehör	5	217	Bonn	K. E.-D. Köln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
218	—	—	1	Stück	Blechrohr aus Schwarzblech	6	218	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
219	—	—	1	„	eiserne Bodenkarre —	27	219	„	„	
220	—	—	1	Korb	Bohnen —	5	220	München Centralbhf.	Bayerische Stsb.	
221	—	—	2	Kolli	eis. Bohrer —	28	221	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
222	—	—	1	Stück	alte Brechstange, 2,38 m lg.	50	222	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
223	—	—	1	—	Demyohn, l. —	2	223	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
224	—	—	1	Korb	Demyohn, leer —	5	224	„	„	
225	—	—	1	—	buchene Diele, 4,6 m lang	—	225	Grosssassenheim	Württemberg. Stsb.	Streckenfund.
226	—	—	2	Ringe	verzinkt. Draht —	33	226	Coblenz	K. E.-D. Köln	
227	—	—	1	Kollo	4 Drahtgeflechte —	45	227	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
228	—	—	1	Ring	Drahtseil —	8	228	Neuteich	K. E.-D. Danzig	
229	—	—	5	Pack	Drahtstifte —	25	229	Neumünster	K. E.-D. Altona	
230	—	—	2	—	verzinkte Eimer —	8	230	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
231	—	—	1	Stab	Eisen, 5,50 m lg., 13 cm breit, 3 cm stark	—	231	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
232	—	—	1	Stück	L-Eisen, 0,85 m lang	—	232	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
233	—	—	2	Stangen	T-Eisen, 6 m lang —	22	233	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
234	—	—	3	—	L-Eisen —	258	234	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
235	—	—	1	Ring	Eisendraht —	30	235	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
236	—	—	1	Stück	Eisenring —	68	236	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
237	—	—	1	Bund	Eisenröhren —	50	237	Aalen	Württemberg. Stsb.	
238	—	—	1	—	Eisenrohr —	17,5	238	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
239	—	—	1	Kollo	Eisenrosten —	8	239	M.=Gladbach	K. E.-D. Köln	
240	—	—	1	Wagen	Eisenschlacken —	—	240	Beuthen R.	K. E.-D. Kattowitz	Wg.-Nr. 24369 Brsl.
241	—	—	1	Bd.	Eisenstäbe —	—	241	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
242	—	—	1	—	rothe Eisenstange —	—	242	Coblenz	K. E.-D. Köln	
243	—	—	2	Bund	Eisenstangen —	48	243	Düsseldorf=Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
244	—	—	2	„	runde Eisenstangen —	5	244	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
245	—	—	1	Korb	Erbsen —	5,5	245	Regensburg	Bayerische Stsb.	
246	—	—	1	—	Fahrrad —	10	246	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
247	—	—	1	Bund	hölzerne Fassreifen —	5	247	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
248	—	—	1	„	enth. 30 Stück halbrunde Fensterstg.	18	248	„	„	
249	—	—	1	—	6—8 Wochen altes Ferkel	—	249	Chronstau	K. E.-D. Kattowitz	
250	—	—	1	—	eiserne Flansche —	19	250	M.=Gladbach	K. E.-D. Köln	
251	—	—	2	—	Freitel —	—	251	Kaldenkirchen	„	
252	—	—	1	Fuderfass	leer ohne Boden —	—	252	Coblenz	„	
253	—	—	1	Paar	Galoschen —	1,5	253	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
254	—	—	1	—	Gardinenstange —	—	254	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	4 m lang.
255	—	—	1	Kollo	Gasrohr —	10	255	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
256	—	—	9	—	Gasrohre —	38	256	Bad Nenndorf	K. E.-D. Hannover	
257	—	—	1	—	Gelbgussmetallstück	50	257	Wiesenbad	Sächsische Stsb.	1,985 m lang.
258	—	—	1	—	eisernes Gitter, 1,75 m × 1,30 m	—	258	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
259	—	—	1	Kollo	Guss —	10	259	Mainz	Direktion Mainz	
260	—	—	1	—	Gusstheil —	20	260	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
261	—	—	1	Bund	Hacken —	—	261	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
262	—	—	1	—	Handkörbchen, rundes	1	262	Kirchberg	Sächsische Stsb.	Gepäck.
263	—	—	1	—	eis. Hebel —	7	263	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
264	—	—	1	—	Holzaufsatz —	1,5	264	Bamberg	Bayerische Stsb.	
265	—	—	1	—	Holzschuh mit Lederbesatz	0,5	265	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
266	—	—	1	Ballot	Jutegarn —	22	266	Munderkingen	Württemberg. Stsb.	
267	—	—	2	Kolli	4 Kammrädchen —	9	267	Mainz	Direktion Mainz	
268	—	—	2	—	Ketten —	—	268	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
269	—	—	1	—	Kindertisch —	5	269	Glogau	K. E.-D. Posen	
270	—	—	1	Kiste	gefüllt —	130	270	St. Vith	K. E.-D. Köln	
271	—	—	1	Stück	leere Kiste ohne Deckel	26	271	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
272	—	—	1	—	Klappstuhl —	5	272	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
273	—	—	1	Korb	Kleider (?) —	8	273	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
274	—	—	2	Pack	alte Kleiesäcke —	47	274	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
275	—	—	1	Quantum	Kohlen —	circa 1 000	275	Lengerich i/W.	K. E.-D. Münster	von einem Wagen des Gz. 9539 vom 21/4. d. J. heruntergefallen.
276	—	—	1	—	eis. Konsole —	28	276	Berlin H. L.	K. E.-D. Berlin	
277	—	—	1	Fass	Kraut oder Gurken —	115	277	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
278	—	—	2	—	verzinkte durchlöcherte Kübel	3	278	Düren	K. E.-D. Köln	
279	—	—	2	—	eiserne Kugeln —	6	279	Hemelingen	K. E.-D. Münster	für Hängelampen.
280	—	—	1	—	ungegerbte Kuhhaut	9	280	Vehrte	„	*)
281	—	—	1	Tafel	Kupferblech —	14	281	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
282	—	—	8	—	Lederriemen —	—	282	Aachen=T.	K. E.-D. Köln	
283	—	—	1	Sack	Leinmehl —	50	283	Suhl	K. E.-D. Erfurt	

*) Streckenfund am 15/5. d. J., wahrscheinlich vom Gz. 9542.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
284	—	—	1	Ballen	Lumpen	122	284	Neuss	K. E.-D. Köln	
285	—	—	4	—	Maschinenräder	7	285	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
286	—	—	1	Kollo	Maschinenbürste	6	286	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
287	—	—	1	„	mess. Maschinenth	—	287	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
288	—	—	1	—	Maschinentheil	208	288	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
289	—	—	1	Korb	Messingkrahne	80	289	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
290	—	—	1	Pack	Papierdüten	34	290	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	anscheinend zu einer Waschmangel gehörend.
291	—	—	1	—	Peitsche	—	291	Spandau	K. E.-D. Berlin	
292	—	—	2	Kolli	hölzerne Platten	—	292	Ibbenbüren	K. E.-D. Münster	
293	—	—	1	—	Puppenwagengestell	2	293	Emden	„	
294	—	—	5	—	Reiserbesen	4	294	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
295	—	—	1	—	Riemscheibe, eis.	18	295	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
296	—	—	1	Pack	eis. Röhren	44	296	Neuwied	K. E.-D. Köln	
297	—	—	1	—	eis. Rohr	91	297	Lübeck	Lübeck-Büchener	1,46 m lang, 12 cm weit.
298	—	—	1	Bund	eis. Rohre	250	298	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
299	—	—	2	—	eis. Rohre	—	299	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
300	—	—	1	Bund	Rohrsessel	7	300	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
301	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle	7	301	Mainz	Direktion Mainz	
302	—	—	1	Stange	Rundeisen, 2,35 m lg.	5	302	Grossenhain C. G.	K. E.-D. Halle a/S.	
303	—	—	1	Pack	leere Säcke	35	303	Posen	K. E.-D. Posen	
304	—	—	1	—	eis. Schaufel	1	304	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	
305	—	—	1	Stück	Spannkette, 1,75 m lang	2	305	Posen	K. E.-D. Posen	
306	—	—	1	Pack	Spaten	—	306	Düren	K. E.-D. Köln	
307	—	—	1	—	einsitziger Sportwagen mit Weidengeflecht, grün gestrichen	12	307	Münster	K. E.-D. Münster	seit 21./3. 99.
308	—	—	1	Bund	Stahl	28	308	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
309	—	—	2	—	eis. Standbäume	18	309	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
310	—	—	3	Stab	Stahl	15	310	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
311	—	—	4	—	hölzerne Stangen	5	311	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
312	—	—	1	Bund	4 eis. Stangen	5	312	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	
313	—	—	3	—	eis. Stützen	2	313	Dresden-N. I	Sächsische Stsb.	Blitzabltg.
314	—	—	1	Ballen	Tapeten	26	314	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
315	—	—	1	Fass	Taue und Ketten	174	315	Königswinter	K. E.-D. Köln	
316	—	—	1	Stück	Thonrohr, 1,08 m lang, 0,14 m im Durchmesser	—	316	Merseburg	K. E.-D. Halle a/S.	
317	—	—	1	—	Tisch	35	317	Aachen T.	K. E.-D. Köln	beklebt von Berlin.
318	—	—	1	—	Tischgestell	10	318	Posen	K. E.-D. Posen	
319	—	—	2 34	Bund Stück	Topfrosen Rosenbäumchen	16	319	Grünberg i. Schl.	„	
320	—	—	1	—	Transmission mit Riemscheiben	—	320	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
321	—	—	1	—	Viehgitter	—	321	Holzwickede	„	
322	—	—	1	—	Viehgitter	—	322	Hervest-Dorsten	K. E.-D. Münster	
323	—	—	1	Stück	Viehgitter, roth gestrichen	—	323	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
324	—	—	1	Rolle	Wachstuch	—	324	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
325	—	—	1	Säckchen	gebr. Wäsche	6	325	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	enthält Visitenkarte Victor Koch, stud. med. vet.
326	—	—	1	Koffer	Wäsche mit Radfahreranzug	—	326	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
327	—	—	1	—	Wandschränkchen, hellbr. gestrichen	10	327	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
328	—	—	1	Sack	Waschklammern und Rührlöffel	4	328	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
329	—	—	1	—	eis. Welle	18	329	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
330	—	—	1 2	— —	eiserne Welle Maschinentheile	—	330	Moabit	K. E.-D. Berlin	
331	—	—	1	Schuh	mit Winkeleisen	2	331	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
332	—	—	1	—	eis. Zahn von einer Mähmaschine	0,5	332	Posen	K. E.-D. Posen	
333	—	—	1	Mappe	Zeichenbrett u. Bretter	—	333	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
334	—	—	1	Korb	Zinkwaaren	36	334	Köln-G.	„	
335	—	—	1	Packet	Zinnwaare, Kannenausgüsse	0,5	335	Seesen	K. E.-D. Cassel	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn
1	A N	1220	1	Kiste	Schmirgelstein	—	1	Frankfurt a/M. Ostbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.
2	C H	257	1	Pack	2 Rohrstühle	—	2	Frankfurt a/M. H. G. B.	„
3	E S jr	7098	1	Kiste	Maschinentheile	—	3	„	„
4	E W R	div.	4	Eisenfässer	leer	400	4	Basel	Badische Stsb.
5	F W	601	1	Kiste	gefüllt	200	5	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.
6	G	—	1	Bund	Rohre	—	6	Walldürn	Badische Stsb.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
7	H	—	1	Spahnkörbchen	Kirschen —	5	7	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	verkauft.
8	H	308	1	—	Blechkessel, leer —	16	8	Basel	Badische Stsb.	
9	H A R	80 178	1	Kiste	gefüllt —	19,5	9	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Madeira.
10	H F	141	1	Fass	Farbe —	30	10	Basel	Badische Stsb.	
11	H H (undeutlich)	—	1	Bund	Flacheisen —	48	11	Wächtersbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
12	J H	936	1	Kiste	leer —	—	12	Frankfurt a/M. H. G. B.	„	
13	J S	1193	1	—	Wagendecke —	75	13	Bebra	„	
14	L S	86	1	Verschlag	leer —	—	14	Frankfurt a/M. H. G. B.	„	
15	M	10454/57	4	Fässer	leer —	488	15	„	„	
16	P H V	7138	1	Kiste	Spielwaaren —	25	16	Eicholzheim	Badische Stsb.	
17	S F	862	1	Korb	Kleider —	25	17	Heidelberg	„	
18	S Z	3435	1	—	Holzstiel zu Grasmäher	3	18	Basel	„	
19	A. Wörnike	—	1	—	Leine —	—	19	„	„	
20	Hannover	8019	1	Ballot	Seile —	16	20	Mannheim	„	
21	—	1 (roth)	1	Kollo	Maschinentheil —	135	21	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
22	—	40	1	Kiste	Handwerkzeug —	—	22	Frankfurt a/M. H. G. B.	„	
23	—	718/9	2	Kisten	Kreide —	25	23	Heidelberg	Badische Stsb.	
24	—	1000 25/25	1	Bund in grauem Packpapier	4 Päcke Nägel —	—	24	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
25	K W P (im Dreieck)	—	1	Sack	Kartoffelmehl —	100	25	Frankfurt a/M. H. G. B.	„	
26	—	—	1	Korb	Kleider —	32	26	Höchst a/M.	„	alte Bezettelung Ludwigshafen-Luxemburg.
27	—	—	1	Pack	leere Körbe —	—	27	Frankfurt a/M. H. G. B.	„	
28	—	—	2	—	eis. Röhren —	37	28	Rüdesheim	„	5,48 m u. 5,70 m lang, 3 u. 4,5 cm Durchmesser.
29	—	—	1	Rohrkorb mit Deckel	leer —	9	29	Hanau Ost	„	
30	—	—	1	Ballon	gefüllt —	75	30	Bebra	„	
31	—	—	7	—	eis. Fassreifen (gebraucht)	1,5	31	Fulda	„	
32	—	—	1	Sack	leere Glasflasche —	—	32	Bebra	„	
33	—	—	1	Pack	10 Bügeleisen (Bolzen)	16	33	Frankfurt a/M. Ost	„	
34	—	—	2	Pack in Leinentücher	Kleider u. Wäsche —	33	34	Hersfeld	„	
35	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	35	35	Basel	Badische Stsb.	
36	—	—	1	Bund	Fenstereisen —	17	36	Karlsruhe R.	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 13. 15. Februar 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Die IV. Wagenklasse in den ersten 30 Jahren.

Auf Sammt kann sich die Erste strecken,
Die Zweite ruht auf Lederdecken,
Der Dritten bleibt das Holz zum Pfühl.

Erst Duft und Glanz und Wohlgerüche,
Dann Knasterrauch und kalte Küche,
Am Ende Knoblauchsduft und Schnaps.

Dort Steeplechease und Vollblutreiten,
Cochenille, Pfeffer in der Zweiten,
Zuletzt nur Mehl- und Hopfenpreis.

Zuerst so lieb die Kondukteure,
Dann etwas trocken im Begehre,
Am Ende gar so himmlisch grob. —

Der Dichter dieser die Klasseneintheilung auf den Eisenbahnen besingenden Verse, welche in den 60er Jahren durch die Blätter gingen, thut der IV. Wagenklasse keine Erwähnung. Sei es nun, dass er sie mit zahlreichen Weltverbesserern für menschenunwürdig hielt, oder dass er unseren linksmainischen Vettern entstammte, die in der Dreizahl der Klassen allein wahres Heil zu finden glauben, sei es, dass ihm der „Stehwagen" für eine poetische Behandlung nicht geeignet erschien: Thatsachen lassen sich damit nicht aus der Welt schaffen. Die IV. Klasse ist in Deutschland so ziemlich von Anfang „mit dabei gewesen", sie ist im Laufe der Jahre zu einer unserer berechtigten Eigenthümlichkeiten ausgewachsen und zu einer Macht geworden, mit welcher ein zukünftiger Eisenbahnreformator wohl oder übel wird rechnen müssen. Es verlohnt sich gewiss der Mühe, aus der wechselvollen Geschichte dieses Schmerzenskindes der deutschen Eisenbahnverwaltungen einige Blätter aufzurollen, und dies sei der Zweck dieser Zeilen.

Es ist bekannt, dass die ersten deutschen Eisenbahnen, Nürnberg-Fürth und Leipzig-Dresden, nur die Dreitheilung hatten und diese auch in den folgenden Jahren beibehielten, obgleich es an Vorbildern für die viertheilige Klassenbildung nicht fehlte. Innerhalb des Deutschen Bundes selbst, von Wien bis Brünn, auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, konnte man sich seit 1. Juli 1839 der IV. Klasse auf eine Entfernung von $19^1/_4$ Meilen für 2 fl. Konventionsmünze bedienen; früher schon fuhren in England Wagen IV. Klasse zwischen Newcastle am Tyne und Carlisle ($13^1/_4$ deutsche Meilen) für $7^1/_2$ sh., und zwischen London und Maidenhead ($4^3/_4$ Meilen) für $3^1/_2$ sh.; in Russland zwischen Petersburg und Zarskoje-Selo ($3^1/_7$ Meilen) für $^3/_5$ R. Banko. Für die deutschen Bahnunternehmungen schien vorerst kein Bedürfniss vorhanden zu sein, neben der dürftig genug ausgestatteten III. Klasse eine weitere Abstufung nach unten einzuführen. Eine hochbordige „Lowry", mit einfachen Sitzgestellen, mit Freilicht von oben, als Dach das mehr oder weniger graue oder blaue Himmelsgewölbe, welches Gefährt man hier und da noch in halsbrecherischer Weise mittelst der an den Seitenthüren aufgestellten Holzböcke besteigen musste, das war anfänglich das Urbild der IV. Klasse, in der die Reisenden nichtsdestoweniger wohlgemuth dahinsausten. Wir sagen wohlgemuth. Die Sache war noch neu, es lag noch ein gewisser Reiz darin und es durfte solche Reise jedenfalls im Vergleiche mit den Leiden des Stellwagens und ähnlicher Marterwerkzeuge immerhin als ein Vergnügen gelten; keineswegs war das Publikum verwöhnt. Gegen Sonnenbrand und Regen hatte man den handfesten Familienparapluie, der mit seinem starken roth-weiss oder roth-blau gewürfelten Baumwollüberzug, seinem soliden Fischbeingestell und dem dauerhaften Messingbeschlag an Krücke und Stäben für eine Ewigkeit berechnet schien; — gegen Staub, Sand und Kohlentheilchen dienten besonders zu diesem Zweck hergestellte Reisekapuzen und Eisenbahnbrillen; gegen den austrocknenden Wind führte man ein Fläschchen stärkenden Eisenbahnlikörs mit sich. Jeder half sich eben, so gut er konnte.

Aber nach und nach fanden sich auch Leute, die etwas auf Billigkeit gaben, und die, wenigstens für kurze Strecken, die Unbequemlichkeit des Stehens für „eine Maass" oder „eine

Halbe“ in den Kauf zu nehmen gern bereit waren. Der Stehwagen war ihr Ideal.

In Süddeutschland machte man, diesen Erwägungen Rechnung tragend, den ersten Versuch. Man hatte hier jedenfalls die oben erwähnten Einrichtungen der Wien-Brünner Bahn im Auge. Das „Pfennigmagazin“ von 1839 berichtet hierüber folgendes:

„Von der München-Augsburger Bahn wurde am 1. September (1839) eine Strecke von 4 Stunden von München bis Lochhausen eröffnet, die am 27. Oktober um 1½ Stunde, bis Olching, verlängert wurde. Seit dem 1. Dezember wird die Bahn bis Maisach, 7 Stunden von München, befahren. Der Fahrpreis von München bis Maisach (3½ Meilen) beträgt für die vier Klassen 1⅓ fl., 1 fl., 42 kr. und 24 kr.“

Hier finden wir die IV. Klasse zum ersten Male innerhalb der Grenzen des jetzigen Deutschen Reiches vor. Leider sind uns weitere Nachrichten über diese bald in andere Hände übergegangene Bahn nicht erhalten. Besser unterrichtet sind wir über die Taunusbahn, wo der Stehwagen, wie die IV. Klasse damals kurzweg genannt wurde, sofort am Eröffnungstage in Wirksamkeit trat. Am 26. September 1839 wurde die 2½ Stunden lange Strecke von Frankfurt a/M. nach Höchst eröffnet; am 24. November dehnte man die regelmässigen Fahrten 1½ Stunde weiter, bis Hattersheim, aus. Die Personenzugtaxe Frankfurt a/M.-Hattersheim betrug in den vier Klassen 72 kr., 51 kr., 32 kr. und 18 kr. rheinl. (7 kr. = 20 ₰) und diese Vierklassentheilung wurde später auf die ganze Bahn übertragen. Wir lassen hier die Fahrtaxen für die IV. Klasse ab Frankfurt a/M. folgen. Sie betrugen:

bis Höchst	12 kr.	bis Kastel	42 kr.
„ Hattersheim	18 „	„ Biebrich	48 „
„ Flörsheim	27 „	„ Wiesbaden	51 „
„ Hochheim	33 „		

Welchen Erfolg hatte nun diese Bahn mit der Einführung des Stehplatzes? Die Verwaltung konnte wohl mit dem Ergebnisse zufrieden sein. Soweit hierüber Nachrichten vorliegen, war man anscheinend einem Bedürfnisse entgegengekommen; das Verhältniss der in IV. Klasse beförderten Personen war ein ausserordentlich günstiges. Es wurden nach „von Reden, Die Eisenbahnen Deutschlands“ befördert 1841 769 551 Personen überhaupt. Davon in I. Klasse 9 210, in II. Klasse 83 865, in III. Klasse 204 202 und in IV. Klasse 472 274. Im Jahre 1842 ergibt sich ein ähnliches Verhältniss. Von 809 012 beförderten Personen benutzten die I. Klasse 10 593, die II. Klasse 81 169, die III. Klasse 230 028 und die IV. Klasse 487 222. Solche Erfolge sprachen für sich selbst Die Taunusbahn war es denn auch, welche die IV. Wagenklasse, nachdem Ende der 40er Jahre eine Gegenströmung eingetreten war, unter allen süddeutschen Verwaltungen am längsten beibehalten hat; 17 Jahre lang ist sie dort gefahren worden.

Inzwischen hatte der Stehwagen auch in Norddeutschland ein Heim gefunden, freilich nur in beschränktem Maasse. 1843 finden wir auf der herzoglich braunschweigischen Bahn, die bis dahin das Dreiklassensystem gehabt hatte, auch Fahrpreise für die IV. Klasse angegeben. Die Taxe Braunschweig-Wolfenbüttel betrug für die vier Klassen 8, 5, 3 und 2 Gutegroschen, der Fahrpreis IV. Klasse Braunschweig-Vechelde 3 Gutegroschen.

In demselben Jahre finden wir den Stehwagen auch in Baden, auf der Staatsbahnstrecke Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe, im Betriebe. Die Grundtaxe des Personentarifes für Stehwagen wurde für die Wegstunde bis zu Entfernungen von 5 Stunden ausschliesslich auf 3 kr. und für Entfernungen von 5 Stunden und mehr auf 4 kr. festgesetzt. 1845 wurde die Grundtaxe auf 3½ kr. erhöht. Im Betriebsjahre 1843 wurde der Stehwagen von 235 084 Personen benutzt; die Einnahme betrug 37 982 fl. Die folgenden Jahre weisen folgende Zahlen auf: 1844: 652 805 Personen = 44,95 % des Gesammtverkehres, Einnahme 155 239 fl. = 21,88 % der Gesammteinnahme; 1845: 937 541 Personen = 51 %, Einnahme 251 975 fl. = 26 %; 1846: 1 235 986 Personen = 55,26 %, Einnahme 333 943 fl. = 29,68 %. Zu bemerken ist, dass die Bahnlänge der badischen Bahn von 7,85 Meilen im Jahre 1843 auf 30,38 Meilen im Jahre 1846 wuchs. Ein Stehwagen der Bahn kostete 1 005 Thaler.

Ende 1846 war die IV. Klasse auf einer ganzen Reihe von Bahnen eingeführt. Wir nennen: die badische Bahn, Augsburg-Donauwörth, Bonn-Köln — die ganze Strecke von rund 30 km durchfuhr man für 5 Sgr. —, Braunschweig-Harzburg, Köln-Duisburg, Frankfurt a/M.-Wiesbaden.

Die Köln-Mindener Eisenbahn im besonderen war, abgesehen von der später in anderen Besitz übergegangenen Bonn-Kölner Bahn, die erste Bahn im damaligen Königreiche Preussen, welche zielbewusst die IV. Klasse gleich von vornherein einführte und sie unverändert beibehielt. Im Mai 1845 wurden für die Betriebsstrecke Deutz-Duisburg 7 Stehwagen bestellt, welche ausschliesslich dem Lokalverkehre dienen sollten. Sie traten am 20. Dezember 1845 bei Eröffnung der Strecke Deutz-Düsseldorf in Dienst. Im Juni 1846 waren bereits 12 Stehwagen vorhanden, welche Zahl im Laufe des Jahres auf 13 wuchs. Jeder Stehwagen hatte 3 Achsen und fasste 80 Personen. Ende 1850 besass die Bahn bereits 32 solcher Wagen. Seit 1846 waren sämmtliche Wagen mit Bedachungen zum Schutze der Reisenden gegen ungünstige Witterung und gegen Feuerbeschädigung versehen worden, da die Gesellschaft auf Grund des preussischen Eisenbahngesetzes vom Jahre 1838 in mehreren Fällen Brandentschädigung an die Reisenden zahlen musste. Gleichwohl fuhr mehr als die Hälfte der Reisenden in IV. Klasse, wie sich aus der nachfolgenden Verkehrsübersicht für 1846 ergibt. Es benutzten:

die I. Klasse	8 792	Personen,	
„ II. „	66 464	„	
„ III. „	231 454	„	
„ IV. „	369 117	„	(= 54 %).

Das „tolle Jahr“ 1848 brachte weitere Fortschritte. Auf der pfälzischen Ludwigsbahn werden 20 Stehwagen in Betrieb gesetzt und zwar, wie ausdrücklich hervorgehoben wird, gedeckt. Man hatte sich, durch viele Beschwerden und Prozesse dazu gedrängt, veranlasst gesehen, wie dies schon früher mit der III. Klasse geschehen, auch dem Stehwagen ein Dach zu geben. Ein solcher Wagen kostete 1 835 fl. 50 kr. Die Taunusbahn beförderte nicht weniger als 477 272 Personen in IV. Klasse, d. h. 70,5 % des Gesammtverkehres. Köln-Minden besass die bereits oben erwähnten 32 Wagen mit 2 560 Plätzen. Auch die hannoversche Staatsbahn beförderte Reisende in IV. Klasse auf der früher Braunschweig gehörigen Strecke Braunschweig-Vechelde (Rechnungsjahr 1847/48 7 532 Personen). Ferner hatte die kurhessische Friedrich Wilhelms-Nordbahn — am 30. März 1848 mit der Strecke Carlshafen-Hümme eröffnet — 6 Personenwagen IV. Klasse eingerichtet. Sie beförderte vom genannten Tage bis zum 31. August 1849 104 812 Personen in IV. Klasse. Die pfälzische Ludwigsbahn hatte 1848 eine Frequenz von 270 143 Personen IV. Klasse aufzuweisen (66,84 %). Noch fehlten aber viele sowohl alte als neu erbaute Bahnen. Die bergisch-märkische Bahn hatte anfänglich nur drei Klassen eingerichtet; die Wagen III. Klasse waren bedeckt und an zwei Seiten geschlossen. Breslau-Schweidnitz-Freiburg besass 1848 noch 14 unbedeckte Wagen III. Klasse zur Personenbeförderung; an Einführung der IV. Klasse dachte man dort nicht, ebenso wenig wie auf den Bahnen Leipzig-Dresden, Nürnberg-Fürth, der niederschlesisch-märkischen, der Potsdam-Magdeburger, Berlin-Hamburger, thüringischen, sächsisch-schlesischen, der Berlin-Stettiner, der Chemnitz-Riesaer und der niederschlesischen Zweigbahn. Aber auch da, wo sie bestand, schien ihre Herrschaft erschüttert.

Die nach unten drängende demokratisirende Richtung hatte abgewirthschaftet, die Verhältnisse waren andere geworden, und man fand, dass man dem Zuge der Zeit folgen müsse. In dem Geschäftsbericht, welchen die Direktion der pfälzischen Ludwigsbahn ihren Aktionären in der Generalversammlung vom 31. März 1851 vorlegt, kommt diese Stimmung

zum Ausdruck. Dort wird folgendes ausgeführt: „In den neun ersten Monaten des Jahres 1850 fuhren in IV. Klasse auf der Bahn 265 493 Personen, d. h. 67,75 %. Die Einrichtung von vier Wagenklassen hat sich nicht als zweckmässig bewiesen, und auf den Bahnen, wo sie besteht, befriedigt sie ebenso wenig. Sie hat den grossen Nachtheil, dass ein grosser Theil des bemittelten Publikums sich immer mehr den unteren Wagenklassen, insbesondere der IV. Klasse zuwendet, so dass die I. Klasse so zu sagen gar nicht, die II. Klasse sehr wenig, und sogar die III. Klasse nur in geringem Maasse befahren wird. Sie hat ausserdem den Nachtheil, dass stets eine grössere Zahl unbesetzter Wagen mit den Zügen hin- und herfahren müssen, wodurch der Fahrapparat auf eine zwecklose Weise abgenutzt wird. Um diesem Uebelstande abzuhelfen, wird vorgeschlagen, die IV. Wagenklasse ganz abzuschaffen, gleichzeitig aber die Tarife der II. und III. Klasse zu ermässigen. Man hofft, dass diese Aenderungen, welche noch der Bestätigung der königlichen Regierung bedürfen, den besten Erfolg haben werden.“ Die IV. Klasse wurde denn thatsächlich auch abgeschafft.

Gründe ähnlicher Art scheinen auch bei der Kurfürst Friedrich Wilhelms-Nordbahn ausschlaggebend gewesen zu sein, wo die IV. Klasse 1850 wieder beseitigt wurde.

Im Grossherzogthum Baden hatte der Stehwagen inzwischen unbeirrt an Beliebtheit gewonnen. Aber auch dort sollte er keine bleibende Stätte finden. Trotz der fortdauernd lebhaften Frequenz:

1847 . . .	1 331 780	Personen	= 56,30 %
1848 . . .	1 339 273	„	= 61,98 „
1849 . . .	1 224 492	„	= 66,21 „
1850 . . .	1 279 213	„	= 66,14 „
1851 . . .	1 344 749	„	= 67,76 „
1852 . . .	1 353 633	„	= 66,67 „

trug man sich mit dem Gedanken der Abschaffung, die denn auch Ende 1852, wohl hauptsächlich in Rücksicht auf die bevorstehende Umänderung der Spurweite der badischen Bahnen von 1,6 m in die Normalspur und ihren Anschluss an die Nachbarbahnen erfolgte.

Im folgenden Jahre wurde sie auch auf der Main-Neckarbahn abgeschafft, nachdem sie dort erst im Laufe des Jahres 1850 eingeführt worden war.

Inzwischen — am 27. Juli 1851 — war in Preussen die Strecke Kreuz-Bromberg der königlichen Ostbahn eröffnet worden. Hier fand die IV. Klasse eine neue Heimstätte. Der Betrieb erfolgte auf der ganzen Linie sofort in allen vier Klassen; die Taxe betrug für die Person und die Meile 1½ Sgr.

Die IV. Klasse war im nächsten Jahre noch auf acht deutschen Bahnen in Betrieb.

Im folgenden Jahre (1853) finden wir vierklassigen Betrieb ausser auf der Ostbahn nur noch auf folgenden Bahnen Bonn-Köln, braunschweigische Staatsbahn, Köln-Minden, Main-Neckarbahn, Main-Weserbahn, Münster-Hammer Bahn, Taunusbahn. Verschieden war ihre Benutzung. Auf der Linie Bonn-Köln wurden 223 060 Personen, d. h. 40 % aller Reisenden befördert, obgleich dort inzwischen billige Rückfahrkarten (Retourbillets), gültig für einen Tag, zur Einführung gekommen waren. Die Taunusbahn wurde 1853 von 540 802 Personen in IV. Klasse benutzt (= 67,5 %), und diese Benutzung hielt sich auch bis zur Aufhebung der IV. Klasse auf dieser Bahn (1857) auf annähernd derselben Höhe. Anders im Herzogthum Braunschweig, wo die Benutzung merkwürdigerweise eine verhältnissmässig geringe geworden war:

1853	118 764	Personen	. . = 8,15 %,
1854	106 218	„	. . = 7,29 „
1856	50 117	„	. . = 3,29 „

Mit dem Jahre 1857 wurde auch hier die Abschaffung zur Thatsache.

Gleiches bereitete sich auch im Schoosse der Taunusbahn, nachdem München-Augsburg und Augsburg-Donauwörth längst aufgesaugt waren, des letzten Bollwerkes der IV. Klasse im Süden, vor. Ein eingehender Bericht, welcher die Lage der Taunusbahn klarlegt, führt etwa folgendes aus:

Die Taunusbahn ist unter ihren Nachbarn die einzige, welche das alte System der Wageneintheilung in vier Klassen behalten hat. Dieses System musste schon vor mehreren Jahren sowohl auf der Main-Neckar- und Main-Weserbahn, als auch auf der grossherzoglich badischen Staatsbahn und auf der pfälzischen Ludwigsbahn aufgegeben und daher das allenthalben übliche drei Wagenklassensystem eingeführt werden, wodurch die Taunusbahn diesen Eisenbahnen, sowie der Frankfurt-Hanauer, bayerischen und der herzoglich nassauischen priv. Rhein- und Lahnbahn gegenüber, auf welchen ebenfalls die Eintheilung in drei Klassen besteht, in einen Ausnahmezustand gerathen ist, der sich durch die Erfahrungen, namentlich der letzten Jahre, als unbequem und für den direkten Personenverkehr mit diesen benachbarten, sowie mit den entfernteren Bahnen als höchst erschwerend erwiesen hat. Gleichzeitig mit der Abschaffung der IV. Klasse soll eine Ermässigung der Fahrpreise eintreten und pro Personenmeile erhoben werden:

I. Klasse	24	kr.	statt	27,75	kr.,
II. „	16	„	„	18,45	„
III. „	9,05	„	„	13,17	„
IV. „	—	„	„	9,05	„

Im Jahre 1858 wurden in IV. Klasse noch 651 905 Personen = 59,57 % befördert. Am 1. Dezember kam aber das neue Klassensystem zur Ausführung. „Die Verminderung der Fahrpreise und die bessere Einrichtung der III. Klasse, welche mit Fenstern und einem festen Seitenverschluss versehen sind,“ heisst es in einem Bericht, „ist von Seiten des reisenden Publikums beifällig aufgenommen worden.“

So finden wir die IV. Wagenklasse 1859 nur noch in Preussen, und zwar auf der westfälischen Bahn, der Saarbrücker Bahn, der Ostbahn, der niederschlesisch-märkischen Bahn, ferner bei Düsseldorf-Elberfeld, Oberschlesien, der Prinz Wilhelmbahn, der Köln-Mindener und der rheinischen Bahn. 1860 tritt die Strecke Dortmund-Soest hinzu. Im ganzen hatten 1860 zehn Bahnen, sämmtlich in Preussen, die IV. Klasse eingeführt. Obenan standen die Staatsbahnen.

Langsam und stetig brach sie sich in diesem Lande weiter Bahn. 1862 wurde sie bei Neisse-Brieg und, wenn auch vorläufig nur mit Früh- und Abendzügen, bei Breslau-Schweidnitz-Freiburg eingeführt. 1863 folgten Berlin-Stettin, 1865 endlich auch Berlin-Potsdam-Magdeburg, zunächst nur mit der Strecke Berlin-Potsdam.

Man geht wohl nicht fehl, wenn man hier die mächtige Hand des Herrn von Bismarck vermuthet, der schon früh die wirthschaftliche Bedeutung der IV. Klasse erkannte und ihr die grösste Förderung angedeihen liess. Bezeichnend ist die Begründung der Einführung der IV. Klasse auf der Potsdamer Bahn. Die Frühzüge sollten, so hiess es, den Arbeitern und Landleuten billige und bequeme Gelegenheit geben, rechtzeitig zur grossen Stadt zu gelangen. Nachmittags, nach beendigtem Markte, sollten dann entsprechende Züge die Landleute nach ihrer Heimath zurückführen; endlich sollten am Abend von beiden Endpunkten der Bahn gemischte Züge abgehen zur Beförderung der Arbeiter.

Mittlerweile hatte man mancherlei Verbesserungen an den Wagen IV. Klassen angebracht: man verwendete bessere Tragfedern wie bisher, und, was besonders wichtig ist, man begann die Ein- und Ausgänge auf die Stirnseiten des Wagens zu verlegen und schuf dadurch eine Art Gesellschaftswagen. Der Krieg von 1866 brachte die Heeresverwaltung dann, wahrscheinlich auf Anregung Dr. Esmarch's, auf den naheliegenden Gedanken der Benutzung solcher Wagen als Sanitätswagen. 1867 liess der preussische Handelsminister alle Wagen IV. Klasse bei den Staatsbahnen, zusammen über 200 Stück, durch zweckentsprechende Einrichtungen so umbauen, dass sie in Kriegszeiten ohne weiteres als Lazareth- oder Sanitätswagen dienen konnten.

Ende der 60er Jahre sind solche Wagen auch bei der Magdeburg-Leipziger, sowie bei der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn vorhanden.

So finden wir die IV. Klasse um diese Zeit in Preussen auf fast allen wichtigeren Bahnen vor. Der kleine Mann, der Arbeiter, der Kiepenträger, der Bauer, dem eine Eisenbahnfahrt früher höchstens als Sonntagsvergnügen vergönnt gewesen, fing an, sich das billige Verkehrsmittel für sein Erwerbsleben dienstbar zu machen. Unter diesem Gesichtspunkte kann man es verstehen, wenn Bismarck zu Beginn des Jahres 1870 beim Bundesrathe den Antrag stellte, es möge die IV. Klasse auf allen Bahnen des gesammten norddeutschen Bundesgebietes eingeführt werden unter Gestattung der Mitnahme einer „Traglast“ bis zu 50 Pfd. — ein Antrag, dessen Verwirklichung — ausser dem Rahmen des Gegenwärtigen liegend — im grossen und ganzen freilich erst zu Anfang der 80er Jahre auf anderem Wege zur Thatsache wurde.

Die vorstehenden Skizzen werden sich vielfach ergänzen lassen. Immerhin dürften sie einen nicht unwillkommenen Ueberblick geben über den Entwickelungsgang der IV. Klasse in den ersten 30 Jahren ihres Bestehens. Wir sehen, wie sie, nachdem sie im Süden ihre ersten Triumphe gefeiert, dort verfehmt und des Landes verwiesen wird, um dann, nach dem Norden flüchtend, von Staats wegen unterstützt, zu einer beliebten Einrichtung heranzuwachsen, deren weitere Ausgestaltung dem norddeutschen Reiseverkehr einen eigenthümlichen Anstrich gegeben hat. Was die nächstfolgenden 30 Jahre für die IV. Klasse gebracht haben, bleibt vielleicht einem späteren Berichte vorbehalten. Jedenfalls feiert unser Adoptivkind in diesem Jahre sein 60jähriges Jubiläum. Eine Einrichtung aber, die bei unserer raschlebigen Zeit so lange allem Anstürmen getrotzt hat, beweist, dass sie der entgegengesetzten Meinung vieler ungeachtet noch existenzberechtigt ist — fin de siècle.

R. Brand.

Die Betriebsergebnisse deutscher und ausländischer Eisenbahnen in den Jahren 1885, 1894, 1895 und 1896.

(Schluss aus Nr. 12.)

Es folgt nunmehr die Uebersicht über **die finanziellen Leistungen.**

Länder	Bahnen	Gesammteinnahme (einschliesslich sonstige Einnahmen) für 1 km Mark				Gesammtausgabe in Prozenten der Gesammteinnahme				Ueberschuss für 1 km Mark				Ueberschuss in Prozenten des Anlagekapitals			
		1885	1894	1895	1896	1885	1894	1895	1896	1885	1894	1895	1896	1885	1894	1895	1896
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussische Staatsbahnen	31 188	36 175	37 471	38 836	56,6	58,8	53,2	52,5	13 841	14 922	17 533	18 391	5,0	5,7	6,8	7,2
	badische Staatsbahnen .	25 541	33 926	34 693	36 326	61,2	63,7	61,4	60,8	10 400	12 692	13 842	14 668	3,1	3,9	4,2	4,5
	bayerische Staatsbahnen	18 528	22 938	23 547	24 827	55,5	66,9	66,9	59,7	8 278	7 634	7 827	9 970	3,5	3,2	3,2	4,2
	württembergische Staatsbahnen	18 453	22 789	25 235	26 721	55,5	62,0	60,4	59,6	8 834	8 648	9 967	10 781	3,0	2,8	3.2	3,4
	sächsische Staatsbahnen .	32 284	37 940	39 558	42 012	55,3	65,1	62,7	61,9	14 340	13 244	14 644	15 953	5,0	4,5	4,9	5,3
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	29 706	37 189	38 393	39 931	55,6	57,9	57,1	56,8	13 412	16 067	16 908	17 789	3,7	4,7	4,8	5,1
	deutsche Privatbahnen (eigener Verwaltung) .	15 507	20 464	21 293	19 039	55,1	56,2	56,2	55,0	7 006	9 012	9 372	8 571	4,2	4,8	5,0	5,7
	alle deutschen Bahnen .	26 768	31 953	33 287	34 499	60,1	60,0	55,9	54,8	11 850	12 832	14 726	15 676	4,5	5,1	5,8	6,2
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	22 270	21 409	21 283	22 211	52,7	51,4	54,6	53,6	10 538	10 404	9 669	10 305	4,6	5,5	4,4	4,7
Holland	niederländische Staatseisenbahnen	14 809	19 891	20 807	21 381	59,6	72,0	68,2	65,5	5 984	5 568	6 618	7 385	—	—	—	—
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	30 450	37 209	37 460	38 538	58,4	56,6	58,6	56,6	12 651	15 552	15 528	16 737	4,0	4,5	4,4	4,8
Frankreich	französische Hauptbahnen	28 369	27 182	27 654	28 221	55,6	55,6	54,0	52,8	12 612	12 074	12 719	13 320	3,7	3,5	3,7	3,8
Schweiz	schweizerische Eisenbahnen	20 112	24 277	24 872	26 166	53,7	58,2	59,3	59,5	9 456	10 153	10 153	10 572	3,3	3,6	3,8	3,7
Grossbritannien und Irland	Gesammtnetz	45 103	50 123	50 754	52 647	53,0	56,0	55,7	56,0	21 248	22 058	22 449	23 325	4,0	3,8	3,8	3,9

Für das wirthschaftliche Ergebniss der Bahnverwaltungen am meisten bezeichnend sind die zweite und vierte Spaltenreihe dieser Tabelle, das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen, der sogen. Betriebskoeffizient, und die im Ueberschuss erzielte Verzinsung des Anlagekapitals. Allerdings darf man bei einem Vergleich dieser beiden Posten nicht übersehen, dass ein grosser Theil der Ausgaben sich einer Einwirkung der Verwaltung fast ganz entzieht; Bahnen z. B., die überwiegend durch ungünstiges Gelände führen, werden stets theuerer betrieben werden müssen, als dies bei Bahnen in der Ebene möglich ist, und die Ausdehnung des Bahnnetzes, die mehr oder minder dichte Besiedelung der durchzogenen Gegend sind ebenfalls Faktoren, die das reine Zahlenbild als unvollkommen erscheinen lassen; ein höherer Betriebskoeffizient, eine geringere Verzinsung bedeuten deshalb noch nicht eine geringere Wirthschaftlichkeit der Verwaltung.

Dem Ergebniss nach stehen die preussischen Eisenbahnen an erster Stelle; die am 1. April 1895 ins Leben getretene Neuorganisation hat es ermöglicht, die noch im Jahre 1894 im Vergleich zu den ausserdeutschen Bahnen hohe Ausgabenverhältnisszahl so herabzudrücken, dass sie die günstigste in der ganzen Reihe geworden ist, und infolgedessen hat der gesteigerte Verkehr auch eine stärkere Erhöhung der Verzinsung des Anlagekapitals bewirken können, eine Verzinsung in der keine der anderen Gruppen den preussischen Staatseisenbahnen auch nur nahe gekommen ist. Die Gesammteinnahmen wie auch der

Ueberschuss bewegen sich in regelmässig steigender Entwickelung.

Die anderen deutschen Bahnen stehen hinter Preussen beträchtlich zurück; doch macht sich auch bei ihnen allen in den letzten Jahren ein allmählicher Rückgang des Betriebskoeffizienten und ein Steigen der Verzinsungsquote bemerkbar, wie sie auch, mit Ausnahme der Privatbahnen, ihre Einnahmen und ihren Ueberschuss alljährlich zu erhöhen gewusst haben.

In England sind die Roheinnahmen und — bei nicht hohem, allerdings steigendem Betriebskoeffizienten — auch die Ueberschüsse stets sehr beträchtlich gewesen, die bei weitem höchsten der ganzen Reihe. Trotzdem ist nur eine sehr geringe Verzinsung des Anlagekapitals herausgewirthschaftet worden. Dort sind aber die Anlagekosten der Bahnen ganz ungewöhnlich hoch, was zwar auch von einem theueren Bauen, vor allem aber von den enormen Kosten, die die parlamentarischen Konzessionsverhandlungen verursachen, und den hohen Grunderwerbskosten herrührt; dort sind 588 088 *M.* für 1 km ausgegeben worden, gegenüber 340 405 *M.* in Elsass-Lothringen, 261 549 *M.* in Preussen und 253 405 *M.* in ganz Deutschland, 224 068 *M.* in Oesterreich-Ungarn, 340 466 *M.* in Frankreich und 266 785 *M.* in der Schweiz am Ende des Jahres 1896.

Die französischen Hauptbahnen stehen, wie in ihren Verkehrsleistungen, so auch in ihren finanziellen Ergebnissen ziemlich zurück. Die kilometrischen Einnahmen sind zwar in den letzten Jahren der Beobachtungszeit etwas gestiegen, haben aber noch nicht einmal ganz den Stand von 1885 wieder erreicht. Dagegen ist es durch eine ziemlich beträchtliche Einschränkung der Ausgaben gelungen, den Ueberschuss des Jahres 1885 zu übertreffen. Immerhin steht das Reinergebniss ganz bedeutend hinter dem der anderen grossen Netze aus Ländern gleicher Wirthschaftsstufe, hinter den preussischen und englischen zurück, und die Verzinsungsquote beträgt im Jahre 1896 nur wenig mehr als die Hälfte der preussischen Zahl, sie kommt der englischen nicht einmal ganz gleich, obwohl das Anlagekapital nach den oben mitgetheilten Beträgen auch nicht annähernd die in England aufgewandten Summen erreicht. Der Staat hat daher auch alljährlich gewaltige Summen — 1896 z. B. 35 000 000 Frcs. — aus seiner Garantieverpflichtung heraus zuschiessen müssen, um die Zahlung der gewährleisteten Mindestdividende zu bewirken; erst in den letzten Jahren macht sich eine Abnahme bemerkbar.

Wie sich die Gesammteinnahme auf den Personen- und Gepäckverkehr sowie auf den Güterverkehr vertheilt, ist für das Jahr 1896 aus der nebenstehenden Tabelle zu ersehen.

Das sich hier zeigende Verhältniss kann als typisch bezeichnet werden. Auffallend ist daran der hohe Antheil, den in England, Frankreich, den Niederlanden und der Schweiz der Personenverkehr darstellt; während er bei den anderen Bahngruppen nur $1/3 - 1/4$ ergibt, stellt er sich hier auf fast ½ der Gesammteinnahme. Diese Feststellung ist namentlich für die Beurtheilung der englischen Bahnen wichtig, weil bei diesen, wie schon bemängelt wurde, die Statistik für die Verkehrsergebnisse im Stiche lässt und sich hier zeigt, dass die hohen Einnahmen der englischen Eisenbahnen nur zu ungefähr dem gleichen Betrage wie die der preussischen Staatsbahnen aus dem Güterverkehre fliessen, dass das Uebergewicht auf den Personenverkehrserträgnissen beruht. Es zeigt sich hier die Wirkung der anerkannt hohen Personentarife der englischen Bahnen.

Zu erwähnen ist noch, dass in Baden ein Rückgang der Personenverkehrseinnahme von 11 985 *M.* auf 11 600 *M.* von 1895 auf 1896 stattgefunden hat, während sich gleichzeitig der Antheil, den die am 1. Mai 1895 eingeführten Kilometerhefte, Fahrscheinbücher und Zeitkarten an der Personenverkehrseinnahme darstellen, von 17,38 % auf 21,91 % gestiegen ist.

Welches sind nun die durchschnittlichen Beförderungspreise, die auf den verschiedenen Gruppen für Personen und Güter erhoben worden sind? Die Zusammenstellung auf S. 200 gibt darüber Auskunft; doch ist es leider wieder nicht möglich, Englands Bahnen für diesen Vergleich heranzuziehen, die englische

Länder	Bahnen	Von der Gesammteinnahme entfallen 1896 auf den Personen- und Gepäckverkehr *M.*	%	auf den Güterverkehr *M.*	%
Deutchland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussische Staatsbahnen	10 818	28	26 759	69
	badische Staatsbahnen	11 600	32	23 240	64
	bayerische Staatsbahnen	7 536	30	16 451	66
	württembergische Staatsbahnen . . .	8 937	33	16 406	61
	sächsische Staatsbahnen	13 109	31	27 225	65
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschliesslich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	8 797	22	29 270	73
	deutsche Privatbahnen (eigener Verwaltung)	4 874	25	12 612	66
	alle deutschen Bahnen	9 856	29	23 361	68
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	5 396	24	16 573	74
Holland	niederländische Staatseisenbahnen .	9 926	46	9 959	47
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	13 117	34	24 539	65
Frankreich	französische Hauptbahnen	12 071	43	15 613	55
Schweiz	schweizerische Eisenbahnen	10 519	40	14 308	55
Grossbritannien und Irland	Gesammtnetz	22 859	42	26 973	51

Statistik übergeht auch diesen, für die Beurtheilung der allgemein-wirthschaftlichen Bedeutung eines Eisenbahnnetzes so wichtigen Punkt mit Stillschweigen.

Den niedrigsten Personensatz haben hiernach seit jeher die belgischen Staatsbahnen mit 2,9 ₰ im Jahre 1885 und 2,3 ₰ im Jahre 1896. — Ihnen folgen jetzt die österreichisch-ungarischen Bahnen, die 1885 noch ziemlich hohe Durchschnittspreise erhoben. Die Einführung der sogen. Zonentarife hat die Verbilligung bewirkt; doch sind in beiden Reichshälften die ursprünglichen Tarife im finanziellen Interesse wiederholt abgeändert worden, und die Wirkung dieser Aenderungen äussert sich in einer Steigerung der auf eine Person und 1 km entfallenden Beträge während der letzten Jahre, eine Erscheinung, mit der das österreichisch-ungarische Netz einzig dasteht. Die Abstufung der Zonen und die erhobenen Tarifsätze sind übrigens bekanntlich in Oesterreich und in Ungarn verschieden; namentlich gibt es in Oesterreich nicht die jenseits der Leitha eingeführte Höchstgrenze, von der ab alle Entfernungen gleich bezahlt werden. Der Durchschnittsbetrag ist daher in Transleithanien noch etwas niedriger als diesseits der Leitha, er stellt sich

in	1894 ₰	1895 ₰	1896 ₰
Ungarn . . . . auf	2,13	2,14	2,32
Oesterreich . . „	2,20	2,35	2,48

Die Steigerung ist in beiden Ländern zu beobachten.

Nicht viel höher — im Jahre 1896 nur 0,17 ₰ —, dafür aber in ständig fallender Richtung stehen die auf den preussischen Staatsbahnen erhobenen Beträge. Einen wesentlichen Einfluss auf diese geringe Höhe des Durchschnittsbetrages hat die bekanntlich nur in Norddeutschland bestehende IV. Wagenklasse

Länder	Bahnen	Durchschnittsertrag für 1 Person und Kilometer Pfennig				Durchschnittsertrag für 1 Gütert und Kilometer Pfennig			
		1885	1894	1895	1896	1885	1894	1895	1896
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussische Staatsbahnen	3,26	2,83	2,81	2,72	3,84	3,71	3,81	3,80
	badische Staatsbahnen	3,76	3,42	3,39	3,12	4,99	4,61	4,50	4,47
	bayerische Staatsbahnen	3,59	3,33	3,28	3,22	4,67	4,19	4,09	4,08
	württembergische Staatsbahnen	3,36	3,14	2,94	2,99	6,06	4,69	4,64	4,59
	sächsische Staatsbahnen	3,38	3,10	3,08	3,04	4,86	4,56	4,54	4,59
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm Luxemburg-Eisenbahn)	3,36	3,17	3,15	3,11	3,75	3,29	3,40	3,32
	deutsche Privatbahnen (eigener Verwaltung)	3,40	3,09	2,95	2,99	4,77	4,42	4,41	4,14
	alle deutschen Bahnen	3,33	2,96	2,92	2,83	4,07	3,85	3,92	3,91
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	4,03	2,35	2,38	2,45	5,12	3,81	3,80	3,89
Holland	niederländische Staatseisenbahnen	4,34	3,81	3,76	3,34	3,54	3,17	3,11	2,99
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	2,90	2,50	2,55	2,03	—	—	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	3,70	3,08	3,06	3,06	4,75	4,16	4,13	4,10
Schweiz	schweizerische Eisenbahnen	4,29	4,08	4,06	3,94	6,09	6,82	7,50	7,50

und der mit besonderer Billigkeit geführte Berliner Stadt- und Ringbahn- und Vorortverkehr; im Jahre 1896 kamen auf die IV. Klasse allein 39,46 % der gesammten Personenkilometer und 28 % der Personenverkehrseinnahmen (gegen 39,81 und 40 % z. B. für die III. Klasse), und in demselben Jahre stammten aus dem Berliner Stadt- und Ringbahnverkehr 3 % der Personenverkehrseinnahmen des Gesammtnetzes. Namentlich die IV. Klasse ist also von einschneidender Wirkung; sie ist aber ein organischer Bestandtheil des preussischen Personentarifsystems; gerade die unbemittelten Volksschichten haben in ihr ein in dieser Billigkeit sonst nicht gebotenes Verkehrsmittel, ihre Ausstattung ist in den letzten Jahren der der III. Klasse genähert worden, und es ist daher nicht angängig, wie es gelegentlich von Kritikern der preussischen Staatsbahnen unternommen worden ist, bei einem Vergleich der Durchschnittsfahrkosten diese Klasse ganz herauszurechnen, für den zu vergleichenden Gesammtdurchschnitt ist sie vielmehr stets miteinzusetzen.

Die anderen deutschen Bahnen haben höhere Beförderungssätze aufzuweisen, obwohl die süddeutschen nicht wie die preussischen für die ersten drei Wagenklassen Freigepäck gewähren. Es scheint sich hier geltend zu machen, dass namentlich in Bayern nur wenig Schnellzüge die III. Klasse führen und dadurch ein grosser Theil der Reisenden zur Benutzung der I. und II. Klasse gezwungen wird; wenigstens kommen 1896 in Bayern 19,3 % aller Personenkilometer und 31,9 % aller Personeneinnahmen auf die I. und II. Klasse gegenüber dem preussischen Verhältniss von 15,5 und 28,1 %.

Hervorzuheben ist noch, dass die französische Zahl niedriger ist, als sie erscheinen würde, wenn sie nach den Grundsätzen der deutschen Statistik berechnet würde. Bei der Berechnung des Durchschnittsertrages sind nämlich die recettes supplémentaires von der Gesammteinnahme des Personenverkehres abgezogen worden, obwohl sie lediglich reine Personengeldeinnahmen — les suppléments de parcours, les changements de classe, les billets perdus et généralement toute recette dont la repartition par classe et par catégorie n'est pas connue — umfassen. Setzt man diese Beträge noch ein, so ergibt sich für 1895 und 1896 ein Durchschnittssatz von 4 ₰, der höchste der ganzen Reihe. Ausserdem haben die Reisenden noch eine staatliche Transportsteuer von 12 % des Fahrpreises zu zahlen, so dass Frankreich als das Land zu bezeichnen ist, in dem das Reisen am theuersten ist.

Die G ü t e r b e f ö r d e r u n g ist auf den niederländischen Staatseisenbahnen und in Deutschland auf den elsass-lothringischen Reichsbahnen am billigsten; an dritter Stelle folgen die preussischen Staatsbahnen. Deren günstige Stellung ist wohl im wesentlichen den vielen Ausnahmetarifen zu danken, die in Preussen die Beförderung der meisten Massengüter billiger gestaltet, als sie nach den normalen Tarifsätzen sich stellen würde; im Jahre 1896 wurden, wie erwähnt sein mag, nur 54,25 % der gesammten Tonnenkilometer nach den Normaltarifen, darunter 32,34 % nach dem billigsten Spezialtarif III, und 45,75 % nach Ausnahmetarifen geleistet und dafür 66,45 (25,33) und 33,55 % vereinnahmt. Die von 1894 auf 1895 und 1896 eingetretene Erhöhung der Durchschnittsziffer ist nicht etwa die Folge einer — nicht vorgenommenen — Tariferhöhung, sondern beruht auf einer Verschiebung in dem Verhältniss der auf die verschiedenen Tarifklassen entfallenden Beförderungsmengen; thatsächlich haben Tarifermässigungen mehrfach stattgefunden. — Elsass-Lothringens niedrige Zahl beruht auf dem hohen Antheil, den der billige Erz- und Kohlentransport an der Gesammtgüterbeförderung bildet.

In geringerem Abstande folgen dann Bayern und die deutschen Privatbahnen, recht hohe Sätze haben dagegen Baden und namentlich Sachsen und Württemberg. Bei allen deutschen Bahnen ist aber gleichmässig bei vorübergehenden Steigungen eine fallende Richtung zu bemerken.

Auffallend hoch ist der schweizerische Satz, er findet seine Begründung in den hohen Selbstkosten der dortigen Bahnen. Frankreich hält sich in der Mitte. Doch ist hier auf eine Unklarheit der französischen Statistik hinzuweisen; während nämlich die Sätze der Tabelle den unter gleicher Bezeichnung gegebenen Angaben nachgerechnet sind, ergibt eine Aufstellung nach den Grundsätzen der deutschen Statistik, d. h. eine Division der auf 1 km entfallenden Güterverkehrseinnahmen mit den darauf gefahrenen Gütertonnenkilometern, für die Jahre 1895 und 1896 höhere Beträge, nämlich 4,34 und 4,31 ₰, ohne dass sich der Unterschied aus dem Quellenwerke aufklären liesse. Damit würde Frankreich sich den badischen und württembergischen hohen Sätzen erheblich nähern und noch weiter hinter Preussens Staatsbahnen zurückrücken.

Ueberblicken wir noch einmal diese statistische Untersuchung, so ergibt sich eine besonders günstige Stellung im europäischen Eisenbahnwesen für die preussischen Staatseisenbahnen: sie stehen, wenn nicht unmittelbar an erster Stelle, so doch immer im Vordergrunde der Entwickelung und können sich einer stetigen Verbesserung ihrer Leistungen sowohl auf eisenbahnfiskalischem als auch auf dem allgemein-wirthschaftlichen Gebiete rühmen.*) Aber auch die Bahnen der anderen deutschen Staaten haben durchweg ihre Aufgaben erfüllt und befinden sich sämmtlich in aufsteigender Entwickelung. Keins der deutschen Bahnnetze hat einen Vergleich mit dem Auslande zu scheuen, namentlich die französischen Bahnen haben für Frankreichs Volkswirthschaft und Finanzzustand nicht Gleiches geleistet. —d.

*) Es sei, um Missdeutungen zu vermeiden, noch besonders darauf hingewiesen, dass Preussen auch in der Steigerung seiner Güterverkehrsleistungen (vergl. die untere Tabelle auf S. 182 in

Nachrichten.

Deutschland.

— Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten **Nachweisung** der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat D e z e m b e r v. J. vorgekommenen **Betriebsunfälle** waren zu verzeichnen:

		davon bei Personenzügen
Entgleisungen auf freien Bahn . .	16	7
in Stationen . .	24	10
Zusammenstösse auf freier Bahn .	6	5
in Stationen . .	23	3
sonstige Vorkommnisse	200	—
zusammen	269	25

Die Betriebslänge betrug 40 834 km, an Zugkilometern wurden geleistet 32 471 810, so dass je ein Unfall auf 152 km Betriebslänge oder auf 120 713 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden:

	getödtet	verletzt
Reisende	5	16
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst .	44	104
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte usw. im Dienst	1	11
fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	18	19
zusammen . .	68	150

— Nach den bestehenden Bestimmungen haben die **Eisenbahndienststellen**, denen die **Annahme von Arbeitern** zusteht, künftig darauf zu achten, dass diejenigen Arbeiter, die Beschäftigung bei der Eisenbahnverwaltung nachsuchen, sich über ordnungsmässige Auflösung ihres bisherigen Arbeitsverhältnisses ausweisen, sei es durch vorschriftsmässig ausgestellte Zeugnisse oder Abkehrscheine, sei es durch die für Minderjährige vorgeschriebenen Arbeitsbücher, oder sofern es sich um Personen handelt, die bisher dem Gesindestand angehört haben, durch die von der Herrschaft dem Gesinde beim Abzuge ausgestellten Abschiedszeugnisse oder die Gesindebücher. Die mit der Ausführung von fiskalischen Bauten betrauten Bauunternehmer dürfen Arbeiter, die den erwähnten Nachweis nicht geführt haben, nicht zur Arbeit annehmen. Sollte die Beibringung von Abgangszeugnissen und Büchern aus dem letzten Arbeitsverhältniss im einzelnen Falle nicht möglich sein, so hat vor der Annahme eines Arbeiters eine ganz besonders eingehende und vorsichtige Prüfung der letzten Arbeitsverhältnisse stattzufinden.

In einem von freikonservativer Seite dem **p r e u s s i s c h e n** Landtage unterbreiteten Antrage wird u. a. in Vorschlag gebracht, dass die Staatsregierung dafür sorgen möge, die Beschäftigung von Arbeitern in Staatsbetrieben während der Erntezeit möglichst zu vermeiden. Möglich, dass in einigen Staatsverwaltungen diesem Vorschlag entsprochen werden kann. Für die Eisenbahnverwaltung dagegen dürfte es so gut wie unmöglich sein, während der Erntezeit begonnene oder wichtige Arbeiten einzustellen oder gar den Betrieb zu beschränken. Die Eisenbahnverwaltung bethätigt weitgehendes Entgegenkommen, um die Arbeitsnoth, unter der die Landwirthe leiden, nicht noch zu verschärfen. Allein in erster Reihe muss sie darauf bedacht sein, die grossen Aufgaben zu erfüllen, die an sie gestellt werden, und so kann sie weitergehenden Wünschen unmöglich entsprechen.

— In der am 7. d. Mts. unter dem Vorsitze des Generaldirektors von Ebermayer stattgehabten 43. **Sitzung des bayerischen Eisenbahnrathes** wurde der erste Gegenstand der Tagesordnung, die Zusammenstellung der mit ministerieller Genehmigung in der Zeit vom 1. Juli 1898 bis 15. Januar 1899 eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife, ohne Erinnerung seitens der Versammlung zur Kenntniss genommen; hierauf wurde der zweite Gegenstand, die Tarifirung von Häuten und Fellen betreffend, von dem Antragsteller, Kommerzienrath Weidert, in eingehendster Weise begründet und zur Annahme wärmstens empfohlen; nachdem sich auch noch das Mitglied des Eisenbahnrathes, Kommerzienrath Manz, zu Gunsten des Antrages geäussert hatte und gegenüber einem geltend gemachten Bedenken, ob die beantragte Detarifirung nicht der Einfuhr geringwerthiger ausländischer Häute Vorschub leisten und hierdurch für den Absatz des bayerischen Produktes ungünstige Wirkungen haben werde, vom dem Antragsteller darauf hingewiesen worden war, dass der billigere Tarif gerade den inländischen Häuten zum Vortheil gereichen und deren Verfrachtung insbesondere nach den westlichen Verbrauchsplätzen erleichtern werde, gelangte auch dieser Antrag zur Annahme.

Vom dritten Gegenstande, betreffend die Bekanntgabe an den Eisenbahnrath, dass die Gültigkeit der Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern unter Auflassung der Abfertigungsgebühren seit 1. Januar d. J. auf das genossenschaftliche Lagerhaus der Darlehnskassenvereine Bad Aibling und Ellmosen ausgedehnt worden sei, wurde alsdann ohne Erinnerung Kenntniss genommen und hierauf auch dem, den vierten Gegenstand bildenden Gesuche des Stadtmagistrats Straubing um Gewährung der Reexpeditionsbefugniss für dessen Lagerhaus allseitig zugestimmt.

Anschliessend hieran kam zur Berathung die vom Mitgliede des Eisenbahnrathes Freiherrn von Soden-Fraunhofen an die Generaldirektion gerichtete Anfrage: „gedenkt die Staatseisenbahnverwaltung Einrichtungen zu treffen, durch welche der direkte Bezug landwirthschaftlicher Erzeugnisse seitens der Konsumenten nach dem Vorgange anderer Eisenbahnverwaltungen erleichtert und verbilligt wird?“ Dieselbe wurde von Seiten des vorsitzenden Generaldirektors unter Darlegung der bei der englischen Ostbahn und den österreichischen Staatsbahnen in dieser Hinsicht bestehenden Einrichtungen dahin beantwortet, dass die Generaldirektion einer Einrichtung, welche den Bezug von landwirthschaftlichen, zum direkten Konsum bestimmten Erzeugnissen erleichtern könnte, sympathisch gegenüberstehe und dass zunächst ein Antrag in dieser Richtung beim deutschen Eisenbahnverkehrsverbande werde eingebracht werden. Für eine weitere Verbilligung der hier in Betracht kommenden Transporte bestehe kaum ein vordringliches Bedürfniss; jedoch werde auch diese Frage eingehend geprüft werden.

Ausserhalb der Tagesordnung wurde noch eine Anfrage der beiden Mitglieder des Eisenbahnrathes, Freiherrn von Cetto und Kommerzienrath Steinbeis, ob die bayerische Staatseisenbahnverwaltung Aenderungen in den inländischen Holztarifen im Sinne der, der königlichen Staatsregierung zur Würdigung empfohlenen Petition des Vereines bayerischer Holzinteressenten zu treffen gedenke, von der Staatseisenbahnverwaltung unter Hinweis auf die vom zuständigen Staatsminister in der Kammer der Abgeordneten vom 4. Juni v. J. abgegebene Erklärung dahin beantwortet, dass der hierin gemachten Zusage, die Bewegung des Holzverkehres namentlich auf dem rheinischen Markte zu beobachten, sowohl seitens der Staatseisenbahnverwaltung, als der Staatsforstverwaltung entsprochen worden sei; zur Zeit bestehe jedoch für die Staatseisenbahnverwaltung kein Anlass, besondere Tarifmaassnahmen zur Wahrung bayerischer Interessen zu ergreifen.

---

der vorigen Nummer) durchaus seine Stellung an der Spitze der hier beobachteten Bahngruppen behauptet. Denn wenn auch der Prozentsatz der Steigerung bei den meisten der anderen Gruppen höher ist, so darf man doch nicht übersehen, dass das preussische Staatsbahnnetz in der Vergleichszeit am stärksten sich ausgedehnt hat und damit der zur Berechnung der kilometrischen Leistungen einzusetzende Divisor immer erhöht worden ist, während selbstverständlich die neu eröffneten Strecken, zumal sie meist Nebenbahnen gewesen sind, nur einen verhältnissmässig geringen Verkehr haben und den Dividendus, die Gesammtverkehrsleistung, nicht annähernd in demselben Maasse erhöhen. Das Netz der preussischen Staatsbahnen hat sich aber (vergl. die Tabelle auf S. 180 der vorigen Nummer) von 1885 auf 1896 um 31 % vermehrt, während die Erweiterung

bei den badischen Staatsbahnen	nur 17 %
„ „ bayerischen Staatsbahnen	„ 21 „
„ „ württembergischen Staatsbahnen . .	„ 11 „
„ „ sächsischen Staatsbahnen	„ 22 „
„ „ elsass-lothringischen Reichsbahnen .	„ 18 „
„ allen deutschen Bahnen	„ 23 „
„ den niederländischen Staatsbahnen . . .	„ 21 „
„ „ französischen Hauptbahnen	„ 21 „
und „ „ schweizerischen Bahnen	„ 27 „

betragen hat und die Ausdehnung der deutschen Privatbahnen sogar um fast 30 % zurückgegangen ist; nur die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen haben eine stärkere Vermehrung, um fast 40 %, erfahren. Besonders auffällig ist, dass auf den französischen Hauptbahnen die kilometrische Güterbeförderung sich, wie schon auf S. 183 der vorigen Nummer hervorgehoben worden ist, nur um 10 % gehoben hat, trotzdem das Hauptbahnnetz auch nur um 21 % erweitert worden ist.

Für die Beurtheilung der Entwickelung der niederländischen Staatsbahnen ist zu beachten, dass durch das niederländische Eisenbahngesetz vom 22. Juli 1890 und die darin genehmigten Verträge vom 30. Januar 1890 das Netz der Staatsbahngesellschaft eine ganz andere, für die Betriebsführung bei weitem günstigere Gestalt erhalten hat, als es vordem hatte.

Zum Schlusse wurde nun der letzte Gegenstand der Tagesordnung, der Entwurf der Sommerfahrordnung 1899, durchberathen und endgültig festgesetzt.

— **Erledigung von Gesuchen des bayerischen Eisenbahnpersonals.** Gelegentlich der während der letztverflossenen Tagung im bayerischen Landtage stattgefundenen Budgetberathungen sind in Bezug auf die Verhältnisse des äusseren Personals der Staatseisenbahnen, deren dienstliche Inanspruchnahme usw., Klagen zur Sprache gekommen, von denen weder bei den Oberbahnämtern noch bei der Generaldirektion selbst vorher etwas bekannt geworden war und von welcher daher erst auf diese Weise genannte Oberbehörden Kenntniss erhielten. Da bereits im Jahre 1892 an sämmtliche Dienststellen Weisung dahin erlassen worden war, Gesuche des Personals irgend welcher Art sachgemäss zu prüfen und nöthigenfalls höheren Orts in Vorlage zu bringen, wurde diese Vorschrift neuerdings in Erinnerung gebracht, damit den Gesuchstellern unter allen Umständen eine Vorbescheidung ihrer Eingaben zu theil werde; gleichzeitig wurde hierbei auch das Personal selbst im eigensten Interesse darauf aufmerksam gemacht, bei Beschwerden, Gesuchen usw. stets den vorgeschriebenen Dienstweg einzuhalten.

— Im Jahre 1898 hat sich der **Verkehr mit Kilometerheften auf den badischen Staatseisenbahnen**, verglichen mit 1897 folgendermaassen gestaltet: es wurden verkauft

Hefte	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	zusammen
1898	857	29 859	107 557	138 273
1897	761	27 691	90 102	118 554
1898 mehr	96	2 168	17 455	19 719
oder	12,61 %	7,83 %	19,37 %	16,63 %

Hierfür wurden eingenommen

1898	3 934 705 ℳ.
1897	3 405 850 „
1898 mehr . . .	528 855 ℳ. oder 15,53 %

Gegen Vergütung von 1 ℳ. wurden an ausgenutzten Kilometerheften zurückgeliefert

1898	116 640 Stück
1897	94 023 „
1898 mehr . . .	22 617 Stück oder 24,05 %.

— Der **Eisenbahnverein in Danzig** hatte am 4. d. Mts. im dortigen „Wilhelmtheater" eine **Nachfeier des Geburtstages Sr. Majestät des Kaisers** veranstaltet, zu welcher die Vereinsmitglieder mit ihren Angehörigen, die eingeladenen Hilfsbediensteten und Arbeiter nebst Angehörigen, sowie ausserdem auch ein Theil der Spitzen der Behörden sich zahlreich eingefunden hatten. Die Feier wurde mit der Jubelouverture von C. M. von Weber eingeleitet, worauf der Vereinsvorsitzende, Regierungsrath Menzel, die Festtheilnehmer mit herzlichen Worten begrüsste und dem Wunsche Ausdruck gab, dass das Fest durch einen harmonischen Verlauf erneut Zeugniss dafür ablegen möge, dass der Danziger Verein die Fahne der Kollegialität und Nächstenliebe hochhält; in diesem Sinne trank er auf das Blühen, Wachsen und Gedeihen des Vereins. Es wurde nun das allgemeine Lied „Stimmt an mit hellem hohen Klang" gesungen, nach welchem von der Tochter eines Vereinsmitgliedes als Germania ein von dem Verkehrsinspektor Bütow gedichteter schwungvoller Festprolog gesprochen wurde. Hierauf hielt Eisenbahndirektionspräsident Thomé die von echt patriotischem Geiste getragene Festrede, welche in einem Hoch auf Se. Majestät den Kaiser ausklang. Im Anschluss hieran brachte der Vorsitzende den jüngsten Dankerlass des Kaisers zur Verlesung, worauf das Lied „Deutschland, Deutschland über alles" gesungen wurde. Nun folgte ein Tanzgemälde mit melodramatischer Textbegleitung „Erntefest", welches den Verkehrsinspektor Bütow zum Verfasser hatte und von einer Fee und 10 Elfen, sowie einer Erntekönigin und 16 Schnittern und Schnitterinnen schön und wirkungsvoll ausgeführt wurde. Alsdann wurde in einer Einlage dem Präsidenten Thomé von den Beamten und Arbeitern eine ebenso sinnige wie schöne Ovation dargebracht, indem je ein Vertreter derselben die Bühne betrat und einige recht sinnreiche Verse sprach, in denen das Wirken des Genannten gefeiert und wobei auf einer Staffelei das mit Rosen bekränzte Porträt desselben sichtbar wurde, unter welchem sich dann der Beamte und der Arbeiter zum Zeichen einer friedlichen Zusammenarbeit die Hand reichten. Anschliessend hieran gelangte ein vom Eisenbahndirektionspräsidenten Thomé während seines Wirkens in Hannover im Jahre 1888 gedichtetes Lied „Lob der Eisenbahn" oder „So sind wir" zur Vertheilung, welches nach einer bekannten Melodie gesungen wurde und die Festtheilnehmer sichtlich erfreute. Im weiteren Verlaufe des Festes kamen dann noch eine musikalische Küchenscene „Kochstudien in der Musterküche" und der Schwank „Daniel in der Löwengrube" zur Darstellung, welche den Mitwirkenden reichlichen Beifall eintrugen. Einen ganz besonderen Heiterkeitserfolg erzielte das komische Duett „Flotte Brüder" aus der Operette „Flotte Weiber". Vor Schluss der Feier sprach Präsident Thomé zunächst für die ihm dargebrachte Ovation und sodann dem Vorstande und allen denjenigen, welche zum vollen und guten Gelingen der festlichen Veranstaltungen beigetragen, seinen herzlichsten Dank aus. Ein während des Festes eingegangenes Begrüssungstelegramm des früheren Vereinsvorsitzenden, Regierungsraths Dr. Grünberg in Berlin, fand jubelnde Aufnahme. Erst in vorgerückter Stunde fand die in jeder Beziehung wohlgelungene Feier ihren Abschluss und die Eisenbahner trennten sich in dem Bewusstsein, einige Stunden gemeinsam in ungetrübter Fröhlichkeit verlebt zu haben.

— **Preussens Stein- und Braunkohlenförderung.** Nach vorläufigen Ermittelungen betrugen Förderung und Arbeiterzahl

Vierteljahr	1898 t	1898 Arbeiter	1897 t	1897 Arbeiter
I. . .	21 816 581	319 065	20 571 481	296 283
II. . .	20 853 865	317 930	19 446 752	296 651
III. . .	23 311 384	320 655	21 907 622	300 349
IV. . .	23 572 822	329 651	22 327 941	313 568
zusammen	89 554 652	321 825	84 253 796	301 713
Absatz	87 211 242	—	81 978 093	—

betriebene Werke 1898 266 (1897 268).

Im Braunkohlenbergbau waren im Jahre 1898 375 (im Vorjahre 369) Werke im Betriebe, welche 26 094 657 (+ 1 814 751) t förderten und 21 009 143 (+ 1 407 806) t absetzten bei einer Arbeiterzahl von 34 109.

Oesterreich-Ungarn.

— Mit Verordnung des österreichischen Handelsministeriums vom 24. Januar d. J. sind **Vorschriften, betreffend die aichamtliche Prüfung und Beglaubigung von Gefässen für den Transport von lebenden Fischen, Fischbrut und Fischeiern im Eisenbahnverkehre** erlassen worden. Danach werden aus Holz oder Metall bestehende Fischversandgefässe für den Eisenbahnverkehr, falls sie ihrer wesentlichen Beschaffenheit nach als Fässer bezeichnet werden können, nach den für Fässer bestehenden Vorschriften geaicht und gestempelt, wogegen solche hölzerne oder metallene Fischtransportgefässe für den Eisenbahnverkehr, welche nicht fassähnlich hergestellt sind, nach Maassgabe folgender Bestimmungen lediglich auf den Rauminhalt geprüft und beglaubigt werden. 1. Die Gefässe können in Form von Tonnen, Kübeln, Kannen oder Kasten hergestellt und behufs Erhaltung der Fische mit Vorrichtungen zur Zuführung von Luft und zur Eiskühlung versehen sein. 2. Unter Rauminhalt ist jener grösste Raum zu verstehen, welcher bei horizontaler bezw. vertikaler Stellung der Hauptachse und unverschlossenen Oeffnungen des Gefässes ausser von den Wandungen noch von dem höchsten möglichen Wasserspiegel begrenzt wird. 3. Die Bezeichnung des Rauminhaltes ist in Litern auf dem Gefässe einzubrennen oder aufzuschlagen. 4. Die Beglaubigung des Rauminhaltes erfolgt durch Einbrennen oder Aufschlagen der Buchstaben A A (Aichamt) und der Ordnungsnummern auf dem Gefässe. 5. In Bezug auf Gebühren sind die Fischtransportgefässe wie die Fässer zu behandeln, nur ist für jedes undicht befundene Gefäss eine Gebühr von 5 kr. zu berechnen und einzuheben.

Ueber die vollzogene Inhaltsermittelung der Fischtransportgefässe sind, sofern diese Gefässe nicht als Fässer behandelt werden können, Befundscheine auszufertigen.

— **Maassregeln zur Vertilgung der in Eisenbahndämmen sich aufhaltenden Feldmäuse.** Mit einem Erlasse des österreichischen Eisenbahnministeriums aus dem Jahre 1897 erging an sämmtliche Staatsbahndirektionen die dringende Aufforderung, zu veranlassen, dass an den Dämmen der im dortseitigen Betriebe stehenden Bahnlinien, wo das Auftreten von Feldmäusen festgestellt werden kann, eingehende Versuche mit dem Löffler'schen Mäusetyphusbazillus vorgenommen werden. In analoger Weise wurden hiervon sämmtliche Verwaltungen von Privatbahnen mit eigenem Betriebe verständigt. Aus den nunmehr vorliegenden Berichten geht hervor, dass die ersten Versuche mit dem Löffler'schen Mäusetyphusbazillus als vollständig gelungen bezeichnet werden müssen, insbesondere dann, wenn die Anrainer kräftige Beihilfe leisteten. Mit Phosphorpillen, welche namentlich seitens einiger Gemeinden angewendet wurden, sind ebenfalls günstige Resultate erzielt worden. Die Ver-

suche sind in beiden Fällen noch nicht abgeschlossen und werden namentlich in jenen Bahngebieten fortgesetzt, welche etwa in der Folge von Feldmäusen heimgesucht werden sollten.

— **Beitritt der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung zum Giro- und Kassenvereine.** Das Eisenbahnministerium ist im Einvernehmen mit dem Finanzministerium dem Wiener Giro- und Kassenverein beigetreten. Es wurden bei diesem Institute Girokonti in österreichischer Währung, Francs und Mark für die Hauptkasse der österreichischen Staatsbahnen (im Eisenbahnministerium) und für die Kasse der Staatsbahndirektion Wien eröffnet, und werden sonach Parteien, sowie die österreichischen Bahnverwaltungen in der Lage sein, Erläge für Rechnung der genannten beiden Kassen auch bei dem Giro- und Kassenvereine vorzunehmen.

— Nach einer Kundmachung der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnverwaltungen über den Vorgang bei **Inanspruchnahme von Refaktien für direkt aufgelieferte Sendungen,** ist — falls für direkt aufgelieferte Sendungen rücksichtlich einzelner Strecken Refaktien gewährt werden, welche auf Grund derselben Belege bei mehreren Verwaltungen gesondert zu reklamiren sind — die Präklusivfrist gewahrt, wenn die Partei vor Ablauf derselben ihren Anspruch unter Beigabe der Frachtbelege und eines Verzeichnisses derselben in so vielen Abschriften als Einreichungen stattfinden sollen, bei derjenigen Verwaltung anmeldet, bei welcher zuerst die Refaktie in Anspruch genommen wird. Diese Verwaltung bestätigt auf den Abschriften der Verzeichnisse, dass die Frachtbelege rechtzeitig eingereicht wurden und derzeit nicht zurückgestellt werden können, ferner, dass die Belege mit dem Verzeichnisse übereinstimmen. Sodann werden diese Verzeichnisse der Partei zurückgegeben, welche dieselben längstens innerhalb 14 Tagen nach Erhalt des Ausfolgungsschreibens bei den betreffenden Verwaltungen einzureichen hat.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Dezember bezw. Jahre 1898.** Im Monate Dezember 1898 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 9 423 326 Personen und 8 901 035 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 23 325 153 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 1 285 fl. Im gleichen Monate 1897 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 7 515 985 Personen und 8 761 646 t Güter, 22 756 496 fl. oder für das Kilometer 1 310 fl., daher resultirt für den Monat Dezember 1898 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1,9 %.

Im Jahre 1898 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 125 737 902 Personen und 100 447 897 t Güter, gegen 110 481 910 Personen und 95 144 989 t Güter im Jahre 1897 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1898 auf 279 577 191 fl., im Jahre 1897 auf 266 600 034 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1898 17 688,7 km, im Jahre 1897 dagegen 17 096 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer im Jahre 1898 auf 15 805 fl., gegen 15 594 fl. im Jahre 1897, d. i. um 211 fl. oder 1,4 % günstiger.

Nach der Höhe des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1898 ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Hauptbahnen:

	Gulden
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	65 696
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	46 643
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	38 367
Leoben-Vordernberger Bahn	34 254
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B	30 246
Südbahngesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	26 518
österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	23 745
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit A	21 938
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien)	20 116
Graz-Köflacher Eisenbahn	18 866
österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	17 141
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	16 860
böhmische Nordbahn	15 485
k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	13 302
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	13 045
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	12 030
Eisenbahn Wien-Aspang	10 270

Von den Lokalbahnen und Dampftramways erreichten folgende eine kilometrische Einnahme von mehr als 10 000 fl. und zwar:

	Gulden
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie-Hütteldorf)	20 700
Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	19 473
Lokalbahn Swolenowes-Smecna	19 125
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	16 831
Brünner Lokaleisenbahn: Lokalbahn M.-Ostrau-Witkowitz	15 191
Stauding-Stramberger Lokalbahn	14 817
Brünner Lokaleisenbahn: Dampftramwaystrecke in Brünn	14 426
Bozen-Meraner Bahn	12 686
Kuttenberger Lokalbahn	12 340
Südbahngesellschaft (Lokalbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	12 044
Wiener Lokalbahnenaktiengesellschaft (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	10 536
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	10 106

Eine erhebliche Zunahme der kilometrischen Einnahmen gegen das Vorjahr weisen folgende Hauptbahnen auf:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	12,6 %
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	10,7 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B	6,3 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	6,2 „
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	6,2 „
österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	6,0 „
k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	5,3 „
österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	4,1 „
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	3,4 „
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	2,8 „
Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	2,2 „
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien)	1,2 „

Eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen weisen gegen das Vorjahr auf:

Böhmische Nordbahn	0,4 %
Eisenbahn Wien-Aspang	0,7 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A	0,9 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	1,3 „

— **Einnahmen der österreichischen Privatbahnen.** Es liegen nunmehr für die grösseren Privatbahnen die Einnahmenausweise für den Monat Januar d. J. vor. Die Ergebnisse stellen sich wie folgt:

	Januar 1899	gegen 1898
	Gulden	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	3 062 071	— 194 257
Südbahn	3 297 984	+ 80 542
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	2 001 451	+ 113 349
österr. Nordwestbahn		
garantirtes Netz	726 171	— 38 037
Ergänzungsnetz	485 165	+ 7 272
südnorddeutsche Verbindungsbahn	312 228	+ 18 807
Aussig-Teplitzer Bahn	430 304	+ 1 241
Buschtêhrader Bahn		
A-Linie	278 266	— 10 700
B-Linie	538 608	— 20 500
böhmische Nordbahn	326 891	— 1 208

— Die Verwaltung der **Prag-Duxer Eisenbahn** hat der Regierung, wie seinerzeit mitgetheilt wurde, eine Eingabe überreicht, in welcher der Vorschlag gemacht wird, die Regierung wolle von dem in dem Protokollarübereinkommen vom Februar 1896 vorgesehenen, der Regierung eingeräumten Rechte Gebrauch machen, an Stelle der noch nicht fälligen Einlösungsrenten die sämmtlichen noch unverloosten Prioritäten der Gesellschaft zur Selbstzahlung zu übernehmen und der Gesellschaft in 4 % Staatsschuldverschreibungen jenen Betrag auszufolgen, welcher dem noch nicht amortisirten Aktienkapital gleichkommt. Dieses staatliche Recht ist mit dem 2. Januar 1898 in Kraft getreten und kann bis zum 31. Dezember 1910 jederzeit in der Art ausgeübt werden, dass die Transaktion nach dreimonatlicher Vorankündigung an einem 2. Januar in Angriff genommen wird. In den letzten Tagen hat, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, im Eisenbahnministerium in dieser Angelegenheit eine Konferenz von Vertretern dieses und des Finanzministeriums mit den Delegirten des Verwaltungsrathes der Prag-Duxer Bahn stattgefunden. Diese Konferenz hatte lediglich einen informativen Charakter. Nunmehr wird an der Hand der von dem Vertreter der Gesellschaft zu den Vorschlägen gegebenen Erläuterungen die Eingabe geprüft werden.

— In einer vor kurzem in der Czernowitzer Handelskammer geführten Debatte über die **Sammelladungstarife** wies der Referent darauf hin, dass durch dieselben nur den Grossspediteuren (in Wien und Triest) namhafte Vortheile erwachsen. Bei der Vertheilung dieser Güter werde den einzelnen wohl

irgend ein minimaler Frachtnachlass geboten, welcher aber durch die verschiedenen Nebengebühren unverhältnissmässig aufgewogen werde. Der Interessent habe hierbei nicht nur keinen Vortheil, sondern müsse auch auf seine Waaren viel länger warten, als bei Selbstversendung; den eigentlichen Gewinn streiche der Grossspediteur und theilweise auch der Aufgeber im Bonifikationswege ein. Dies widerspreche jedoch der Tendenz der Maassregel; denn mit der Schaffung dieses Tarifes sei einerseits eine Vereinfachung des Manipulationsverfahrens, anderseits der Wunsch beabsichtigt gewesen, dem Kleinkaufmann, der seine Waarenbezüge nicht wagenladungsweise erhält, dennoch den Vortheil eines billigeren Frachtsatzes zugänglich zu machen. Nun sei aber thatsächlich diese Vereinfachung im Transporte, wie die Bahnverwaltungen wohl schon festgestellt haben dürften, nicht eingetreten. Die Bahnverwaltungen haben vielmehr sehr viele Beschädigungen, Abgänge in den Grenzstationen sowie daraus resultirende Reklamationsansprüche auszutragen. Der Kleinkaufmann aber erhalte von der ihm zugedachten Begünstigung nur einen sehr bescheidenen Theil — er sei einfach dem guten Willen des Spediteurs ausgeliefert, bei welchem die Sammelgüter übernommen werden und der meist nur seinen Vortheil als Zweck des Sammelladungsverkehres erachtet. Dass dabei die im Betriebsreglement und in der Eisenbahnbetriebsordnung tendirte gleichartige Behandlung sämmtlicher Parteien nur einzelnen bevorzugten Kommittenten des Spediteurs zu theil werde, sei bekannt. Der eigentliche, beabsichtigte Zweck werde nur sehr unvollständig erreicht.

Angesichts dieser Sachlage sowie unter Hinweis auf die Intention des Eisenbahnministeriums, Güternebenstellen und Stadtbüreaus in den meisten Städten im Verkehrsgebiete des österreichischen Staatsbahnnetzes einzurichten, also hiermit der Bestellungs- und Abholungsdienst in sicheren Händen ruhen wird, so dass diesemnach der Sammeldienst auch von staatlicher Seite vortheilhaft besorgt werden kann, wäre es an der Zeit, die Uebelstände der Sammeltarife aus dem Leben zu schaffen und der Staatsbahnverwaltung nahezulegen, auch im Stückgutverkehre das System der gleichartigen Behandlung eines jeden Interessenten zur Geltung zu bringen dadurch, dass Stückgüter in beliebigen Mengen zu gleichmässigen, entsprechend herabgesetzten Tarifen Abfertigung finden.

Besonders hervorgehoben müsse werden, dass ein wohlfeiler postzonenartiger Tarif für Güter bis 50 kg am geeignetsten wäre, die bestehenden Manipulationsschwierigkeiten bei Seite zu schieben und dies um so mehr, als die Postverwaltung den Verkehr mit solchen Gütern gerne an die Eisenbahn abgeben möchte.

Die Kammer beschloss im Sinne der Ausführungen des Referenten, geeigneten Ortes dahin zu wirken, dass der Sammelladungsverkehr in der zur Zeit bestehenden Form beseitigt und eine Vereinfachung des Stückguttarifes in der zuletzt angedeuteten Weise durchgeführt werde.

— Mit 1. Januar d. J. ist bei der **Südbahngesellschaft ein „Instruktorenbüreau“** ins Leben getreten. Die Erwägungen, welche zur Errichtung dieses Büreaus geführt haben, lassen sich dahin zusammenfassen, dass mit der fortschreitenden Entwickelung des Eisenbahnwesens und seiner Einrichtungen die Anforderungen an die Organe des äusseren Dienstes immer grösser werden, und dass es für diese Organe immer schwieriger wird, sich in den überaus umfangreichen Dienstvorschriften zurecht zu finden, sie vollständig zu beherrschen und im gegebenen Falle korrekt zur Anwendung zu bringen.

In Erkenntniss dieser Verhältnisse wurde der Wirkungskreis der Instruktoren im allgemeinen dahin bestimmt, durch Belehrungen, Erläuterungen, Beispiele, Besprechung vorgekommener Unfälle oder Anstände, kurz durch persönliche taktvolle und von den Umständen jedes einzelnen Falles geleitete Einwirkung, namentlich auf jüngere, nachlässige oder weniger begabte Beamte für das richtige Verständniss der ergangenen Weisungen, des Zusammenhanges und Zweckes der einzelnen Verrichtungen und für die sinngemässe Anwendung und Ausführung derselben unter Wahrung der Interessen der Gesellschaft zu sorgen.

Die „Anleitung“ für die Instruktoren enthält in grossen Zügen, ohne irgendwie dem jeweiligen Vorgehen Schranken zu setzen, bezüglich aller Dienstzweige Anweisungen, worauf die Instruktoren ihr besonderes Augenmerk zu richten haben, die nur als allgemeine Richtschnur zu betrachten sind.

Schon die Ergebnisse der ersten im Januar d. J. unternommenen Instruktionsreisen haben bei allen Betheiligten vollauf befriedigt. Die Exekutivbeamten haben das Erscheinen der Instruktoren mit Freude begrüsst, und mit sehr wenigen Ausnahmen hat jeder einzelne volles Verständniss für die Erleichterungen an den Tag gelegt, welche ihnen in ihren schwierigen und verantwortungsvollen Dienst durch solchen Unterricht geboten werden.

— Die **Transporteinnahmen der ungarischen Bahnen** stellten sich im Dezember 1898 im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im Dezember	
	1898	1897
	fl.	fl.
ungarische Staatsbahnen	6 522 400	6 528 208
Südbahn (ungarische Linien)	460 054	445 540
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. . . .	103 282	98 902
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Lin.) .	472 062	453 211
Mohács-Fünfkirchner E.	55 192	43 527
Fünfkirchen-Bárcser E.	38 800	33 554
Hauptbahnen zusammen	7 651 790	7 602 942
Lokalbahnen „	1 288 414	1 121 431
insgesammt	8 940 204	8 724 373

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Monat Dezember 1898 9 166,8 (1897: 9 166,8) km und diejenige der Lokalbahnen 7 431,1 (1897: 6 634,9) km, zusammen 16 597,9 (1897: 15 801,7) km.

Die Einnahme der ungarischen Eisenbahnen für das Jahr 1898 beträgt 119 035 293 (1897: 116 250 662) fl. und für das Kilometer 7 377 (1897: 7 617) fl. Dieselbe ist demnach gegen das Vorjahr um rund 2 784 000 fl. höher, wobei die Vergrösserung des Netzes um 796 km zu berücksichtigen ist. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen rund 1 508 000 fl. (Personenverkehr: 774 000 fl., Güterverkehr: 734 000 fl.) und auf die Lokalbahnen rund 1 276 000 fl.

Vereinsausland.

— Im dänischen Folkething begannen der „Voss. Ztg.“ zufolge am 8. d. Mts. die Verhandlungen über die jüngst vorgelegten Eisenbahnpläne, wovon derjenige, der den **Bau einer Brücke über den kleinen Belt** betrifft, allgemeines Interesse hat. Soweit sich aus dem bisherigen Gange der Verhandlungen ersehen lässt, ist man diesem grossartigen Brückenbau nicht abgeneigt, wenn auch die grossen Kosten manchen bedenklich machen. Es wurde auch betont, dass man mit dieser Brücke die Seevertheidigung Dänemarks schwäche, dass Wind und Strömung die Brücke vernichten könnten und dass sie im Kriegsfalle in Stücke geschossen werden würde. Manche Abgeordnete ziehen einen Tunnel unter dem kleinen Belt vor, doch dürfte ein solcher bei der bedeutenden Tiefe, 130 Fuss, und den noch weit grösseren Ausgaben, kaum in Frage kommen. Die Kosten der Brücke sind auf etwa 15 000 000 Kronen (gegen 17 000 000 ℳ) veranschlagt worden, der Minister des Innern, Bardenfleth, erklärt jedoch, die jährlichen Ausgaben des Dampffährenbetriebes zwischen Jütland und Fühnen seien so gross, dass, wenn man diese kapitalisire, man bald auf 15 000 000 Kronen komme. Dass diese Summe, wie öfter behauptet worden, überschritten wird, glaubt der Minister nicht, da man jetzt reiche Erfahrungen im Brückenbau habe, um zuverlässige Ueberschläge zu machen. Der Wettbewerb soll sowohl dänischen wie ausländischen Ingenieuren frei stehen, und die Pläne sollen auch in Verbindung mit Angeboten zur Ausführung der Arbeit eingereicht werden können.

— Nach amtlicher Angabe wird am 1. Mai d. J. die **erste belgische staatliche elektrische Eisenbahn** und zwar die Hennegausche Linie Mons-Boussu dem Betriebe übergeben.

— **Französische und deutsche Eisenbahnen.** In der französischen Deputirtenkammer kam es am 7. Februar d. J. aus Anlass des Budgets der Eisenbahnkonventionen — die grossen französischen Eisenbahngesellschaften geniessen bekanntlich Staatsgarantie — neben anderen interessanten Streiflichtern auf das französische Eisenbahnwesen zu bemerkenswerthen Vergleichen zwischen den französischen und den deutschen Eisenbahnen. Wir sind gerecht genug, ebenso wenig wie bei uns, im Pariser Parlament alle gegen die Eisenbahnen vorgebrachten Klagen für baare Münze zu nehmen. Aber wenn man auch auf Rechnung der üblichen Spezialwünsche und übertriebenen Beschwerden ein Erkleckliches abzieht, wird wohl immer noch so viel übrig bleiben, dass der Vergleich für uns recht schmeichelhaft ist. Jedenfalls empfehlen wir, zumal bei der im preussischen Landtag bevorstehenden Eisenbahndebatte, das nachstehende den Kritikern der deutschen Staatsbahnen, die ja vielfach das Ausland und das Privatbahnsystem herauszustreichen lieben, zur Beachtung.

Zunächst klagte Abg. Gervaize über die zahlreichen Irrthümer und Schäden im Dienst der Postpackete; der Staat habe 630000 Frcs. Entschädigung zahlen müssen wegen der mangelhaften Sorgfalt der Eisenbahngesellschaften. Abg. Argeliès klagt über die schlechte Bezahlung des unteren Personales, das von der Einnahmenvermehrung der Bahnen keinen Antheil bekommen habe. Dann kam das Hauptkapitel, der Mangel an Fahrmaterial. Vicomte von Montfort erklärt, dass man dem Materialmangel die Unfälle verdanke, welche im Lande eine so berechtigte Erregung hervorriefen. Die Proteste seien einstimmig, die Unzufriedenheit sehr gross. Den immer wiederholten Beschwerden, die von mehreren Ministern als berechtigt anerkannt worden seien, wurde nicht abgeholfen. Wenn man z. B. von der ungünstig situirten Westbahngesellschaft die Herstellung einer onerosen Linie verlangen, so antwortete sie, und mit Recht: Wie soll ich denn meiner vom Staat garantirten Schuld gerecht werden? Dazu bemerkt ein anderer Deputirter, und Herr von Montfort stimmt zu, dass die Gesellschaft zu viel höhere Beamte habe und die Tarife nicht pflege. Montfort führt eingehend aus, wie der schreiende Materialmangel die wirthschaftliche Entwickelung hemme, dem Verkehr der Eisenbahnen selbst schade und die nationale Vertheidigung gefährde. Bei Berührung dieses letzteren Punktes applaudirt die ganze Kammer. Die erste Schlacht sei entscheidend. Deutschland aber habe mehr Linien zur Grenze und 60000 Wagen mehr (vgl. unten).

Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Camille Krantz, suchte denn auch vor allen Dingen in dieser Beziehung möglichst zu beruhigen; doch zögert er nicht anzuerkennen, dass Herr von Montfort Recht habe, wenn er spreche „von der Ungenügendheit des Materiales der französischen Eisenbahnen, vom wirthschaftlichen, und selbst in gewissem Maasse vom militärischen Standpunkt aus." Nach genauen Erkundigungen habe man jetzt wohl alles für die Mobilisirung nothwendige. Nur an unbedeckten Wagen könne es vielleicht für militärische Bedürfnisse noch fehlen, auch dürfe man nicht stehen bleiben und müsse weitere Anstrengungen zur Vermehrung machen. Thatsächlich seien für die sieben französischen Eisenbahnnetze, zur Fertigstellung bis 1900, folgende Bestellungen im Werke: 508 Lokomotiven, 3168 Wagen für Eilverkehr, 1040 Wagen für Frachtverkehr. Der Minister berief sich mit dem Hinzufügen, seine Absicht sei nicht, es dabei bewenden zu lassen, darauf, dass er das Recht habe, den Eisenbahngesellschaften die nöthigen Maassregeln vorzuschreiben, damit das Material ständig auf genügender Höhe sei, um die Regelmässigkeit und die Sicherheit des Dienstes zu gewährleisten. Auf weitere Klagen aus dem Hause, dass gewisse Gesellschaften nur 65 % der verlangten Wagen stellen könnten und man von ihnen grössere Leistungen verlangen müsse, wiederholt der Minister: Er habe die Ungenügendheit des Materiales anerkannt und er werde alles thun, um ihr abzuhelfen.

Der Generalberichterstatter, Camille Pelletan, nimmt Akt von den Erklärungen des Ministers, denn die Lage sei „sehr ernst". „Die Gesellschaften haben, sagt er, unter der Duldung der Regierung ihre allererste Pflicht nicht gethan." Es sei leicht zahlenmässig nachzuweisen, dass von 1882 bis 1887 die Vermehrung des rollenden Materiales normal war, während von 1887 an die Gesellschaften mit der Erneuerung aufgehört haben. Von 1888 bis 1896 habe die Ostbahngesellschaft, die bei der nationalen Vertheidigung am meisten in Betracht komme, ihren Bestand an Lokomotiven um vier verringert. (Ausrufe.) Jawohl, fährt der Generalberichterstatter fort, die Zahl unserer Lokomotiven ist bejammernswerth und nicht zu dulden. Seit 10 Jahren, während welcher Zeit Deutschland die Zahl der seinigen um 3500 vermehrt hat, haben unsere französischen Gesellschaften ihre nur um 600 vermehrt. „So sind wir dahin gekommen: 10000 Lokomotiven auf der einen Seite, 16000 auf der anderen. Und an Fahrzeugen und Wagen haben wir 86000 weniger als Deutschland. Allein vom Gesichtspunkt des Verkehres haben wir, bei einem merklich gewachsenen Eisenbahnnetz, weniger Lokomotiven als vor 20 Jahren. Da bestehen jammervolle Missbräuche. Vor 10 Jahren hatte Frankreich auf 100 km Bahn 30 Lokomotiven und Deutschland 33; heute ist Frankreich auf 27 herabgestiegen und Deutschland auf 35 gestiegen. (Bewegung.) Ich frage Sie, ob vom Gesichtspunkte des wirthschaftlichen Kampfes, ohne vom anderen zu reden, eine solche Situation annehmbar ist und ob die Eisenbahngesellschaften in Wahrheit Sorge für die Interessen des Landes tragen."

Wir haben diesen Erörterungen, nach welchen die Garantien bezw. Subventionen für die Eisenbahngesellschaften genehmigt wurden, nur noch hinzuzufügen, dass laut Anerkenntniss der Interessentenkreise in Deutschland auch seit vorigem Jahre grosse Anstrengungen zur Materialvermehrung gemacht sind und thatsächlich ein Wagenmangel in der Hochsaison in viel geringerem Maasse eingetreten ist, wie er übrigens selbst in der schlimmsten Zeit 1897 nicht entfernt die oben für Frankreich angegebene Ziffer von 35 % erreicht hat.

— **Schadenersatzklage gegen die Compagnie transatlantique und die französische Westbahn.** Die I. Pariser Civilkammer entschied am 8. d. Mts. in einem Prozesse, den die Gräfin Pourtalès gegen die Compagnie transatlantique und die französische Westbahn angestrengt hatte. Die Gräfin war im August v. J. mit ihrem Gemahl von einer Reise nach Japan zurückgekehrt. Auf der Fahrt von Le Havre nach Paris befanden sich beide in einem der Compagnie transatlantique gehörigen Restaurationswagen, den sie in Rouen verlassen wollten. In dem Tunnel kurz vor dieser Station wollte die Gräfin die Toilette benutzen, versah sich aber in der Thür und fiel zum Zuge hinaus, wobei sie sich erheblich verletzte. Sie verlangte nun 100000 Frcs. Schadenersatz. Das Gericht schloss ein Vorgehen gegen die Westbahn aus, verurtheilte jedoch die Compagnie transatlantique zur Bezahlung von 10000 Frcs. an die Gräfin, da erwiesen wurde, dass die Thüren des betreffenden Wagens keinen doppelten Verschluss hatten, sondern nur einen einfachen, der von innen zu öffnen war.

— **Der Schweizer Bundesrath** beschloss folgendes: Für die Hauptbahnen werden für 1896 und 1897 folgende provisorischen Beträge festgesetzt: 1. für die Jura-Simplonbahn 2050000 Francs Einlage für 1898 und als Ergänzungseinlage 650000 Frcs. für frühere Jahre; 2. für die Nordostbahn 1835000 Frcs. Einlage für 1898 und 100000 Frcs. Ergänzungseinlage; für die Centralbahn 1250000 Frcs. Einlage für 1898 und 100000 Frcs. Ergänzungseinlage; 3. für die Vereinigten Schweizer Bahnen 740000 Frcs. Einlage für 1898; 4. für die Gotthardbahn 900000 Frcs. Einlage für 1898 und 250000 Frcs. Ergänzungseinlage. Den Nebenbahnen wird gestattet, die Rücklagen für die Erneuerung für 1898 auf Grund der bis dahin benutzten Grundsätze zu vollziehen. Die Unterschiede, die sich zwischen den für 1898 durchgeführten und den endgültig zu berechnenden Normaleinlagen ergeben, sind später auszugleichen. Von einer Revision der Vereinbarungen über die Amortisation im Sinne des Rechnungsgesetzes wird vor der Hand abgesehen.

— **Ueber italienische Eisenbahnverhältnisse** bringt die Münchener „Allgem. Ztg." folgende interessante Aeusserung:

„Gerade weil in der letzten Zeit in grossen deutschen Blättern die Klagen über die Missstände des italienischen Eisenbahnwesens wieder stärker hervorgetreten sind als sonst, erscheint es als eine Forderung der Gerechtigkeit, auch der Fortschritte zu gedenken, die auf diesem Gebiete erreicht oder geplant sind. Und zu diesen Fortschritten ist zweifelsohne der Gesetzentwurf zu rechnen, der die Aufsicht des Staates über den Betrieb der beiden grossen Bahngesellschaften dahin erweitert, dass er dem Eisenbahn- bezw. Arbeitenministerium eine Strafbefugniss für den Fall unbegründeter Zugverspätungen überträgt. Der Wunsch nach einem derartigen Eingreifen der Regierung ist schon oft laut geworden, denn von allen vorhandenen Uebelständen wird keiner unliebsamer empfunden, als die regelmässigen und mitunter kolossalen Verspätungen, denen namentlich auf den Linien der Mittelmeerbahngesellschaft die Schnellzugspassagiere der Hauptstrecke Turin bezw. Mailand-Genua-Pisa-Rom ausgesetzt sind. Ueber die Gründe für die Verspätungen gehen die Ansichten auseinander. Das Ministerium erblickt sie so gut wie ausschliesslich in den Mängeln des Betriebes, die Gesellschaft macht die Eingleisigkeit vieler Linien und den schlechten Zustand des Oberbaues dafür verantwortlich, mit einem Wort, ein jeder schiebt die Schuld auf den anderen. In diese Wirthschaft fuhr im Herbst 1896 der damals in das Kabinet Rudini als Arbeitenminister tretende Prinetti, indem er der Gesellschaft für jede unmotivirte mehr als halbstündige Verspätung eine Geldstrafe von 500 L., für jede mehr als anderthalbstündige eine solche von 1000 L. auferlegte. Die Mittelmeerbahnleitung, an deren Spitze Generaldirektor Massa, ein in Genua sehr einflussreicher Herr, steht, machte grossen Lärm und bestritt mit allen Mitteln dem Ministerium das Recht, auf administrativem Wege eine solche Verfügung zu treffen, die weder in einem Staatsgesetz, noch im speziellen Vertrag des Staates mit der Bahngesellschaft begründet sei. Die Sache zog sich lange hin, wurde aber endlich zu ungunsten des Staates entschieden. Prinetti, der übrigens die Wahrnehmung machen konnte, wie viel besser der Betrieb durch sein Vorgehen wurde, stürzte bald darauf (Dezember 1897), und sein Nachfolger, Pavoncelli, liess die Dinge gehen, wie sie in den sechs Monaten seiner Verwaltung eben gingen. Erst der jetzige Minister Lacawa zog wieder andere Saiten auf, unterstützt von der Entrüstung, die nach dem Eisenbahnunglück im Giovitunnel (August 1898) losbrach, bei dem sich herausstellte, dass die Leitung der Bahn um den schadhaften Zustand des Tunnels wusste, aber aus Sparsamkeit den Betrieb weiter gehen liess, worüber der Prozess noch schwebt. Nun hat Lacawa der Parlamentskommission einen Entwurf vorgelegt, der Prinetti's Erlass zum Gesetz machen will. Es wird also der Gesellschaft nichts übrig bleiben, als entweder für besseren Betrieb zu sorgen

oder jeden Tag einige tausend Lire Strafe zu zahlen, was sich auf die Dauer nicht rentiren dürfte."

Unserer Ansicht nach würde die Festlegung einer Konventionalstrafe für jeden unmotivirten Verspätungsfall ein sehr drakonisches Zwangsmittel sein, welches sich in der Praxis kaum lange aufrecht erhalten würde, zumal die Frage, ob im einzelnen Falle eine motivirte oder unmotivirte Verspätung vorliegt, oft sehr schwierig zu beantworten sein wird.

— Der englische Finanzmann Pritchard Morgan soll, wie man der „Kreuzzeitung" aus London schreibt, die Konzession zum Bau und zur Fertigstellung der **Peking-Schanhaikwan-Niutschwang Eisenbahn** niemand anders zu verdanken haben, als gerade dem angeblich eifrigen Russenfreund Li-Hung-Tschang, trotzdem der russische Gesandte bekanntlich alle Hebel in Bewegung setzte, um diese Konzession rückgängig zu machen. Es wird sich wohl so verhalten, wie mit dem Emir von Afghanistan: „Wer am meisten bezahlt, der kriegts." Jedenfalls hat nicht nur die englische Finanzwelt, sondern auch die englische Regierung mit der Konzession einen erheblichen Vortheil erreicht, wie dies aus der Ausschreibung der Anleihe klar hervorgeht. Es ist aber wohl das erste Mal, dass eine Regierung in der Weise, wie es in dieser Ausschreibung geschieht, ein Finanzkonsortium ermächtigt hat, von ihrer Autorität und von diplomatischen Verträgen öffentlichen Gebrauch zu machen. Folgende drei Erklärungen erläutern dies.

„1. Ihrer Majestät Regierung hat von dem Yamen die Versicherung erhalten, die betreffenden Eisenbahnstrecken an keine auswärtige Macht abzutreten — shall not be alienated to any foreign Power.

2. Ihrer Majestät Regierung theilt der Hongkong- und Schanghaibank mit, dass sie sich herbeilässt, von diesem Versprechen, als eine für die chinesische Regierung bindende Verpflichtung, Kenntniss zu nehmen.

3. Ihrer Majestät Regierung ermächtigt die Bekanntmachung in dem Prospektus, dass die Anleihe mit der Kenntniss Ihrer Majestät Regierung verhandelt worden ist."

Die chinesische Regierung garantirt die Anleihe und den Bau der Bahn, und die britische Regierung verpflichtet sich durch obige Erklärungen darauf zu sehen, dass die chinesische Regierung bezw. China, Wort hält. Das ist eine entschiedene Neuerung, namentlich wenn der Umstand in Betracht kommt, dass das Publikum erst durch dieses seltsame Finanzschriftstück von dem ausserordentlichen, diplomatischen Abkommen unterrichtet worden ist. Ein Blaubuch wird ohne Zweifel folgen und den höchst interessanten Erfolg der britischen Diplomatie des weiteren klar legen. Hier ist man aber der Ansicht, dass das Blaubuch dem Prospekt hätte vorangehen müssen. Die betreffenden Strecken, die theils zur Sicherheit der Anleihe amortisirt worden sind, theils mit der Anleihe erbaut oder fertiggestellt werden sollen, sind folgende: In Betrieb, zur Sicherheit der Anleihe: Peking-Tientsin (Doppelgleis) 83¾ englische Meilen, Tientsin-Tang Ku (eingleisig) 27 englische Meilen, Tang Ku-Schanhaikwan (eingleisig) 146¾ englische Meilen, zusammen 257½ englische Meilen. Strecken im Bau, die zur Sicherheit der Anleihe amortisirt worden sind: Schanhaikwan-Tschunghuso 40 englische Meilen, Tschunghuso-Sin-Minting und Port Niutschwang 258 englische Meilen, zusammen 298 englische Meilen. Von Peking aus zusammen also eine Strecke von 555½ englische Meilen Länge. Eine wichtige Bedingung bestimmt, dass während der Dauer der Anleihe, nämlich 45 Jahre, der Chefingenieur der Eisenbahnen stets ein britischer Unterthan ist, dass derselbe die Finanzen der Eisenbahnen, im Verein mit dem Generaladministrator, kontroliren muss und schliesslich, dass die Anstellung eines britischen Beamten nur in Berathung mit der britischen Finanzkorporation erfolgen darf.

— Zwischen England und Frankreich findet gegenwärtig ein **Ringen um die Herrschaft über den Verkehr mit Abessinien** statt. Die Franzosen möchten mit dem Bau einer Bahn von Djibuti nach Harrar den ganzen Verkehr aus Abessinien nach dem Meere auf eine bestimmte Linie lenken und unter ihren Einfluss bringen. Nun wollen aber die Engländer selbst eine Eisenbahn von dem Somaliland, das plötzlich als englisches Kronland erklärt worden ist, etwa von Zeila, eine Eisenbahn nach Harrar bauen. Diese englische Strecke wird wohl in kurzem in Angriff genommen werden und eine furchtbare, wenn nicht erdrückende Konkurrenz für die französische Bahn von Djibuti nach Abessinien bilden, denn die englischen Häfen im Somalilande sind den französischen der Kolonie Obok bei weitem überlegen, und die Linie selbst, wenn auch länger als die französische, ist bei weitem leichter und schneller durchzuführen, als jene, zumal die Engländer in der Schnelligkeit der Ausführung ihrer Bahnen den Franzosen wesentlich voranzukommen pflegen. Für die Handelsbeziehungen Abessiniens mit Europa ist jenes Unternehmen also von grösster Bedeutung. Die Franzosen hatten noch vor einem Jahre weitgehende Pläne in Bezug auf Eisenbahnen durch Abessinien und weiter nach Westen. Unter Führung des bekannten französischen Ingenieurs Chefneux hatte sich im Frühjahre 1898 eine „Compagnie Imperiale des Chemins de fer Ethiopiens" mit einem Kapitale von 8000000 Frcs. gebildet, die Bahnen von Harrar nach Addis-Abeba, nach Kaffa und zum weissen Nil bauen wollte. Also die Verbindung nach dem oberen Nil sollte auch von Osten aus hergestellt werden. Das Unternehmen wurde gegenstandslos, nachdem die Franzosen sich vom Nil hatten zurückziehen müssen.

— Ueber den Bau und die Aussichten der **Ugandabahn** macht die „Kolonialzeitung" einige interessante Mittheilungen. Die Bedeutung dieser Bahn ist deshalb um so grösser, als das ostafrikanische Schutzgebiet der eine Ausgangspunkt der englischen Transafrikabahn werden muss. Bis Mai nächsten Jahres hofft man die Bahn halb fertig, in ungefähr drei Jahren ganz fertig zu stellen. Der Vortheil für die Beförderung ergibt sich daraus, dass ein Güterzug die bisher fertiggestellte Linie in 42½ Stunden durchläuft, während früher für Zurücklegung der Strecke 14 Tage nöthig waren. Die Bauart der Ugandabahn ist ausgezeichnet und für die Bequemlichkeit der Reisenden ist besser gesorgt, als man im Inneren Afrikas erwarten sollte. Die Bahnhöfe sind gut gebaut nach indischem Vorbilde, nicht unähnlich den kleinen englischen Stationen. Die Linie ist einspurig mit Rangirvorrichtungen an den Stationen. Das Personal, einschliesslich der meisten Bahnvorsteher, besteht aus Indern; die Endstation leitet ein Europäer. Jeden Tag läuft ein Zug mit I., II. und III. Klasse. Die Ausstattung der Wagen, die wie die Lokomotiven in englischem Stil gebaut sind, ist wirklich vortrefflich. Die III. Wagenklasse, welche für die Arbeiter bestimmt ist, ähnelt sehr denen der Londoner Untergrundbahn.

— Die **Eisenbahnverbindung nach dem kanadischen Goldlande.** Nach einer Drahtmeldung aus Ottawa vom 7. d. Mts. hat die Regierung von Britisch-Columbia an die kanadische Centralregierung die Aufforderung gerichtet, binnen vier Wochen endgültig darüber zu entscheiden, welche Eisenbahnverbindung nach dem Yukongebiet mit Beginn des Frühlings in Angriff genommen werden solle. Alle bisher stattgehabten Prüfungen hätten ergeben, dass der einzig mögliche Weg von der Skaguabucht über den weissen Pass führe, da alle übrigen Vorschläge sich als unausführbar erwiesen hätten. Die Centralregierung möge sich daher endlich zu einem Entschlusse aufraffen, damit nicht auch der diesjährige Sommer nutzlos verstreiche. Für den Eisenbahnbau über den weissen Pass werde Britisch-Columbia einen namhaften Beitrag leisten; allen übrigen Plänen aber werde sich die Regierung widersetzen, da durch die von Spekulanten betriebene Projektmacherei nur der jetzige unhaltbare Zustand verewigt werde. Denn wenn das Gebiet der Goldfelder auch in diesem Jahre ohne Eisenbahnverbindung bleibe, so sei zu befürchten, dass ganz Nordcolumbia der Anarchie verfallen oder die Beute von Abenteurern werde.

(„Hamb. Corresp.")

Allgemeines.

— **Der Nestor der Reiseführer, John Cook,** Chef des bekannten internationalen Reisebureaus von Thomas Cook & Sohn, hat sich nach 55jähriger Thätigkeit zur Ruhe gesetzt. Von der Krankheit, die ihn gelegentlich der Palästinareise des Kaisers ergriffen, hat er sich nicht wieder erholen können, und daher sein Entschluss, sich gänzlich zurückzuziehen. Aus den denkbar kleinsten Anfängen ist dieser merkwürdige Mann zu seiner jetzigen Weltstellung emporgestiegen. Es war im Jahre 1844, als er seine Thätigkeit als persönlicher Reiseführer damit begann, dass er eine Schaar von 500 kleinen Schulkindern zu einem Nachmittagsausflug von Leister nach den Mount Sorrelhügeln und wieder zurück begleitete. Wie viele Reisen, wie viele interessante Wechselfälle liegen zwischen seiner ersten primitiven Fahrt und seinem letzten Unternehmen, der Leitung der Palästinareise Kaiser Wilhelms! Die Vorgeschichte dieser Orientfahrt beginnt mit dem Aufenthalt des Kaisers in Süditalien. Der Kaiser hatte im März 1896, als er den Vesuv bestieg, Herrn Cook von seiner Absicht, das heilige Land zu besuchen und in Jerusalem die neue Kirche einzuweihen, erzählt und den bewährten Reiseführer aufgefordert, dazu die Arrangements zu übernehmen. Dann aber verlautete von der Angelegenheit nichts wieder, bis im Mai vorigen Jahres die Firma Cook vom Sultan selbst den offiziellen Auftrag erhielt, den Kaiser zu geleiten. Es wurde nun der älteste Sohn, F. H. Cook, zur Führung entsendet. Die Kosten übernahm der Sultan. Zwei Paschas sollten die kaiserliche Gesellschaft begleiten. Anstatt dessen kamen 27 Paschas mit ihren Begleitern, und die ursprüngliche Zahl von 105 Reisenden wurde so auf 213 erhöht. Um die kaiserlichen und türkischen Feldlager mit allem auszustatten, wurden 1430

Reitpferde, Maulesel und Lastthiere, 116 Wagen und Karren nöthig; drei Sonderzüge von Jerusalem nach Jaffa, drei von Beirut nach Damaskus und zurück mussten gestellt werden. Die Firma hatte 800 Maulthiertreiber und 290 Diener zu unterhalten. Eine der schwersten Aufgaben bei der erdrückenden Hitze war, das Wasser für Mensch und Thier zu beschaffen. Enorm war der Konsum von Getränken; es wurden gegen 12 000 Flaschen geleert. Die kaiserliche Tafel umfasste täglich bis zu 35 Gedecken, wobei nur in massivem Silber gespeist wurde, das von England besonders herübergeschickt worden war. Als der Kaiser am 29. Oktober in Jerusalem eintraf, sagte er zu Cook: „Ich habe Ihnen auf dem Vesuv ein Versprechen gemacht und abgenommen. Wir beide haben unser Wort gehalten, und ich bin zufrieden!“ Darauf erkundigte sich der Kaiser, warum denn so viel Aufhebens und Vorbereitungen in der Stadt gemacht würden und alles mit Tünche und Farben übertragen würde, und fügte hinzu: „Ich wollte die Stadt in ihrem natürlichen Aussehen haben und nicht zurechtgestutzt wie sie jetzt ist!“ Uebrigens beglückwünschte der Kaiser die Herren Cook, Vater und Sohn, zu ihren vortrefflichen Arrangements und belohnte Cook den Aelteren mit dem Kronenorden. Mit den Erinnerungen an diese „letzte und schönste Reise seines Lebens“ — wie er selbst sagt — hat sich der alte Cook jetzt zur Ruhe gesetzt.

— Infolge des spanisch-amerikanischen Krieges hat der **Personenverkehr zwischen Europa und Nordamerika** vorübergehend abgenommen, wenigstens in den Kajüten. Nach der Landungsstatistik des Newyorker Hafens trafen mit den verschiedenen Dampfern im Jahre 1898 in Newyork insgesammt 80 586 Kajütenpassagiere gegen 90 932 im Jahre 1897 ein und ferner 219 651 Zwischendeckspassagiere gegen 192 004 im Jahre 1897.

— **In drei Tagen von Amerika nach Europa.** Die Seereise von Amerika nach Europa soll durch einen nördlichen Kurs über Neufundland nach der Westküste von Irland auf 1 500 Meilen verkürzt und auf Schnelldampfern in drei Tagen zurückgelegt werden. Die kanadische Regierung hat dem Projekt finanzielle Unterstützung zugesagt; auch erwartet man eine beträchtliche Unterstützung seitens der englischen Regierung. Dem vorliegenden Plane gemäss wird die Dampferlinie in Greene Bay an der Ostküste von Neufundland ihren Ausgangspunkt haben. Eine quer durch die Insel führende Bahn soll den Hafenplatz mit der Westküste verbinden und eine Dampffähre dann die Verbindung mit dem Festlande herstellen. Auf der neuen Route würde sich z. B. die Fahrt von Chicago nach Liverpool in sechs Tagen zurücklegen lassen. Eisenbahn- und Dampfergesellschaften sollen sich für den abgekürzten Seeweg erklärt haben.

— **Ausbreitung des deutschen Handels.** Die „Daily News“ schreiben: „Ein bemerkenswerther Beweis für die Expansion des deutschen Handels wird durch die statistischen Zusammenstellungen über den Verkehr im Suezkanal erbracht. Vor 20 Jahren betrug der Antheil Deutschlands an diesem Verkehr $1\frac{6}{9}$ des Gesammttonnengehalts. Jetzt beträgt er $11\frac{6}{9}$, und ein grosser Theil der Waaren ist für britische Besitzungen bestimmt bezw. kommt von dort. Eine andere merkwürdige Thatsache ist die, dass die grössten Schiffe, die den Kanal passiren, deutsche sind. Seit 1896 steht Deutschland in dieser Beziehung an der Spitze. Der Dampfer „Friedrich der Grosse“ (10 000 t) fuhr in diesem Jahre durch den Kanal und bezahlte 72 000 Frcs. Gebühren. In den späteren Berichten der Kanalverwaltung sind mehrere deutsche Dampfer von dieser Grösse erwähnt, und augenblicklich befinden sich weitere im Bau, um den regelmässigen Dienst nach Japan und China mit zu übernehmen. Im Jahre 1897 bezahlten deutsche Schiffseigenthümer 8 000 000 Frcs. an Kanalgebühren.

— Aus Chabarowsk wird dem „Hamb. Corresp.“ berichtet: Der Bau der **sibirischen Eisenbahn** schreitet rüstig und unaufhaltsam fort. Dem Weltverkehr eröffnet sich in der neuen Strecke ein immenses Gebiet: es ist das Kanada Russlands, das sich dort in Sibirien ausbildet, wie die Dominion durchzogen von gewaltigen, von Meer zu Meer gehenden Eisenbahnlinien. Als die nördliche Pacificbahn gebaut wurde, sagte man ihr nicht viel Gutes voraus, und heute ist der Zeitpunkt nicht mehr fern, wo man die Northern Pacific Railway, an der das reichste Getreideland der Erde liegt, eine der Heerstrassen des Weltverkehres mit vollem Rechte nennen wird. Das Gleiche wird der Fall sein mit der sibirischen Eisenbahn. Man hat diesen Riesenbau eine strategische Bahn genannt, und das ist in einem gewissen Sinne richtig, denn der erste Gedanke der Anlage war der, den russischen Truppen einen schnellen, unbeschränkten Weg nach Ostasien zu schaffen. Die Jahre, die zwischen dem Plane und der nun bevorstehenden Vollendung liegen, haben die Sachlage wesentlich verändert. Sibirien, einst nur ein Schreckensname an den sich die Begriffe Gefängniss, Eis und Schnee, und endlose Wildniss knüpften, wird bald ein nicht unangenehmerer Aufenthalt sein, als gewisse Theile der Dominion Kanada, und nördlich der fruchtbaren Abhänge des Altai, an denen stellenweise die Orange blüht, eröffnet sich der Auswanderung ein schier unübersehbares Feld. — Die sibirische Eisenbahn wird, obwohl sie ursprünglich nur für Kriegszwecke bestimmt war, sicherlich in kurzer Zeit wichtigen russischen Handelszwecken dienen: sie wird den Handel Sibiriens dem Welthandel im stillen Ozean zuführen, der jetzt nur in geringem Maasse bis nach Wladiwostok gelangt, bald aber in Niutschwang seinen grossen, sicheren Stapelplatz haben wird. Man hat „draussen im Süden“, wie wir Halb-Polarleute zu sagen gewöhnt sind, bei denen der Boden selbst im Juli noch nicht ganz aufgethaut ist, einen recht geringen Begriff von der Bedeutung des sibirischen Handels und des sibirischen Gewerbefleisses. Den englischen Kaufmann findet man hier noch nicht, gar selten kommt ein Deutscher; sehr oft aber kommen bereits die „Engländer des Ostens“, die Japaner hier vorbei, um unsere Handelsplätze in Sibirien kennen zu lernen. Wir haben in Sibirien an 2 000 grössere Handelshäuser, Fabriken usw. Die grosse Mehrzahl davon entfällt mit etwa 400 auf den Lederhandel und seine Seitenzweige: Gerberei, Seifenfabrikation, Kerzenfabriken. Von letzteren bestehen bereits über 30 Anlagen. Glas- und Porzellanfabriken zählt man 16, Maschinenfabriken 17, Tuchwebereien 22, Streichholzfabriken 8, Oelfabriken 35. Es gibt ferner 42 Branntweinbrennereien und 46 Brauereien. Zuckerfabriken zur Erzeugung von Rübenzucker beginnen sich im Süden der Provinz Jenissei schnell zu entwickeln und der Absatz jenseits der chinesischen Grenze ist längst gesichert. Bedenkt man, welche Menge von Zuckerrüben auf den immensen Gefilden Südsibiriens gedeihen kann und zum Theil bereits gedeiht und ausgeführt wird, so wird man das Wort: Russland hat in Sibirien sein Kanada gefunden, und mehr als das, vollkommen berechtigt finden.

— Ein Moskauer Blatt bringt über die russische Abtheilung in der **Pariser Weltausstellung** von 1900 eine bemerkenswerthe Nachricht. Man trägt sich mit der Idee, die neuen Besitzungen in China durch eine allerdings nur vorgetäuschte Eisenbahnlinie mit dem Zarenreich zu verbinden. Es soll eine reizende kleine Bahnstation nach dem Muster des Moskauer Hauptbahnhofes gebaut und mit Kartenausgaben, Warteräumen, zwei Bahnsteigen und einem auf Schienen bereit stehenden Eisenbahnzuge versehen werden. Diesen Zug hat der Ausstellungsbesucher nur nöthig zu besteigen, um die ziemlich lange Reise von Moskau durch ganz Russland, Sibirien und China bis nach Port Arthur zurückzulegen. Nachdem der mit Reiselustigen angefüllte Zug sich zuerst wirklich in Bewegung gesetzt und anscheinend die grauen Mauern der Station verlassen hat, bleibt er allmählich wieder stehen, während die Landschaft draussen in mässig schnellem Zeitmaass vorüberfliegt. Jedenfalls wird man, wie bei dem Kinematographen das Geräusch der rollenden Räder künstlich hervorbringen, um die Täuschung zu vervollständigen. Bei allen grösseren Stationen wird Aufenthalt gemacht und die in Nationalgewändern erscheinenden Bewohner der betreffenden Gegend werden die Reisenden mit ihren Tänzen und Gesängen erfreuen.

Es scheint fast, als ob das Programm der Pariser Weltausstellung an derartigem Vogelwiesenulk ein ziemlich reichhaltiges sein wird.

— **Eine hübsche Fremdwortgeschichte vom Deutschen Kaiser** erzählt jetzt die „Zeitschr. d. Allg. deutsch. Sprachvereins“: Vor mehreren Jahren reiste der Kaiser auf einer unserer östlichen Eisenbahnen zum Manöver. Mitten auf der freien Strecke hielt der Zug plötzlich an. Ein Flügeladjutant des Kaisers rief dem den Zug begleitenden Oberbetriebsbeamten, der inzwischen ausgestiegen und mit der Untersuchung beschäftigt war, aus der Ferne zu: „Seine Majestät wünschen zu wissen, was los ist!“ — worauf dieser mit lauter Stimme im Tone dienstlicher Meldung antwortete: „Die Bremsleitung ist defekt!“ Nachdem die schadhafte Leitung in kurzer Zeit ausgebessert war, trat der Beamte an den kaiserlichen Wagen heran und meldete dem am offenen Fenster stehenden hohen Herrn, es sei nunmehr alles wieder in Ordnung, und es könne weitergefahren werden. Der Kaiser nickte zustimmend und setzte dann lächelnd in launigem Tone hinzu: „Also ihre Bremsleitung ist wieder — indefekt?“

— **Eisen- und Stahlproduktion.** Es wird geschätzt, dass die deutsche Stahlproduktion sich jetzt jährlich auf 5 000 000 t beläuft, die amerikanische sogar auf 6 000 000 t, wovon zwei Firmen allein, die Carnegie Steel Co. und die Federal Steel Co. mehr als 4 000 000 t produziren. Die britische Produktion beträgt nur 4 500 000 t. Noch vor 25 Jahren betrug der Weltkonsum an Stahl kaum den fünften Theil der heutigen. Am meisten kosumiren die Eisenbahnen, nämlich 3 500 000 t. Die Schiffsbauer der ganzen Welt werden in diesem Jahre etwas über 2 000 000 t Stahl verlangen. Die Roheisenproduktion der drei grössten Eisenländer der Welt betrug 1898 beinahe 28 000 000 t: Vereinigte Staaten 11 500 000 t, Grossbritannien 9 000 000 t,

Deutschland 7 000 000 t, das ist zweimal soviel als die gesammte Weltproduktion im Jahre 1876. Da die anderen Länder auch noch zusammen etwa 8 000 000 t Roheisen produzirt haben, nämlich Frankreich 2 500 000 t, Russland 2 000 000 t, Oesterreich 1 500 000 t, Belgien 1 250 000 t, Schweden 500 000 t, Canada 100 000 t, so ergibt das für 1898 die Summe von rund 36 000 000 t. Und da für 1899 die deutsche Produktion vorraussichtlich wieder um 1 000 000 t, die amerikanische um 2 000 000 t grösser sein wird, so dürfte die 1899 er Gesammtproduktion das Dreifache der 1876 er erreichen. Eine ernste Sorge kann die Eisenindustrie beschleichen: wohin mit diesem Ueberfluss?

Gerichtsentscheidungen.

— Art. 405 H.-G.-B.; Art. 16, 17 d. Int. Uebereinkommens ü. d. Eis.-Frachtverkehr. F. hatte im Mai 1898 sein Reisegepäck als Frachtgut mit einem von ihm ausgestellten Frachtbriefe nach Mülhausen i. E. bei einem Spediteur in Mailand aufgegeben und dasselbe in Mülhausen durch den Spediteur Th. zugerollt erhalten. Der Klage auf Bezahlung der Fracht setzte er die Einrede entgegen, der ihm vorgelegte Frachtbrief sei nicht der ursprüngliche, dessen er zu Reklamationen wegen zu hoher Spesen in Mailand bedürfe, er müsse daher die Frachtzahlung bis zur Uebergabe dieses Frachtbriefes verweigern. In thatsächlicher Beziehung ist festgestellt, dass der Mailänder Spediteur den ihm vom Absender übergebenen Frachtbrief überhaupt nicht benutzt hat, vielmehr das Gut als Theil einer Sammelladung auf neuen, von ihm ausgestellten Frachtbrief an den Spediteur Schn. in Basel gesandt hat, der es mit einem von ihm ausgestellten Frachtbriefe dem Mülhauser Spediteur Th. zuschickte.

Die vom Amtsgerichte zugesprochene Klage auf Herausgabe des ursprünglichen Frachtbriefes wurde durch Urtheil des Landgerichts Mülhausen vom 7. Dezember 1898 (Aktenzeichen S 120/98) abgewiesen aus folgenden Gründen:

Die Nichtbeachtung der ursprünglichen Anweisung des Absenders durch den ersten Spediteur kann hier nicht in Betracht kommen. Es sind zwei verschiedene Frachtverträge auf besondere Frachtbriefe gestützt, die vollkommen selbständig neben einander bestehen. Mit der Annahme des Gutes durch den Spediteur in Basel war der erste Frachtvertrag beendigt, der zweite ist durch denselben Spediteur als Absender bezw. Versender mit dem Frachtführer geschlossen. Nur in diesem ist F. als Empfänger bezeichnet und nur nach Inhalt des auf diesen bezüglichen Frachtbriefes kann der Empfänger Rechte gegen den Abrollspediteur geltend machen, also nur die Auslieferung dieses Frachtbriefes verlangen.

— Als Verstoss gegen die allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und demnach gemäss § 330 St.-G.-B. strafbar gilt es nach zwei Entscheidungen des Landgerichts Strassburg vom 19. Januar d. J., wenn

1. grosse Ecksteine eines Neubaues infolge ungenügender Verankerung oder ungeeigneten Mörtels abstürzen und der Bauunternehmer durch geeignete Beaufsichtigung dieses Abstürzen hat verhindern können,
2. infolge mangelhafter Beaufsichtigung die Arbeiter bei einer später eingestürzten Betondecke schlechten Mörtel verwenden konnten und verwandt haben,

wenn auch in beiden Fällen der Unternehmer ein derartiges Vergehen der Arbeiter nicht erwartet hatte oder hätte erwarten können. Amtsrichter Coermann.

Bücherschau.

— Dr. G. Eger, Regierungsrath, **das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen** vom 28. Juli 1892. Textausgabe und zugleich I. Nachtrag zu dem Kommentar des Gesetzes. Hannover 1899. Verlag von Helwing.

Die Entwickelung des Kleinbahnwesens, insbesondere die Ausdehnung der mit elementarer Kraft betriebenen Bahnen und die Neuerungen der Betriebsarten haben eine Ergänzung und theilweise Neuordnung der allgemeinen Vorschriften erforderlich gemacht, die sich einerseits mehr der Eigenart dieser Bahnen, andererseits eingehender dem Schutzbedürfniss des Publikums anschliessen. Diesem Bedürfnisse entsprechend theilt die Ausführungsanweisung vom 13. August 1898, die Nachfolgerin derjenigen vom 22. August 1892, die Kleinbahnen in zwei Klassen: 1. die nebenbahnähnlichen, d. h. diejenigen, welche von Ort zu Ort den Personen- und Güterverkehr vermitteln und in ihrer Einrichtung den Nebenbahnen ähneln, und 2. die städtischen Strassenbahnen, welche hauptsächlich für den Personenverkehr bestimmt und in ihrer Gestaltung wesentlich durch die städtischen Strassen beeinflusst sind.

Der Hinweis auf diese Unterscheidung mag genügen, die Tragweite der neuen Ausführungsanweisung darzuthun. Ihre Bedeutung für den praktischen Werth eines Kommentars zum Kleinbahngesetz ist aber eine so einschneidende, dass derselbe ohne diese wesentlich herabgemindert ist. Da nun z. Zt. eine Neuauflage des vom Verfasser erst 1897 veröffentlichten grossen Kommentars — Preis 15 ℳ. — noch nicht angebracht erscheint, hat Verfasser den glücklichen Ausweg gewählt, die Neuerungen in einem Anhangsbande — Preis 3,60 ℳ. — in der Paragraphenordnung des Gesetzes zu erläutern. Dadurch wird der dem Kommentar durch die Aenderung genommene Werth wieder hergestellt.

Denjenigen Kreisen, deren Zwecken der grosse Kommentar zu umfangreich ist, wird mit der vorliegenden Arbeit zugleich ein ganz selbständiges und brauchbares Hand- und Nachschlagebuch gegeben, da neben dem Gesetztext mit Kommentar die sämmtlichen Ausführungserlasse, -Anweisungen und -Verfügungen zusammengestellt sind. Es sind dieses nicht weniger wie 56; die letzte datirt vom 19. Oktober 1898. Das umständliche Nachschlagen sowie die Unsicherheit, ob die aufgefundenen Bestimmungen die einzigen sind, werden damit vermieden.

Wenn der ähnliche Umfang dieser Bearbeitung mit dem allerdings schon 1892 erschienenen Kommentar zum Kleinbahngesetz von Landgerichtsrath H. Jerusalem (Guttentag, Berlin) einen Vergleich zulässt, so kann in Kürze gesagt werden: beide sind für die Praxis bestimmt, letzterer für diejenige der Juristen, ersterer vorzugsweise für diejenige der Bahnverwaltungen und andere betheiligten Kreise.

Mülhausen i. E. Amtsrichter Coermann.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Nachdem die k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang den Betrieb auf der Schneebergbahn übernommen hat, sind die normalspurigen Strecken derselben und zwar: Wiener-Neustadt-Fischau-Puchberg am Schneeberg (28,01 km) und Fischau-Wöllersdorf (5,002 km) den Vereinsbahnstrecken der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die im Kilometer 85,3 der Strecke Krakau-Lemberg zwischen den Stationen Tarnów und Czarna gelegene Betriebsausweiche Wola

rzedzinska ist am 28. Januar d. J. als eine reine Verkehrsstation, ohne irgend welche Abfertigungsbefugnisse eröffnet worden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 42 (königliche Eisenbahndirektion Magdeburg) ist der Nachtrag I und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" der Nachtrag VIII erschienen.

Vereins-Kilometerzeiger.

Der Kilometerzeiger Nr. 57 (k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden.

An Nachträgen zu den bestehenden Vereins-Kilometerzeigern sind erschienen:

Nachtrag II zu dem Kilometerzeiger Nr. 39 (königliche Eisenbahndirektionen zu Hannover, Cassel und Münster), Nachtrag III zu dem Kilometerzeiger Nr. 32 (königliche Eisenbahndirektionen zu Berlin und Stettin), Nachtrag VI zu dem Kilometerzeiger Nr. 42 (königliche Eisenbahndirektion Magdeburg), Nachtrag VII zu dem Kilometerzeiger Nr. 40 (königliche Eisenbahndirektionen Köln, St. Johann-Saarbrücken und Essen), Nachtrag XI zu dem Kilometerzeiger Nr. 74 (k. k. österreichische Staatsbahnen), Nachtrag XX zu dem Kilometerzeiger Nr. 82 (königlich ungarische Staatseisenbahnen) und Nachtrag II zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 57 wird der im Januar 1898 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 533 vom 4. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 10. Februar d. J.).

Nr. 534 vom 4. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 10. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Druckfehlerberichtigung.

Auf Seite 105 des Verbandsgütertarifs, Theil II Heft 1, vom 1. März 1899 beträgt der Satz des Ausnahmetarifs für Getreide usw. zwischen Holleschau K. F. N. B. und Kosel Hafen nicht 52 ₰ sondern 92 ₰.

Breslau, den 9. Februar 1899. (433)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen.

Die am 15. v. Mts. infolge Hochwassers eingetretene Verkehrsstörung auf der Strecke Sigmaringen-Gutenstein ist seit 9. d. Mts. gehoben und der Betrieb in vollem Umfang wieder aufgenommen.

Stuttgart, den 10. Februar 1899. (434)

3. Güterverkehr.

Am 1. April d. J. wird der Bahnhof Köln-Deutz für den Frachtstückgutverkehr geschlossen und der Bahnhof Köln-Deutz B. M. für den allgemeinen Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Frachtstückgütern, welche jetzt auf Bahnhof Köln-Deutz geschieht, wird daher von dem genannten Zeitpunkte ab ausschliesslich auf Bahnhof Köln-Deutz B. M. erfolgen. Eilgüter und Wagenladungen werden bis auf weiteres noch auf Bahnhof Köln-Deutz abgefertigt.

Die Maassnahme hat zum Theil Frachterhöhungen im Gefolge, über welche die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft geben.

Köln, den 15. Februar 1899. (435)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. werden die Stationen Husum des Bezirks Altona, Blankenstein des Bezirks Essen, Petershain des Bezirks Halle a/S. und Nürnberg, Rangirbahnhof der bayerischen Staatseisenbahnen in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 10. Februar 1899. (436)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbandsgüterverkehr.

Der im vorigen Jahre in Geltung gewesene Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen wird für die Zeit bis 31. Dezember d. J., und zwar für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Halle a. S. und Magdeburg, der braunschweigischen Landeseisenbahn, der Neuhaldensleber, Stendal-Tangermünder, Dessau-Wörlitzer und Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn einerseits und der bayerischen Staatseisenbahnen andererseits, wieder in Kraft gesetzt.

Magdeburg, den 10. Februar 1899. (437)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung und namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Ausnahmetarif für Steinkohlenasche, Steinkohlenkoksasche und Koksklein (Cinders).

Am 15. Februar d. J. tritt ein neuer Ausnahmetarif (6 a) für Steinkohlenasche, Steinkohlenkoksasche und Koksklein (Cinders) von bestimmten Versandstationen (Nichtkohlenstationen) für den Geltungsbereich der nachbezeichneten Gütertarife in Kraft:

a) Gruppengütertarif Elberfeld-Essen (VII),
b) Gruppengütertarif Köln-St. Johann-Saarbrücken (VIII),
c) Gütertarif für den rechtsrheinisch-hessischen Verkehr (VI/VII),
d) Gütertarif für den linksrheinisch-hessischen Verkehr (VI/VIII),
e) Gütertarif für den rheinischen Nachbarverkehr (VII/VIII),
f) Gütertarif für den westdeutschen Privatbahnverkehr (Heft 1).

Dem Ausnahmetarif liegen die Frachtsätze des Rohstofftarifs zu Grunde; für die zu a) und b) genannten Tarife gelten indess für die Entfernungen von 2,6 und 10 km bis zum 1. April 1900 die Sätze von 0,06 bezw. 0,07 und 0,08 ℳ für 100 kg. Wegen der Frachtberechnung unter Berücksichtigung des Ladegewichts der verwendeten Wagen finden die in den Ausnahmetarifen für Steinkohlen usw. aus dem Ruhr- usw. Gebiet enthaltenen Bestimmungen Anwendung.

Weitere Auskunft ertheilen die Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Elberfeld, den 9. Februar 1899. (438)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband.

Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. bis auf weiteres gelangen für Rohpetro-

leum von den rumänischen Stationen Baicoi und Plopeni nach Aachen und Herbesthal transito Belgien, Frankreich usw. sowie für Rohbenzin aus Erdöl von den rumänischen Stationen Doicesti, Ploesti, Plopeni, Targovistea nach deutschen Stationen sowie nach Aachen und Herbesthal transito ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Von demselben Tage ab werden die mit Gültigkeit vom 1. Dezember eingeführten Frachtsätze für Rohpetroleum von Bucarest Nordbhf. und Campina nach Aachen und Herbesthal transito um je 33 Cts. bezw. 36 Cts. für 100 kg ermässigt.

Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen und Verwaltungen zu erfahren.

Breslau, den 7. Februar 1899. (439)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer und deutsch-belgischer Viehverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. wird die Station Gosselies der belgischen Staatsbahnen in die vorgenannten Verkehre mit nachstehenden Frachtsätzen (Schnittsätzen) von Gosselies nach den Grenzpunkten Aachen-Bleyberg Grenze, Herbesthal, Dalheim und Venlo einbezogen:

Bezeichnung der belgischen Station	Uebergang	Entfernung km	Frachtsatz in Francs für eine Wagenladung enthaltend bis zu 60 Schafen	Zuschlag für jedes weitere Schaf Frcs.
Gosselies	Bl.	154	37,98	0,32
	H.	139	35,52	0,30
	D.	189	42,18	0,35
	V. V.	201	43,62	0,36

Für die Strecken von den rheinisch-westfälischen bezw. deutschen Stationen bis zu den Schnittpunkten kommen die im rheinisch-westfälisch-belgischen bezw. deutsch-belgischen Viehtarif, Theil II vom 1. Mai 1894 enthaltenen Schnittsätze zur Anwendung.

Köln, den 9. Februar 1899. (440)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft Nr. 4 vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Station Feuerbach der k. württembergischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 7 für Bettfedern einbezogen.

Die direkten Frachtsätze sind in Abtheilung I und II durch Anstoss von 0,04 M. für 100 kg an die für Cannstatt bestehenden Sätze zu bilden.

München, den 10. Februar 1899. (441)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.

Tarifheft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. an werden in dem Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifs für rohe Kalisalze (Kalitarif) [Ausnahmetarif 3 im Tarifheft 1 und Ausnahmetarif 31 im Tarifheft 2] die Worte:

„kalzinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenprodukten der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalt von 20 % reinem Kali; konzentrirter Kalidünger (aus Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali“

gestrichen und an deren Stelle gesetzt:

„Kalidüngesalze zu einem Höchstgehalte von 40 % reinem Kali.“

Dresden, am 8. Februar 1899. (442)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. werden im Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) und 4 (Kalitarif) die Worte:

„kalzinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenerzeugnissen der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalt von 20 % reinem Kali, konzentrirter Kalidünger (aus Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali“

gestrichen und an deren Stelle gesetzt:

„Kalidüngesalze zu einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali.“ (443)

St. Johann-Saarbrücken, 7. Februar 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Der im vorigen Jahre in Geltung gewesene Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen wird im obengenannten Verkehr vom 15. Februar bis 31. Dezember d. J. wieder in Kraft gesetzt.

Danzig, den 9. Februar 1899. (444)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Militärbahn-Staatsbahnverkehr.

Der im vorigen Jahre in der Zeit vom 12. März bis 31. Dezember in Geltung gewesene Ausnahmetarif für Eis wird für die Zeit vom 15. Februar bis 31. Dezember 1899 wieder in Kraft gesetzt.

Berlin, den 8. Februar 1899. (445)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-hessischer Güterverkehr.
(Gruppe V/VI.)

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Beeskow, Halle a. d. S., Müllrose, Pretzsch und Wittenberg (Provinz Sachsen) des Eisenbahndirektionsbezirks Halle als Empfangsstationen in den ab 1. Februar d. J. bestehenden Ausnahmetarif 9 S „für Eisen und Stahl zum Bau etc. von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen“ einbezogen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 8. Februar 1899. (446)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Der seit 12. April v. J. in Geltung gewesene Ausnahmefrachtsatz für Eis in vollen Wagenladungen von Zell a/See der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach Cassel (Ober-, Unterstadt und Rangirstation) = 123 ₰ für 100 kg tritt unter den bisherigen Anwendungsbedingungen mit Gültigkeit bis zum Jahresschluss sofort wieder in Kraft.

Breslau, den 8. Februar 1899. (447)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Der Schlusssatz unserer Bekanntmachung vom 29. Januar d. J. über die anderweite Frachtberechnung im Verkehr mit den Güternebenstellen auf den Inseln Sylt, Föhr und Amrum wird wie folgt abgeändert:

„Durch diese Tarifmaassnahme treten theilweise Frachterhöhungen, theilweise Frachtermässigungen ein. Sofern Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. April d. J. in Kraft.“

Altona, den 9. Februar 1899. (448)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar l. J. wird der Ausnahmetarif 13 für Koks und Kokskohlen — Seite 13 des Nachtrages IX — auf Steinkohlen und Steinkohlenbrikets ausgedehnt und wie folgt ergänzt:

Nach	von Neurode	von Rubengrube
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Deggendorf	1,080	1,085

München, den 10. Februar 1899. (449)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr Tarif vom 1. Juli 1896.

Mit Wirksamkeit vom 15. Februar 1899 wird die Güterabfertigungsstelle Nürnberg Rangirbahnhof in den obenbezeichneten Tarif aufgenommen.

München, den 10. Februar 1899. (450)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verband über Vamdrup.

Am 1. März d. J. gelangt der Nachtrag III zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Durch ihn werden u. a. ausser Aenderungen und Ergänzungen des Abschnitts C die Frachtsätze im Verkehre mit südlich von Hamburg gelegenen Stationen im allgemeinen erheblich ermässigt.

Nur im Verkehre von den Stationen Bremen, Braunschweig Ostbahnhof, Halberstadt, Neudietendorf, Quedlinburg und Thale treten mit Wirkung vom 1. April d. J. geringfügige Erhöhungen von 1—7 ₰ für 100 kg in den Stückgutklassen I u. II ein.

Bis zum Erscheinen des Nachtrages ist das Nähere bei dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Altona, den 11. Februar 1899. (451)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nord-Ostsee-Verbandsgütertarif.

Mit dem 15. Februar d. J. wird die Anmerkung Nr. 3 zum Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif), wonach im Verkehr mit den Stationen der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn bei der Frachtberechnung für die Artikel Kartoffeln und Rüben die im Kilometerzeiger angegebenen Entfernungen um bestimmte Zuschlagskilometer zu erhöhen sind, aufgehoben.

Altona, den 11. Februar 1899. (452)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr.

Die direkten Frachtsätze für Bregenz werden zum 1. April d. J. aufgehoben. (453)

Hannover, den 11. Februar 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 15. Februar d. J. kommt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verband der Nachtrag 9 zur Einführung. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für Stationen der neu in den Verband aufgenommenen Kremmen - Neuruppin - Wittstocker Eisenbahn, für neu einbezogene Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Erfurt, Halle, Hannover, der oldenburgischen Staatseisenbahn, der westfälischen Landeseisenbahn, anderweite, theilweise ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen sowie Ergänzungen von Ausnahmetarifen.

Soweit Frachterhöhungen vorliegen, treten dieselben erst vom 1. April d. J. ab in Kraft.

Hannover, den 7. Februar 1899. (454)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr.

Reuth b. Erbendorf wird zum 20. d. Mts. mit direkten Sätzen für Petroleum und Naphtha in den Tarif aufgenommen. Auskunft geben die Tarifstationen.

Hannover, den 11. Februar 1899. (455)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. tritt für den Verkehr von sämmtlichen Kohlenversandstationen der Direktionsbezirke Berlin, Bromberg, Erfurt, Halle a. Saale, Magdeburg, Posen und Stettin nach Stationen der Altdamm-Kolberger Eisenbahn ein neuer Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe zu den Sätzen des Rohstofftarifs in Kraft.

Ferner tritt an Stelle des Ausnahmetarifs 6c für Brikets bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20000 kg im Verkehr nach Stationen der Altdamm-Kolberger Bahn ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, welcher zum grössten Theil Frachtermässigungen enthält.

In den Ausnahmetarif 6 im Verkehr nach Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn werden die Versandstationen Göhrenz, Albersdorf, Groitzschen, Hohenmölsen, Lausen, Milzau, Webau, Weickelsdorf und Werschen des Direktionsbezirks Erfurt neu aufgenommen.

Stettin, den 9. Februar 1899. (456)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1899 wird die Station Königshof der k. k. St. B. in den Ausnahmetarif Nr. 37 (Eisenerze zum Hochofenbetriebe bestimmt) des vom 1. August 1898 gültigen Verbandsgütertarifes Theil II, Heft 1 aufgenommen.

Die betreffenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Wien, am 11. Februar 1899. (457)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Erstreckung der Gültigkeit des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen zwischen Wien I, K. E. B. (Westbahnhof) einerseits und Stationen der französischen Ostbahnen andererseits.

Der vom 1. Mai 1895 gültige in der Ueberschrift bezeichnete Ausnahmetarif, dessen Ausserkraftsetzung zum 1. März 1899 in Nr. 90 dieses Blattes vom 23. November 1898 auf Seite 1409, fortl. Z. (2755) verlautbart wurde, bleibt noch bis auf weiteres in Wirksamkeit.

Wien, am 7. Februar 1899. (458)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Mehl und Mahlprodukte treten bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1899 folgende unter I. und II. angeführte Frachtsätze 14 Tage nach erfolgter Pubikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

I. Für Sendungen, welche per Elbe nach Wallwitzhafen oder darüber hinaus verschifft wurden.

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Wien II (K. F. J. B.), K. F. N. B., Oe.N.W.B., St.-E.-G.	133 ₰
„ Wien-Donaukaibhf. K. K. St.-B.	130 „
„ Wien-Donauuferbhf. K. F. N. B.	130 „
„ Korneuburg	122 „
„ Ebenfurt-Mühle	164 „
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	
von Arad	318 ₰
„ Budapest	212 „
„ Csaba	301 „
„ Czegléd	247 „
„ Debreczen	311 „
„ Györ	190 „
„ Nagy-Kikinda	312 „
„ Nagyvárad	316 „
„ Nyitra	226 „
„ Pozsony	170 „
„ „ f. p. u.	176 „
„ „ tárház	176 „
„ Szeged	286 „
„ „ -Rókus	286 „
„ Szolnok	261 „
„ Temesvár-Gyárv.	313 „
„ „ -Józsefv.	313 „
„ Zombor	269 „

II. Für Sendungen, welche Hamburg transit nördlich oder nordöstlich weiter expedirt werden.

Die vorstehend unter I. verzeichneten Frachtsätze ermässigen sich um 37 ₰ für 100 kg, wenn durch Seekonnossemente oder Duplikatfrachtbriefe nachgewiesen, dass die Sendungen von Hamburg nach nördlichen oder nordöstlichen Gebieten weiter expedirt wurden.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die Frachtsätze unter I. und II. um 5 ₰ für 100 kg. Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die Frachtsätze unter I. und II. für Kleie um 29 ₰, im übrigen um 36 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 8. Februar 1899. (459)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänische Eisenbahnen.

Am 13. Februar l. J. tritt der Nachtrag II zum Lokalkilometerzeiger in Kraft (Preis 10 bani). (460)

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Im Tarif für den Binnenverkehr der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn sind mit sofortiger Gültigkeit in dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 3 (Kalitarif) die Worte „ferner kalzinirtes“ bis „reinem Kali“ zu streichen und zu ersetzen durch „Kalidüngesalze zu einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali“.

Rawitsch, den 9. Februar 1899. (461)
Die Direktion.

4. Ladefristen.

Brölthaler Nachbarverkehr über Hennef (Sieg). Ladefristen für Güter, die von dem Publikum zu verladen und zu entladen sind.

Vom 1. April d. J. ab werden die besonderen Bestimmungen zu §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung in dem Brölthaler Nachbartarif aufgehoben. An Stelle derselben gelangen die in den Gruppen- und Gruppenwechseltarifen der preussischen Staatsbahnen bestehenden besonderen Bestimmungen zu den §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung zur Einführung. (462)

Frankfurt a/M., den 6. Februar 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Bahnbau Bütow - Berent.

Lieferung von Warnungstafeln usw.

Die Lieferung von 149 Stck. Warnungstafeln, 134 Stck. Läutetafeln, 44 Stck. Neigungsweisern, 5 Stck. Wärtergrenzpfählen mit je 12 Nummerschilder, sämmtlich aus Eisen, soll vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind versiegelt und postfrei bis zum Eröffnungstage, dem 22. Februar, Vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden.

Verdingungshefte werden gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ (auch in Briefmarken) abgegeben.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Bütow, den 7. Februar 1899. (463J)
Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien pro 1899/1900 für die uns unterstellten Bahnen soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Angebote mit der Aufschrift

„Submission auf Betriebs- und Werkstättenmaterialien“

sind bis spätestens am 1. März d. J., Vormittags 10 Uhr an die unter-

zeichnete Stelle einzureichen, bei welcher auch die Lieferungsbedingungen eingesehen resp. gegen Einsendung von 75 ₰ bezogen werden können.

Darmstadt, im Februar 1899. (464)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

Die Lieferung des eisernen Ueberbaues für die Brücke über die Sasper-Kehle in der Verbindungsbahn zwischen dem Weichselbahnhofe und dem Rangirbahnhofe Saspe, bestehend aus rund 7,9 t Flusseisen und rund 0,5 t Gusseisen soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen usw. können werktäglich während der Dienststunden im Geschäftsraum der unterzeichneten Betriebsinspektion eingesehen, auch gegen vorherige gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ von derselben bezogen werden.

Die mit entsprechender Aufschrift versehenen Angebote sind **bis zum 24. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr** bei der unterzeichneten Betriebsinspektion einzureichen, wo sie in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter geöffnet werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Danzig, den 8. Februar 1899. (465)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

Verdingung von A 3 900 kg braunem und 1 300 kg schwarzem Blankleder, 1 770 Kilo Verdeckleder, 390 kg Sohlleder, 200 Kilo braunem Kipsblankleder, 820 kg Vachetteleder naturfarben, 1 000 kg fettgarem Rindleder, 3 200 kg Maschinenriemenleder, 70 Stück braunem Kalbleder und 232 Stück Schafleder in je einem Loose. B. 12 050 qm klarem Glase Sorte I in 8 Loosen, 1 190 qm dergleichen Sorte II in 7 Loosen, 900 qm mattgeschliffenem Glase in 6 Loosen, 630 qm Milchglas, 1 440 qm rothem Glase, 900 qm gelblichgrünem Glase in je einem Loose und 6 480 Stück Glasglocken für Personenwagen in 2 Loosen für den Direktionsbezirk Berlin.

Angebote sind postfrei versiegelt, und mit entsprechender Aufschrift bis zum 28. Februar 1899, Vormittags 10 Uhr für A, und Vormittags 11 Uhr für B an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1–4 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 416 eingesehen, **auch** von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von je** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. **Zuschlagsfrist** bis 21. März 1899.

Berlin, den 9. Februar 1899. (466)
Königliche Eisenbahndirektion.

Behufs Verdingung der Lieferung von 118 800 Stück Kohlenstiften für Bogenlicht ist Termin
auf den 28. Februar d. J.,
Vormittags 11 Uhr,
im Direktionsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, Bahnhofstrasse 23, anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen können bei unserer Kanzlei (Zimmer 83) eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, den 6. Februar 1899. (467)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die Herstellung des Unterbaues der Loose IV, V, VI, VII und VIII der Bahnlinie Neustadt-Hüfingen, vorwiegend bestehend in:

	Loos IV	Loos V	Loos VI	Loos VII	Loos VIII
1. Erd- und Felsarbeiten cbm	96 500	72 800	96 400	73 000	35 400
2. Chaussirungsarbeiten. qm	4 200	22 300	11 200	17 800	3 700
3. Gleisbettung . . . . cbm	4 800	6 300	5 600	7 100	2 200
4. Bruchsteinmauerwerk „	2 450	2 600	2 000	1 700	5 300
5. Gewölbmauerwerk . . „	50	150	80	50	550

soll im Wege öffentlichen Ausschreibens vergeben werden.

Angebote auf einzelne oder mehrere Loose sind spätestens
Sonnabend, den 4. März d. J., Nachmittags halb 6 Uhr,
mit der Aufschrift:
Angebot für den Bau der Linie Neustadt-Hüfingen
verschlossen und frankirt auf dem diesseitigen Geschäftszimmer einzureichen.

Bedingnissheft, sowie auch Formulare für den Verdingungsanschlag sind gegen Erstattung der Selbstkosten auf unserer Kanzlei in Empfang zu nehmen, woselbst auch die Pläne zur Einsicht aufliegen.

Die Zuschlagsfrist beträgt drei Wochen.

Neustadt im Schwarzwald, den 11. Februar 1899. (468)
Grossh. Eisenbahnbauinspektion.

Verdingung der Lieferung von 11 800 Stück Aufsatz-, 10 830 Stück Einsatz-, 10 360 Stück Standgläsern für galvanische Elemente, 14 530 Stück Korken mit Glasröhrchen, 22 140 Stück Zinkpolen, 21 100 Stück Kupferpolen, 8 880 Stück Verbindungsklemmen, 46 130 kg Kupfervitriol, 9 000 kg Bittersalz, 11 500 Glas Schreibfarbe und 416 400 Rollen Papierstreifen für Telegraphenapparate für die Eisenbahndirektionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken in 52 Loosen; ferner von 132 000 Stück Lampencylindern und 12 000 Stück Wasserstandsgläsern für den Bezirk Köln in 2 Loosen.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung Domhof 28 (Zimmer 27 Erdgeschoss) eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar **(nicht in Briefmarken)** bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Batteriegläsern für galvanische Elemente usw." versehen **bis 28. Februar 1899, Vormittags 10½ Uhr**, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 21. März 1899, Nachmittags 6 Uhr.

Köln, den 9. Februar 1899. (469)
Königliche Eisenbahndirektion.

Behufs Verdingung der Lieferung von 7 450 cbm kiefernem oder fichtenem Scheitholz ist Termin
auf den 8. März d. J.,
Vormittags 11 Uhr
im Direktionsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, Bahnhofstrasse 23, anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen können bei unserer Kanzlei (Zimmer 83) eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in baarem Gelde von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Erfurt, den 6. Februar 1899. (470)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes der österr. Linien an indigoblauem Wagentuch im laufenden Jahre per 1 000 m, lieferbar franco einer Station der k. k. pr. Südbahngesellschaft, im Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung hat im Laufe des Jahres, je nach Bedarf, in Partien von ca. 200 m zu erfolgen, und ist die erste Partie im Monat März zu liefern. Die Uebernahme des gelieferten Tuches erfolgt im gesellschaftlichen Materialmagazine Wien.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse und die Schiedsgerichtsordnung können im Büreau der Materialverwaltung (Wien, Südbahnhof, Restaurationsgebäude, 1. Stock) behoben oder per Post bezogen werden.

Die Offerte sind mit einer, in gesetzlich gültiger Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Kr. und mit der Aufschrift „Offerte auf Wagentuch" versehen, versiegelt bis längstens 22. Februar l. J., Mittags einzubringen.

Die k. k. priv. Südbahngesellschaft behält sich vor, nach Ermessen die Lieferung des ganzen Quantums an einen, oder auch getheilt, an mehrere Offerenten zu vergeben.

Der Offerent hat im Offerte ausdrücklich zu erklären, dass er in die Lieferbedingnisse und in die Schiedsgerichtsordnung Einsicht genommen habe und dieselben vollinhaltlich anerkenne.

Offerte, welche diese Erklärung nicht enthalten, nicht entsprechend adjustirt sind oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Februar 1899. (471)
Die Materialverwaltung.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Vorbehaltlich höherer Genehmigung versteigern wir am
Donnerstag, den 23. d. Mts., Vormittags 10 Uhr
unsere Vorräthe an altem Kupfer von Feuerbüchsplatten, Kupferabfällen, Kupferspänen sowie Roth- und Gelbgussspänen an den Meistbietenden.

Bis zu genanntem Termin werden auch schriftliche Angebote angenommen.

Zuschlagsfrist 6 Tage.

Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichniss werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Karlsruhe, den 10. Februar 1899. (472)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 6. Juli Vorm. gemeldet.

Nr. 13. Berlin, am 12. Juli 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B A	900	1	Fass	Bier —	—	1	Burxdorf	K. E.-D. Halle a/S.	
2	A C	18716	1	Ring in Leinwand	2 Eisengussringe, an beiden Seiten geöffnet und gezahnt	7,5	2	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
3	A G F	783	1	—	eis. Zahnrad —	4	3	Mühle Schönau	K. E.-D. Danzig	
4	A H	18	1	—	gusseis. Rad —	13	4	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
5	A J V	—	1	Kollo	2 hölz. Kübel —	2	5	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
6	A L C	46306	1	Kiste	Seife —	18	6	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
7	A L	—	2	Körbe	Schrauben —	245	7	Langendreer Süd	„	
8	A M	3	1	Musterkoffer	? —	53	8	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
9	A M	3701	1	Kiste	Packmaterial u. einige Stücke Glas- u. Porzellanwaaren	20	9	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
10	A R	4	1	„	kupferner Behälter —	13	10	Hamm	K. E.-D. Essen	
11	A S	9	1	Sack	Kartoffeln —	54	11	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
12	B	—	1	Kiste	eis. Buchsen mit Messingschrauben	40	12	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
13	B	162	1	„	Kakes —	7	13	Herford	K. E.-D. Hannover	
14	B B	329	1	„	Zündhölzer —	17	14	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
15	B E	2000	1	—	l. Schliesskorb —	—	15	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
16	B & K	9643	1	Kiste	l. Cigarrenkistchen —	35	16	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	bez.: Gotha-Dresden.
17	B K	1397/98 3509	3	—	leere Kisten —	71	17	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
18	B M	4	1	Sack	Säcke —	8	18	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
19	B S	—	1	Bund	Bandeisen —	42	19	Forbach	Reichsbahn	
20	C E	451	1	Pack	Seil —	4,5	20	Tangerhütte	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund, 13/6. 99.
21	C F	180	1	—	I-Eisen, 1,80 m lg. —	40	21	Lemförde	K. E.-D. Münster	
22	C F	40	1	Koffer	gefüllt —	70	22	Mannheim	Direktion Mainz	
23	C H F	8	1	Papierpack	? —	13	23	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
24	C H F	5	1	Blechkübel	Bleiweiss —	53	24	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
25	C P C	15396	1	Kiste	Rosshaare —	65	25	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
26	C S	4954	1	—	leeres Fass —	8	26	Hamm	K. E.-D. Essen	
27	C S	447	2	—	Matratzenrahmen —	—	27	Essen Nord	„	
28	C V	27961	1	Kiste	Cichorien —	32	28	Diedenhofen	Reichsbahn	
29	D A 2633	1	1	„	? —	172	29	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
30	D F	629	1	Ballen	gefüllt —	30	30	Mannheim	Direktion Mainz	
31	D M	3925	1	Kiste	Emballage —	47	31	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
32	D & O	100	1	Sack	Packmaterial —	45	32	Mannheim	Badische Stsb.	
33	D K	—	1	—	Flacheisenstange —	13	33	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
34	E	37	1	Pack	Düten —	12	34	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
35	E A S	7114 3562	2	Kisten	? —	83	35	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	bez.: Fürth.
36	E C H	18	1	Bund	Stahl —	40	36	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
37	E H	12482	1	Kiste	gefüllt —	67	37	Kreuznach	Direktion Mainz	
38	E R	4629	1	Bund	T-Eisen —	40	38	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
39	F	—	1	Pack	10 Unterlagsplatten —	15	39	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
40	F B	7229	1	Kiste	Packstroh —	73	40	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
41	F K	275	1	Pack	Eisenwaaren —	9	41	Ansbach	Bayerische Stsb.	
42	F L	5007	1	—	Nähmaschinengestell	50	42	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
43	F M	5527/28	2	Kisten	Bleichsoda —	75	43	Augsburg	Bayerische Stsb.	
44	F M C	2917	1	Kiste	? —	68	44	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
45	F S	2483	1	—	leeres Fass —	26	45	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
46	F S	div.	7	—	leere Fässer —	84	46	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
47	F V	1872	1	—	leere Kiste —	15	47	Mainz	Direktion Mainz	
48	F W	1	1	Pack	leere Körbe —	15,5	48	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
49	F W S	14623	1	Kiste	Parfümerien	—	63	49	Altona	K. E.-D. Altona	bezeichnet: Altona.
50	F W S	5762	1	—	leere Kiste	—	18	50	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
51	G	12	2	—	Achsen	—	—	51	Warburg	K. E.-D. Cassel	
52	G	1326 / 1549	24	Säcke	Porzellanstopfen	—	—	52	Malsfeld	„	
53	G	—	1	Sack	Säcke	—	—	53	Darmstadt	Direktion Mainz	
54	G B	—	1	—	l. Gebinde	—	9	54	Flensburg	K. E.-D. Altona	
55	G B	9171	1	Ballen	gefüllt	—	19	55	Mainz	Direktion Mainz	
56	G C F	22. 36 39	3	Pack	Cementsäcke	—	18	56	Vorwohle	K. E.-D. Cassel	
57	G G	87	1	Sack	Schwefel	—	50	57	Wittringen	Reichsbahn	
58	G K	1284	1	Verschlag	Packpapier	—	55	58	Mannheim	Direktion Mainz	
59	G M	3299	1	Kiste	Filzringe	—	92	59	Berlin H. u. L	K. E.-D. Berlin	
60	G R	1588	1	—	Ofenrost	—	4	60	Mannheim	Direktion Mainz	
61	G U	1719	1	„	Gloria (Tuch)	—	82	61	Düsseld.-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
62	G Z	5177	1	„	Käse	—	38	62	Augsburg	Bayerische Stsb.	
63	H	—	6	Kolli	Guss	—	208	63	Mülhausen	Reichsbahn	
64	H C	15	1	—	Privatdecke	—	—	64	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
65	H C	4001	1	Fass	Petroleum	—	—	65	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
66	H C	1193	1	Ballon	?	—	22	66	Parsberg	Bayerische Stsb.	
67	H F	89474	1	Kiste	Kolonial- u. Materialwaaren		61	67	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
68	H F N	864	1	Pack	Häckselmaschinenmesser		23	68	Posen	K. E.-D. Posen	
69	H G / W G	4345 / 4262	1 / 1	Fass / „	gefüllt / gefüllt	— / —	410 / 415	69	Mannheim	Direktion Mainz	
70	H H	—	1	—	leeres Fass	—	34	70	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
71	H J	703	1	Kiste	Laternen	—	10	71	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
72	H J B	9541	1	—	leere Kiste	—	—	72	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	beschr.: Mannheim.
73	H K	272	1	Pack	Sophalehnen	—	12,5	73	Leipzig-Eutritzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
74	H K	—	3	Säcke	Kartoffelmehl	—	300	74	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
75	H M	4402	1	Kiste	Torfsteine	—	13,5	75	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
76	H M S	17724	1	Bund	Eisentheile	—	2	76	Duisburg	K. E.-D. Essen	
77	H R	478	1	—	eiserne Form	—	36	77	Metz Eilgut	Reichsbahn	
78	H S	1867	1	Pack	Piassavabesen	—	5	78	Duisburg	K. E.-D. Essen	
79	H S	102	1	Eisenfass	gefüllt (Benzin?)	—	165	79	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
80	H W	184	1	Bund	Messingstangen	—	8,5	80	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
81	H W	1888	1	—	leeres Fass	—	51	81	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
82	J	720	1	Säckchen	Eisenwaaren	—	8	82	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
83	J A	4702	1	—	leeres Fass	—	25	83	Mainz	Direktion Mainz	
84	J A L	271	1	Kiste	Trinkgläser	—	34	84	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	bez.: Magdeburg H.
85	J A / T S	7834 / 7835	2	—	Eisenröhren, 1,88 m l		43	85	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
86	J & Co	2285	1	Pack	2 eis. Rädchen	—	3,5	86	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
87	J F	—	1	Steige	Hühner	—	37	87	München C. B.	Bayerische Stsb.	
88	K H W	2020	1	Kiste	Ofentheile	—	17	88	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
89	K S St E	13	1	—	Standbaum	—	—	89	Nürnberg Ostb.	Bayerische Stsb.	
90	K W	—	1	Korb	Kirschen	—	12	90	München C. B.	„	
91	K W O	649	1	—	leere Kiste	—	48	91	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	bez.: Hildesheim.
92	L	—	1	lose	Rinderhaut*)	—	11	92	Rotenburg	K. E.-D. Münster	
93	L	59397	1	Kiste	Zündhölzer	—	40	93	Schönefeld b. Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
94	L B	1587	2	—	Kleiderschränke	—	86	94	Langendreer Süd	K. E.-D. Essen	
95	L G W	14	1	Tafel	Eisenblech	—	31,5	95	Schnega	K. E.-D. Magdeburg	
96	L R	1644	1	Kanne	gefüllt	—	19	96	Mannheim	Direktion Mainz	
97	M	I	1	Pack	alte Kleider	—	17	97	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
98	M A V	—	1 / 2 / 1	— / — / —	Futterbaum / Streitbäume / Brustbaum	— / — / —	—	98	Passau	Bayerische Stsb.	
99	M B	17719	1	Ballen	gefüllt	—	51	99	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
100	M B	5175	1	—	leere Kiste	—	17	100	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
101	M L	1821	1	Kiste	?	—	10	101	Magdeburg-Neust.	K. E.-D. Magdeburg	
102	M L	—	1	Korb	Bohnen	—	6	102	München C. B.	Bayerische Stsb.	
103	M M	—	1	—	Kopfkissenbezug	—	—	103	Spandau	K. E.-D. Berlin	
104	N C S	101	1	—	Kette	—	—	104	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
105	O H	846	1	Korb	Salat	—	—	105	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
106	O / M S	222 / 173	1	—	leeres Petroleumfass		33	106	Wronke	K. E.-D. Bromberg	
107	P	1332 / 1333	2	Ballen	Tapeten	—	19 / 33	107	Lübeck	Lübeck-Büchener	beschr.: Lübeck und Danzig.
108	P F	56333	1	—	gefüllte Korbflasche		75	108	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	bezettelt: Frankfurt a/M. H. 10./6.
109	P K	1	1	Verschlag	Fahrrad	—	—	109	Mainz	Direktion Mainz	
110	P W	16164/65	2	Ballen	?	—	43	110	Meppen	K. E.-D. Münster	
111	R	6	1	Fass	Därme	—	36	111	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
112	R B	30435	1	Ballen	Linoleum	—	9	112	Burgsteinfurt	K. E.-D. Münster	

*) Streckenfund, nach Vorbeifahrt des Zg. 3318 am 15./5. 99.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
113	R F	3439 a—c	3	Kisten	? —	205,5	113	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Zollplombe Kufstein.
114	R H	1888	1	—	1. Blechkanne —	—	114	Mannheim	Direktion Mainz	
115	R N	6	1	Tafel	Blech —	8	115	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
116	S	172	1	Korb	Bohnen —	15	116	München C. B.	Bayerische Stsb.	
117	S	—	1	Kollo	Eisen —	3	117	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
118	S	1288	1	Kiste	Cigarrenkistchen —	35	118	Mannheim	Direktion Mainz	
119	S B	2345	1	—	Kette —	—	119	Wanne	K. E.-D. Essen	
120	S F	5781	1	Ballen	Gewebe —	14,5	120	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
121	St N	1781	1	—	leerer Korb —	—	121	Kiel	K. E.-D. Altona	
122	S I S / S A	158 / 97	2	Kisten	Maschinentheile —	148	122	Dornach	Reichsbahn	
123	S W	2	1	—	leere Kiste —	2,5	123	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
124	T	261	1	Kiste	Seife —	27	124	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
125	T B	1169	1	—	gefüllte Korbflasche	82	125	Mannheim	Direktion Mainz	
126	T E K & Co.	1269	1	Gestell	Holzrahmen —	13,5	126	Zwickau	Sächsische Stsb.	in Stroh verp.
127	T G	95	2	—	eiserne Hebel —	13	127	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
128	T G	4869	1	—	leere Kiste —	100	128	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
129	V	30	1	—	Waschständer —	4,5	129	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
130	W	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	110	130	Braunschweig H.	„	
131	W K	—	2	—	eis. Waschständer —	3	131	Burg	„	
132	W K	795	1	Kiste	Stroh —	37	132	Langendreer Süd	K. E.-D. Essen	
133	W K C	1140	1	—	leere Kiste —	16	133	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	bez.: Solingen.
134	W O	—	1	Bund	eiserne Töpfe —	16	134	Strassburg	Reichsbahn	
135	W S & H	5489	1	Kiste	Glas —	—	135	Kiel	K. E.-D. Altona	
136	W W N	349	3	Pack	Schaufeln —	16	136	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
137	Alfeld	—	1	Stange	Winkeleisen —	93	137	Alfeld	K. E.-D. Cassel	
138	Gebr. Alsberg Remscheid	—	1	—	eis. Bettstelle —	29	138	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
139	Gebr. B.	18115	1	—	leere Kiste —	34	139	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	bez.: Berlin.
140	Brief-tauben-Verein Germania	—	1	—	1. Brieftaubenkorb —	9	140	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	*)
141	H W Chemnitz	—	1	—	Eisenrohr, 5,80 m lg. —	19,5	141	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
142	A C Fischerei Glück-städter	—	1	—	leeres Fass —	20	142	Kirchlinteln	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
143	Gülden-boden Königsberg	—	1	Korb	Kleider —	60	143	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
144	S W Hannover	301	1	Pack	6 verzinkte Eimer —	17	144	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
145	S L Hannover	928	1	Kiste	kl. Lampen —	98	145	„	„	
146	W & U Hannover	11336	1	Korb	Blumendraht —	58	146	„	„	
147	Lagagnes	—	1	Kiste	gefüllt —	19	147	Diedenhofen	Reichsbahn	
148	Lennep	—	1	—	Feuerhaken —	—	148	Soest	K. E.-D. Cassel	10,2 m lang.
149	N Meiderich	81	1	—	Kinderfahrstuhl —	6	149	Meiderich	K. E.-D. Essen	
150	A M A. Mohren-witz	4007	1	—	leere Kiste —	5	150	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
151	Pfefferle	—	1	Käfig	Geflügel —	30	151	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	verkauft.
152	Pokrak	65	1	—	Decke —	—	152	Basel	Badische Stsb.	
153	Reims	519086	1	Korb	Wein —	27	153	Würzburg	„	
154	Röchling	—	1	—	Unterlegholz —	17	154	Darmstadt	Direktion Mainz	
155	Roth	—	1	—	Privat-Wagendecke —	—	155	N.-Saulheim	„	
156	Schantz	1325	1	—	leeres Fass —	25	156	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
157	Kaufmann Sobbe Halberstadt	—	1	Kiste	leere Flaschen —	21	157	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
158	Tiefbau-Amt	—	1	—	Stein —	17	158	Osnabrück Hptb. Eilg.-Abf.	K. E.-D. Münster	
159	Vorwohle	—	1	Stange	Winkeleisen —	33	159	Alfeld	K. E.-D. Cassel	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
160	grün	1	1	Stange	Stahl —	11	160	Northeim	K. E.-D. Cassel	
161	—	4	2	—	eis. Ofenthüren —	30	161	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
162	Pack-meister-karte 32	—	1	—	schwarzer Handkoffer mit aufgebundenem Ueberzieher	5	162	Hannover Gep.-Abf.	K. E.-D. Hannover	nicht abgenommen.

*) Bekl. von Ronsdorf „Platz b. R. Hasten".

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
163	—	100 700	2	Körbe	Kirschen —	11,5	163	Regensburg	Bayerische Stsb.	
164	—	344	1	—	Viehgitter —	37	164	Nürnberg Ostb.	„	
165	—	510	1	—	Amboss —	211	165	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
166	—	847	1	Kollo	Gepäck —	47	166	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
167	—	1001	1	Dose	Kunstschlösser —	—	167	Emmerich	K. E.-D. Essen	
168	—	1295	1	Bund	Stahl —	47	168	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
169	—	2769	1	—	Kette —	—	169	Glückstadt	K. E.-D. Altona	
170	—	3814	1	—	leeres Fass —	35	170	Mainz	Direktion Mainz	
171	—	5005	1	Päckchen	2 kleine Messer zu Fleischmaschinen	0,5	171	Soest	K. E.-D. Cassel	
172	—	—	1	—	1. Oelfass —	31	172	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
173	—	39031	1	—	1. Blechkanne —	1	173	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
174	—	44516	1	Sack	Betten (1 Bettdecke und 2 Kissen aus rothem Barchent)	18	174	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
175	△ H	7073	1	—	leere Kiste —	12	175	Berg.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
176	△ ET	338	1	—	leere Kiste —	45	176	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
177	△	20401	1	Kiste	gefüllt —	—	177	Mannheim	Direktion Mainz	
178	△	3046	1	—	leeres Fass —	12	178	Mainz	„	
179	✡ D	3406	1	—	leeres Fass —	39	179	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
180	Dreieck E. J. H	— 100 2571	1	Kiste	? —	98	180	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	bez. Waidbruck-Bremen.
181	(Verschiedene Zeichen und Nummern)	—	6	—	leere Kisten —	—	181	Hannover N.	„	bez. Ohligs.
182	blau ///	—	1	Bund	10 Gasrohre —	54	182	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
183	Strich blau	—	1	—	eisernes Rohr —	18	183	Hoyerschleuse	K. E.-D. Altona	
184	roth //	—	2	Stangen	▢ Eisen —	24	184	Walsrode	K. E.-D. Hannover	
185	weisser Strich	—	20	—	Bleche —	460	185	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	
186	Strich roth	—	1	Kollo mit Draht zusammengebunden	4 eiserne kreisrunde Scheiben, in der Mitte ein Loch mit Gewinde, 10 bis 15 cm Durchmesser	2	186	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
187	grün /	—	1	—	eis. Ofentheil —	21	187	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	beschr.: Bischofswerda.
188	/ roth	—	1	—	eis. Topfdeckel —	0,5	188	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
189	—	—	1	Bund	Angelstöcke —	2	189	Augsburg	Bayerische Stsb.	
190	—	—	1	„	Bandeisen —	15,5	190	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	seit 9./6. 99.
191	—	—	1	Sack	Binsen —	74	191	Münster	„	
192	—	—	1	—	eis. Blechboden —	13	192	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
193	—	—	1	—	Blechdose —	0,5	193	Flensburg	K. E.-D. Altona	
194	—	—	1	Kollo	5 Blecheimer —	5	194	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
195	—	—	1	„	7 eis. Harken —	4	195	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
196	—	—	1	Korb	1. Blechkanne —	5	196	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
197	—	—	1	—	1. neue Blechkanne —	7	197	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
198	—	4	1	—	Blechkessel mit Einsatz und Ventil	22	198	„	„	
199	—	—	1	—	runder Block Zink —	30	199	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
200	—	—	1	Karton	frische verwelkte Blumen	1	200	Osnabrück Hptb.Gep.-Abf.	K. E.-D. Münster	*)
201	—	—	1	—	tannene Bohle —	—	201	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	5 m lang, 6 cm Durchm
202	—	—	1	—	buchene Bohle —	—	202	Oliva	K. E.-D. Danzig	5 m lang, 6 cm Durchm
203	—	—	1	—	Brechstange —	—	203	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
204	—	—	3	Stück	Bretter —	60	204	Bischweiler	Reichsbahn	
205	—	—	2	—	Bretter —	5	205	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
206	—	—	1	Kollo	Bretter —	—	206	Eberbach	Badische Stsb.	
207	—	—	1	—	Leiter —	—	207	Eberbach	Badische Stsb.	
208	—	—	4	Bund	Draht —	98	208	Bohmte	K. E.-D. Münster	Streckenfund 19./20. Juni.
209	—	—	1	„	Eisen —	40	209	Bensdorf	Reichsbahn	Streckenfund 19./20. Juni.
210	—	—	1	—	U-Eisen —	27	210	Nagold	Württemberg. Stsb.	

*) Anschein. alte Beklebung Nr. 326 Hannover-Osnabrück.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
211	—	—	1	Pack	7 Einsatzringe —	11	211	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
212	—	—	1	—	kieferne Eisenbahnschwelle	—	212	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	Streckenfund.
213	—	—	1	Tafel	altes Eisenblech —	10	213	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
214	—	—	7	Stück	Eisenbleche —	70	214	Weida	Sächsische Stsb.	
215	—	—	1	Verschlag	verzinkte Eisenblechstreifen	50	215	Leipzig Magd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	*) in Leinwand. Seit 9/6. 99.
216	—	—	1	Kollo *)	Ring Eisendraht —	21	216	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
217	—	—	11	Stück	Eisenplatten —	38	217	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
218	—	—	1	Bund	Eisenblättchen —	5	218	Heidelberg	Badische Stsb.	
219	—	—	1	Ladung	Eisenstangen —	—	219	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	[1]
220	—	—	1	Pack **)	Eisentheile —	4	220	Neuhaldensleben	K. E.-D. Magdeburg	**) in Sackleinen.
221	—	—	1	Pack	Eisenwaaren —	3	221	Emmerich	K. E.-D. Essen	
222	—	—	2	Körbchen	Erdbeeren —	7	222	Pfeddersheim	Direktion Mainz	
223	—	—	1	—	leeres Fass —	—	223	Mannheim	„	
224	—	—	1	—	ca. 6 Wochen altes Ferkel mit einem verletzten Fusse	—	224	Lembruch	K. E.-D. Münster	[2]
225	—	—	1	Paar	Filzpantoffeln —	0,5	225	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
226	—	—	1	Bund	Flacheisen (2 Stangen)	25	226	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
227	—	—	1	Kollo	Flacheisen —	25	227	Dinslaken	K. E.-D. Essen	
228	—	—	7	Stäbe	Flach- und Rundeisen	93	228	Singen	Badische Stsb.	
229	—	—	1	Sack	eis. Flaschenzug —	17	229	Neukirchen	Sächsische Stsb.	
230	—	—	1	Kiste	leere Flaschen mit Strohhülsen	87	230	Zinten	K. E.-D. Königsberg	
231	—	—	1	—	Futterschneidemesser	—	231	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
232	—	—	1	—	eis. Gartenstuhl —	8	232	Minden	K. E.-D. Hannover	
233	—	—	2	—	Gartenstühle —	10	233	Heidelberg	Badische Stsb.	
234	—	—	1	Ballen	Gewebe —	30	234	Colmar	Reichsbahn	
235	—	—	2	Bund	Gewichte —	12	235	Duisburg	K. E.-D. Essen	
236	—	—	2	—	Gleiseisenbahnschwellen	—	236	Schübben=Zanow	K. E.-D. Danzig	Streckenfund.
237	—	—	1	Sack	Gypssäcke —	26	237	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
238	—	—	2	Kolli	Handtuchhalter —	8	238	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
239	—	—	1	Bund	6 Handkörbe —	5,5	239	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
240	—	—	1	—	Herd —	63	240	Radevormwald	K. E.-D. Elberfeld	
241	—	—	1	Ballen	Juteleinen —	75	241	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
242	—	—	1	Bund	Kanteisen —	57	242	Forbach	Reichsbahn	
243	—	—	1	—	Kette, 1,5 m lg. —	—	243	Haltern Westf.	K. E.-D. Münster	[3]
244	—	—	3	—	Kiefernschwellen —	—	244	Bickenbach	Main-Neckarbahn	[4]
245	—	—	1	—	Kindersportwagen —	15,5	245	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
246	—	—	1	—	Kinderwagen —	19,5	246	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
247	—	—	1	Kollo	2 leere Kisten —	10	247	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
248	—	—	1	—	eis. Klappe —	2	248	Strassburg Eilg.	Reichsbahn	
249	—	—	1	Kollo	Klappsesselgestell —	14	249	Mülhausen Nord	„	
250	—	—	8	Stück	Klemmplatten —	49	250	Mannheim	Direktion Mainz	
251	—	—	1	Bund	Knüppel —	10	251	Altona	K. E.-D. Altona	
252	—	—	1	Koffer	? —	—	252	Bad Reichenhall	Bayerische Stsb.	
253	—	—	1	Korb	gefüllt —	10	253	Mainz	Direktion Mainz	
254	—	—	1	Pack	5 Körbe —	19,5	254	Wesel	K. E.-D. Essen	
255	—	—	1	Bund	(5) leere Körbe —	25	255	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
256	—	—	1	Pack	Kohlenzangen —	—	256	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
257	—	—	5	Stück	Kuchenpfannen —	7	257	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
258	—	—	1	Bund	Lampenkugeln —	20	258	Ebelsbach=Eltmann	Bayerische Stsb.	
259	—	—	2	Paar	Lederpantoffeln —	1	259	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
260	—	—	1	—	Maschinenrad —	10	260	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
261	—	—	1	Pack	Maschinentheile —	4	261	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
262	—	—	1	—	Maschinentheil (ansch. Ventil)	2	262	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
263	—	1	1	Pack	Matten —	5	263	Würzburg	Bayerische Stsb.	
264	—	—	1	Rolle	Messingblech —	35,5	264	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
265	—	—	1	—	Messingrohr —	26,5	265	Wendessen	K. E.-D. Magdeburg	
266	—	—	1	—	l. Milchflasche, 15 l —	6	266	Waldhausen	Württemberg. Stsb.	
267	—	—	1	—	Milchkübel —	20	267	Feldafing	Bayerische Stsb.	
268	—	—	1	Parthie	Nusskohlen —	83,5	268	Sagehorn	K. E.-D. Münster	[5]
269	—	—	1	Stück	Oberlagerkasten —	26	269	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
270	—	—	1	„	gusseis. Ofenrost —	2	270	Leipzig Magd. B.	„	
271	—	—	2	„	eis. Ofenrosten —	4	271	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
272	—	—	1	—	Ofenroste —	9	272	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
273	—	—	1	—	altes Ofentheil —	5	273	Helmstedt	„	
274	—	—	1	—	eis. Pferdebaum —	—	274	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
275	—	—	1	—	gusseis. Platte —	15	275	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	

[1] Am 15. XI. 98 auf Wagen Bresl. 38142 eingegangen.
[2] Aus Wagen 2540 am 2. VI. 99 bei Lembruch entsprungen und daselbst verkauft.
[3] Anschein. zu einem Krahn gehörend; am 15. VI. 99 im Entladegleis gefunden.
[4] Streckenfund (150 m lang, 15/15 cm stark).
[5] Streckenfund am 2. VI. 99; verkauft.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
276	—	—	2	—	eis. Platten —	—	276	Neuenmarkt-Wirsberg	Bayerische Stsb.	
277	—	—	2	—	eis. Platten —	18	277	Altenessen	K. E.-D. Essen	
278	—	—	1	Pack	Plättbolzen —	15	278	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
279	—	—	2	—	gusseis. Rädchen —	12	279	Ulm	Württemberg. Stsb.	
280	—	—	2	—	Rahmen aus Gussstahl	5	280	Magdeburg-Neust.	K. E.-D. Magdeburg	
281	—	—	1	—	Rauchkessel —	2	281	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
282	—	—	1	—	hölz. Riemscheibe —	3,5	282	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	
283	—	—	1	Stück	altes verzinktes Rohr mit Löchern versehen, 1,15 m lang, 25 cm im Durchmesser	—	283	Plagwitz-Lindenau	K. E.-D. Halle a/S.	
284	—	—	1	—	eisernes Rohr —	1,5	284	Flensburg	K. E.-D. Altona	
285	—	—	1	—	eis. Rohr, 125 cm lg.	4	285	Hammelburg	Badische Stsb.	
286	—	—	6	—	eis. Rohrschellen —	1,5	286	Marburg	K. E.-D. Cassel	
287	—	—	1	Stück	Rollladentheil —	3	287	Freiburg	Badische Stsb.	
288	—	—	2	—	Rollvorhänge —	4	288	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
289	—	—	1	Sack	Rosinen —	26	289	Posen	K. E.-D. Posen	
290	—	—	1	—	Schaufel mit Stiel —	2	290	Heidenheim	Württemberg. Stsb.	
291	—	—	4	—	Schienen mit eis. Schwellen verbunden	—	291	Dettum	K. E.-D. Magdeburg	
292	—	—	1	Bund	Schilfrohrgeflecht —	9	292	Schönhausen	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
293	—	—	1	—	kleine Schneidelade —	6,5	293	Linden-K.	"	
294	—	—	1	Sack	Schuhe —	27	294	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
295	—	—	6	Kolli	Schuhleisten —	32	295	Colmar	Reichsbahn	
296	—	—	1	—	überfahrenes Schwein	ca. 125	296	Münster	K. E.-D. Münster	*)
297	—	—	1	Bund	Sensenwörben —	7	297	Vaihingen F.	Württemberg. Stsb.	
298	—	—	1	Korb	Sieb zu einem Waschkessel	7	298	Bensberg	K. E.-D. Elberfeld	
299	—	—	5	Bund	Siebreife —	39	299	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	Streckenfund.
300	—	—	1	Pack	8 Stück Spahnkörbe	8	300	Uffenheim	Bayerische Stsb.	
301	—	—	1	Bund	Stahl —	39	301	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
302	—	—	1	Stab	Stahl —	5	302	Mainz	Direktion Mainz	
303	—	—	2	Stangen	Stahl —	248	303	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
304	—	—	1	—	Stahlblechschippe —	—	304	Eilsleben	K. E.-D. Magdeburg	
305	—	—	1	Packet in Packleinen	6 Stahlstücke mit Schrauben	2,5	305	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
306	—	—	1	—	eiserne Stange	8	306	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
307	—	—	1	Kollo	6 Stück Thürriegel —	3	307	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
308	—	—	1	Tisch	(mit eis. Füssen) —	15	308	Radolfzell	Badische Stsb.	
309	—	—	1	—	leere Tonne —	—	309	Brieg	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
310	—	—	1	Rolle	led. Treibriemen —	3	310	Duisburg	K. E.-D. Essen	
311	—	—	1	Ballen	Tuch (5 Pack Flanell)	58	311	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
312	—	—	1	—	hölzernes Untergestell	13	312	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
313	—	—	3	—	defekte messing. Ventile	20	313	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
314	—	—	1	Handkorb	Wäsche —	16	314	Metz	Reichsbahn	
315	—	—	3	Bund	Weiden, geschält —	50	315	Northeim	K. E.-D. Cassel	
316	—	—	1	Ladung	Wellbleche —	—	316	Heissen	K. E.-D. Essen	**)
317	—	—	1	Kiste	alte Werkzeuge —	24	317	Duisburg	"	
318	—	—	2	—	Winkeleisen —	75	318	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
319	—	—	1	—	Zinkblechdeckel —	3	319	Kochel	Bayerische Stsb.	

*) Streckenfund nach Durchfahrt des Sz. 91 5./6. Juni d. J. bei Kilometer 63,7 der Bahnmeisterei Münster vergraben.
**) Am 21. VI. auf Wagen Essen 33443 eingegangen.

Fehlendes Gut.

Zur Frachtkarte Altmünsterol-Breslau M./F. vom 8. Mai d. J. fehlen 2 Fässer und eine Kiste Wein im Gewicht von 450 kg gez.: E. A. Nr. 5789/91. Es wird ersucht, nach dem Gut eingehend zu forschen, dasselbe im Vorfindungsfalle eilgutmässig nach Breslau M./F. zu senden und der königl. Eisenbahndirektion Breslau Mittheilung zu machen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 14. | 18. Februar 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Nochmals: Kann der Absender im Frachtbriefe eine Kartirung vorschreiben, der zufolge das Gut zweimal auf der gleichen Strecke zu befördern ist?

Von Generaldirektionssekretär **Dr. Reindl** in München.

Die Kritik, welche ich in No. 76 des vorigen Jahrgangs d. Ztg. an einem Urtheile des Bagatellgerichts in Wien vom 14. November 1896 geübt habe, ist mir von Herrn Dr. Hannover in Wien sehr übel vermerkt worden. Derselbe hat sich daher in No. 100 des gleichen Jahrgangs d. Ztg. zu einer Ehrenrettung dieses Urtheils veranlasst gesehen und hat dabei feststellen zu können geglaubt, dass zwischen dem, was das genannte Urtheil in Wirklichkeit gesagt hat und dem, was es nach meiner Auffassung gesagt haben soll, ein „gewaltiger Unterschied" bestehe und dass ich wohl kaum zu meiner abfälligen Besprechung gekommen wäre, wenn ich nicht diesen „gewaltigen Unterschied" gänzlich übersehen hätte.

Ich möchte Herrn Dr. Hannover erwidern, dass meine Auffassung über das fragliche Urtheil auch heute noch, trotz seiner Ausführungen, die gleiche ist, dass nicht ich, sondern er dem Urtheile einen Sinn unterstellt hat, den es nicht hat, und dass endlich, selbst wenn das Urtheil in seinem Sinn aufzufassen wäre, auch diese Auffassung unhaltbar sein würde.

Herr Dr. Hannover gibt mir vollkommen zu, dass der Absender nicht das Recht für sich in Anspruch nehmen könne, dass das Gut nach einem über die Bestimmungsstation hinaus gelegenen Punkt und von da wieder an die Bestimmungsstation zurückbefördert werde, bemerkt aber dazu: „Wem wäre es auch eingefallen, für den Absender dieses Recht vindiziren zu wollen? Dem Absender der Sendung, die den Gegenstand des fraglichen Rechtsstreites bildete, ebenso wenig wie dem Gericht, das seiner Klage stattgab! Denn der Absender verklagte die Bahn nicht auf Schadensersatz, weil das Gut nicht der Kartirungsvorschreibung gemäss befördert wurde, sondern er klagte auf Erstattung der Frachtdifferenz zwischen den eingehobenen und jenen Gebühren, welche im Falle der Einhaltung der vorgeschriebenen Kartirung sich ergeben hätten, und nur dieser Klage hatte das erflossene Urtheil Folge gegeben."

Was aber sagt das Urtheil selbst? Setzen wir einfach den Wortlaut der Gründe hierher, wie er in Nr. 6 S. 404 des Jahrgangs 1898 der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" mitgetheilt ist. Es heisst dort:

„Die beklagte Bahn beruft sich auch darauf, dass nach den Bestimmungen des beanspruchten Ausnahmetarifes dieser nach und von den Wien vorgelegenen Stationen nicht anwendbar sei. Dieses kann aber doch nur so verstanden werden, dass der Frachtsatz für Wien nicht für vorgelegene Stationen beansprucht werden könne, dass also die Zahlung des Wiener Frachtsatzes nicht angeboten werden kann, wenn die Sendung nicht auch bis Wien expedirt worden ist. Im vorliegenden Falle aber hat der Absender Beförderung bis Wien und Zahlung des entsprechenden Frachtsatzes und Rückbeförderung von da nach Station B, gleichfalls gegen Vergütung der Tariffracht, verlangt und dazu war er berechtigt, denn die Reexpedition in Wien bezw. die Umkartirung daselbst war nicht ausgeschlossen."

Ich überlasse es am besten der sachkundigen Entscheidung der Leser dieser Zeitung, ob diese sonnenklaren Worte des Urtheils den ihnen von mir beigelegten Sinn haben oder ob aus ihnen mit Herrn Dr. Hannover gefolgert werden könne, es sei „dem Absender ebenso wenig wie dem Gerichte eingefallen, zu verlangen, dass das Gut über die Bestimmungsstation hinaus nach Wien und von da nach dem Bestimmungsorte zurück befördert werden solle." Mir ist die von Herrn Dr. Hannover gegebene Auslegung dieser Worte des Urtheils einfach unerklärlich.

Herr Dr. Hannover gibt mir ferner zu, dass die Bestimmung des § 51 lit. l. des österreichischen Betriebsreglements (ebenso wie jene des Art. 6 lit. l des Internationalen Uebereinkommens) nur für jene Fälle zur Anwendung kommen könne, in denen von der Versand- nach der Bestimmungsstation verschiedene Wege führen.[1] Wenn er aber hieran die Folgerung knüpft, dass in dem in Frage stehenden Falle thatsächlich zwei verschiedene Wege in Betracht kämen, nämlich „ein direkter Weg von der Aufgabestation nach der Bestimmungsstation B und ein Umweg von der Aufgabestation nach Wien und von Wien nach der Station B“, so beruht dies auf einer schwer begreiflichen Gesichtstäuschung. Denn wenn von der Station A über die Station B nach der Station C (Wien) ein einziger Schienenstrang führt — und dieser Fall ist ja hier gegeben — so wird es niemandem in aller Welt einfallen zu behaupten, es führten von A nach B zwei verschiedene Wege, weil man ja zuerst über B hinaus nach C und von da wieder zurück nach B gehen könne! Wenn Herr Dr. Hannover anderer Ansicht ist, will ich ihm diesen Glauben nicht rauben; aber wenn ich mich nicht auch zu dieser Auffassung bekehre, möge er es mir gütigst verzeihen; ich kann mich eben mit dem besten Willen nicht an den Gedanken gewöhnen, dass ich zu meiner im ersten Stockwerke eines mit einer einzigen durchgehenden Treppe versehenen Hauses gelegenen Wohnung zwei verschiedene Wege zur Verfügung hätte, weil ich mir das sonderbare Vergnügen leisten könnte, zuerst in das zweite Stockwerk hinaufzugehen und von da wieder in das erste hinabzusteigen.

Lediglich eine Konsequenz dieser eigenartigen Auffassung des Herrn Dr. Hannover über die Frage, wann zwei verschiedene Wege zwischen zwei Punkten vorliegen, ist es, wenn er aus § 51 lit. l des österreichischen Betriebsreglements (Art. 6 lit. l des Internationalen Uebereinkommens) den Schluss zieht, „dass in jenem Streitfalle die Eisenbahn zwar das Recht gehabt habe, die fragliche Sendung entgegen der Vorschrift des Absenders direkt nach der Station B zu kartiren und zu dirigiren, nicht aber das Recht, eine höhere Fracht einzuheben als jene, welche sich bei Effektuirung der vorgeschriebenen Kartirung nach Wien und zurück ergeben hätte.“ Nachdem aber, wie erwähnt, in Fällen der vorliegenden Art von einer Anwendung des § 51 lit. l des österreichischen Betriebsreglements (Art. 6 lit. l des Internationalen Uebereinkommens) überhaupt nicht die Rede sein kann, entfällt auch die daraus von Herrn Dr. Hannover gezogene Schlussfolgerung von selbst. Wie übrigens Herr Dr. Hannover diese seine Schlussfolgerung mit den eigenen, oben angeführten Worten des von ihm vertheidigten Urtheils in Einklang zu bringen vermag, muss ich ihm überlassen.

Herr Dr. Hannover sucht sodann die von mir der Zusatzbestimmung XVII lit. 2 d zu § 51 l. c. gegebene Auslegung zu entkräften und bemerkt dabei: „Dr. Reindl meint, jene Zusatzbestimmung sei offenbar blos deshalb geschehen, weil auch die Vorschreibung einer derartigen Abfertigung im Frachtbriefe als unzulässig gedacht war. Für diese Auffassung fehlt wieder mir das Verständniss; denn es ist mir nicht erfindlich, wozu die nachträgliche Geltendmachung des Anspruches auf eine gewisse Frachtberechnung als unzulässig hervorgehoben werden sollte, wenn es überhaupt unmöglich wäre, einen solchen Anspruch zu erwerben.“

Herr Dr. Hannover hat da meine Worte vollkommen aus dem Zusammenhange gerissen und dadurch den Sinn, den sie in Wirklichkeit haben sollen, nicht zutreffend wiedergegeben. Ich habe nicht einfach gesagt: „Die Zusatzbestimmung XVII lit. 2 d ist offenbar blos deshalb geschehen (?), weil auch die Vorschreibung einer derartigen Abfertigung im Frachtbriefe als unzulässig gedacht war“, sondern ich habe folgendes gesagt: „Die Zusatzbestimmung XVII hat, wie sich aus ihrer Entstehungsgeschichte zweifellos ergibt, nur den Zweck, in denjenigen Fällen, in welchen der Absender den einzuhaltenden Transportweg im Frachtbriefe nicht vorgeschrieben und die Bahn daher den Weg selbst gewählt hat, eine nachträgliche Schadloshaltung der Partei herbeizuführen, wenn bei der Wahl der Bahn ein Verschulden, das aber nicht als ‚grobes‘ Verschulden zu erachten ist, vorgekommen ist. Wenn nun von diesem Grundsatze in lit. d eine Ausnahme gemacht ist für den hier in Rede stehenden Fall der indirekten Abfertigung, so ist dies offenbar blos deshalb geschehen, weil auch die Vorschreibung einer derartigen Abfertigung im Frachtbriefe als unzulässig gedacht war. Es wäre doch wirklich kein vernünftiger Grund einzusehen, weshalb die Eisenbahn die sich bei einer derartigen indirekten Abfertigung berechnende billigere Fracht zwar dann zugestehen sollte, wenn sie das Gut thatsächlich auf dem weiteren Wege transportirt hat, nicht aber nachträglich auch dann, wenn sie es blos auf dem kürzeren Wege befördert hat.“

Dies lautet in seinem Zusammenhange doch wesentlich anders als Herr Dr. Hannover mir unterstellt hat! Der Gedankengang, den ich hierbei hatte, ist auch vollkommen klar: Wenn der Absender im Frachtbriefe keine Wegevorschrift gegeben hat, hat die Eisenbahn das Recht, den Weg zu wählen und kann auch, sofern sie kein grobes Verschulden trifft, diejenige Fracht verlangen, welche sich bei der Beförderung über den von ihr gewählten Weg ergibt, selbst wenn auf einem anderen Weg eine billigere Fracht hätte erzielt werden können. Mit Rücksicht auf die vielen Angriffe nun, die ein derartiges, aus § 51 lit. l des österreichischen Betriebsreglements (ebenso wie aus Art. 6 lit. l des Internationalen Uebereinkommens) sich ergebendes Resultat von seiten des Handelsstandes, namentlich des österreichischen, erfahren hat, wollte man in Oesterreich in allen Fällen, in denen die Bahn eine für die Parteien günstigere, namentlich billigere Abfertigung hätte wählen können, durch die Zusatzbestimmung XVII zu § 51 l. c. nachträglich, obwohl keine grobe Fahrlässigkeit in der Wahl des Weges oder der Abfertigungsweise durch die Bahn inmitten liegt, eine Schadloshaltung der Partei durch Rückvergütung der erhobenen Mehrfracht, jedoch mit Ausnahme der in Ziffer 1 und 2 a—d der Zusatzbestimmung bezeichneten Fälle, gewähren. Diese Fälle nun sind wieder eine Ausnahme von der im Eingange der Zusatzbestimmung gemachten Ausnahme und sie sind aus bestimmten Gründen aufgestellt worden. Dieser Grund kann nun in dem Falle der lit. d, da er vernünftigerweise doch nicht darin zu suchen ist, dass das Gut nicht auch thatsächlich auf dem weiteren Wege befördert worden ist, und da ein anderer erklärlicher Grund auch nicht vorliegt, doch blos der gewesen sein, dass eben die Vorschreibung einer derartigen Abfertigung im Frachtbriefe schon a priori als unzulässig gedacht war. Inwiefern nun eine derartige Argumentation nicht verständlich sein solle, ist mir nicht erklärlich. Ich will Herrn Dr. Hannover zwar nicht bestreiten, dass bei dieser Auffassung die ausdrückliche Bestimmung sub lit. d a. a. O. nicht nothwendig gewesen wäre; die ausdrückliche Hervorhebung lässt sich aber leicht erklären mit der Erwägung, dass nachträgliche Frachtrückvergütungsgesuche der fraglichen Art in der Praxis häufig erhoben werden und dass man daher durch eine ausdrückliche Vorschrift alle Zweifel beseitigen wollte; superflua non nocent. Nothwendig wäre ja auch die Bestimmung unter lit. b a. a. O., wonach der Frachterstattungsanspruch unberücksichtigt bleibt, wenn auf dem Wege, auf welchem die Frachtberechnung nachträglich begehrt wird, eine längere reglementarische Lieferfrist sich ergeben hätte als auf dem gewählten Wege, nicht gewesen, da es doch selbstverständlich ist, dass die Eisenbahn nicht nachträglich zu einer Frachtberechnung verhalten werden kann, für deren ursprüngliche Berechnung ihr ein nachträglich nicht mehr mögliches Aequivalent in der Ausnutzung einer längeren Lieferfrist zu gute gekommen wäre. Und doch hat man dies in der Zusatzbestimmung XVII lit. b noch ausdrücklich ausgesprochen.

Dagegen muss der von Herrn Dr. Hannover angeführte Grund, dem die Zusatzbestimmung XVII zu § 51 l. c. ihre Entstehung verdanken soll, als offenbar unrichtig bezeichnet wer-

[1]) Ebenso: Urtheil des deutschen Reichsgerichts vom 21. Sept. 1898 in der „Zeitschrift für den internat. Eisenbahntransport“ VI S. 741.

den. Herr Dr. Hannover meint, dass diese Zusatzbestimmung nichts anderes sei als eine „im Sinne des § 51 l. c. erfolgte taxative[2]) Aufzählung der Fälle, in welchen nachträglich erhobene Frachterstattungsansprüche des Absenders, der eine Angabe des Transportweges nicht gemacht hat, mangels eines groben Verschuldens der Eisenbahn unberücksichtigt zu bleiben haben."

Diese Annahme würde vor allem zu dem grössten logischen Widerspruch, den man sich denken kann, führen. Denn ein solcher wäre es doch, wenn die Eisenbahnverwaltungen sagen würden: Wir erstatten die gegenüber einer anderweitigen Abfertigungsweise sich ergebende Mehrfracht zurück, obwohl der Absender keine Wegevorschrift in den Frachtbrief gesetzt hat und obwohl uns kein grobes Verschulden trifft (Absatz 1 der Zusatzbestimmung XVII), wir erstatten diese Mehrfracht aber nicht zurück in 5 Fällen (Absatz 2 Ziffer 1 und 2 a—d), weil uns in diesen Fällen kein grobes Verschulden trifft und der Absender den Weg nicht vorgeschrieben hat. Eine solch' ungereimte, um nicht zu sagen widersinnige, Bestimmung erlassen zu haben wird Herr Dr. Hannover den Verfassern der fraglichen Zusatzbestimmung XVII doch wohl nicht imputiren wollen.

Des weiteren ist es völlig willkürlich, wenn Herr Dr. Hannover annimmt, die Zusatzbestimmung XVII Ziffer 1 und 2 a—d enthalte nur eine „taxative" Aufzählung der Fälle, in denen grobes Verschulden der Eisenbahn in der Wahl der Route nicht vorliege. Der Wortlaut der fraglichen Zusatzbestimmung enthält auch nicht die geringste Andeutung darüber, dass die dort angeführten Fälle nur beispielsweise genannt sind, und es ist daher eine solche mit dem Wortlaute im Widerspruche stehende Interpretation um so weniger erlaubt, als es sich hier um Ausnahmevorschriften handelt, die nach allgemein anerkannter Regel strikte ausgelegt werden müssen.

Die Aufklärung ferner darüber, warum gerade die in der Zusatzbestimmung XVII a—d bezeichneten Fälle als solche, in denen ein grobes Verschulden der Eisenbahn nicht vorliege, namentlich aufgeführt wurden, ist Herr Dr. Hannover schuldig geblieben, ebenso die Aufklärung, auf Grund welcher rechtlichen Bestimmung die Eisenbahn denn überhaupt befugt sein solle, einseitig im voraus im Reglement zu bestimmen, in diesen und jenen Fällen liege kein grobes Verschulden auf ihrer Seite vor. Ich dächte, die Frage, ob sich die Eisenbahn bei der Wahl des Weges oder der Abfertigungsweise für eine Sendung ein grobes Versehen habe zu schulden kommen lassen, könne immer nur quaestio facti sein und nicht von ihr allein im vorhinein entschieden werden.

Wenn sodann Herr Dr. Hannover in seiner Entgegnung bemerkt: „War es aber gedacht, dass Kartirungsvorschriften der fraglichen (in lit. d der Zusatzbestimmung XVII bezeichneten) Art unzulässig sein sollen, so hätte diese Ausnahme im Betriebsreglement vorgesehen werden müssen; denn in eine allgemein aufgestellte Regel kann eine Ausnahme nicht hineininterpretirt werden", so hängt dieser Satz wieder mit der eigenartigen Auffassung des Herrn Dr. Hannover über die Frage, wenn zwei verschiedene Wege von einer zu einer anderen Station führen, zusammen. Aus § 51 lit. l des österreichischen Betriebsreglements (ebenso wie aus Artikel 6 lit. l des Internationalen Uebereinkommens) geht doch, wie auch Herr Dr. Hannover anerkennt, hervor, dass der Absender nur dann ein Recht auf Vorschreibung des Weges hat, wenn zwei verschiedene Wege von der Versand- nach der Bestimmungsstation führen. Herr Dr. Hannover mag ja zwei verschiedene Wege in einem Falle für vorhanden ansehen, in dem sie für andere Augen nicht sichtbar sind; dieser Umstand beweist aber doch noch nicht, dass auch der Gesetzgeber die Auffassung des Herrn Dr. Hannover getheilt habe, weil er es unterlassen hat, zu sagen, dass er in solchem Falle der Ansicht anderer folgen wolle. Es bestand daher für ihn auch keine Veranlassung zur Statuirung der von Herrn Dr. Hannover für nöthig erachteten Ausnahme. Und wenn ferner in der Zusatzbestimmung XIV zu § 51 des österreichischen Betriebsreglements gesagt ist, dass der Absender im Frachtbriefe die anzuwendenden Tarife oder die Art und Weise, in welcher die Expedition des aufgegebenen Gutes geschehen solle, bestimmen könne, so ist es doch selbstverständlich, dass hierunter nur Tarife zu verstehen sind, die für den Transportweg des Gutes von der Versand- nach der Bestimmungsstation aufgestellt sind, nicht aber Tarife für Routen, auf denen das Gut zu befördern der Eisenbahn überhaupt nicht vorgeschrieben werden kann. Denn die Zusatzbestimmung XIV konnte und wollte dem Absender nicht Rechte einräumen, die er nach den reglementären Bestimmungen und den rechtlichen Grundsätzen über die Natur des Frachtvertrages nicht hat und nicht haben kann.

Herr Dr. Hannover bezweifelt weiter auch die Richtigkeit der von mir aufgestellten Behauptung, dass unter den nach der Zusatzbestimmung XIII zu § 51 l. c „in der Reihenfolge von der Versand- nach der Bestimmungsstation im Frachtbriefe anzugebenden Stationen" nicht auch solche Stationen verstanden werden können, welche über die Bestimmungsstation hinaus gelegen sind, und er bezweifelt dies deshalb, weil für diese meine Ansicht nirgends auch nur das geringste Argument zu finden sei.

Es gibt allerdings nur ein Argument für die Richtigkeit meiner Ansicht und dieses Argument will ich Herrn Dr. Hannover hiermit bezeichnen: es ist einfach der natürliche Sinn, den allein nur die Worte der genannten Zusatzbestimmung nach dem Sprachgebrauche des gewöhnlichen Lebens haben können. Wenn ich jemanden ersuche, mir die auf dem Wege von A nach B zu berührenden Stationen zu bezeichnen, so wird es mir nicht einfallen, von ihm zu erwarten, dass er mir auch die auf demselben Wege v o r A oder ü b e r B h i n a u s gelegenen Stationen bezeichnen werde, und ebenso wenig wird es ihm in den Sinn kommen, dies letztere zu thun, etwa in der Annahme, dass ich mir vielleicht ein Vergnügen daraus machen könnte, zuerst noch eine Strecke vor A oder eine Strecke über B hinaus zurückzulegen, wenn ich von A nach B gehen wolle.

Durch die bisherigen Darlegungen glaube ich die von mir aufgestellte Behauptung, dass der Absender zu einer Kartirungsvorschrift, bei deren Ausführung das Gut zweimal auf derselben Strecke befördert werden müsste, nicht berechtigt sei, neuerdings als richtig nachgewiesen zu haben. Ist danach aber eine derartige Kartirungsvorschrift, gleichviel ob sie nun dem Absender einen Anspruch auf thatsächliche Ausführung des Transportes in der von ihm angegebenen Weise oder nur einen Anspruch auf eine dieser Vorschrift entsprechenden Berechnung der Fracht geben soll, unzulässig, so folgt daraus, dass die Eisenbahn jene Fracht zu erheben berechtigt ist, welche sich bei der ohne Rücksicht auf diese Kartirungsvorschrift zu bethätigenden Anwendung der zwischen der Versand- und der Bestimmungsstation bestehenden Tarife berechnet, selbst wenn diese Fracht höher ist als diejenige, welche sich bei Befolgung der Kartirungsvorschrift ergeben würde.

Wenn mir daher als Schalterbeamten ein „findiger" Absender einen Frachtbrief mit einer Kartirungsvorschrift übergeben würde, derzufolge das Gut von der Versandstation nach einer dieser vorgelegenen Station und von da wieder zurück über die Versandstation nach der Bestimmungsstation zu befördern wäre, so würde ich ihm erklären, dass er sich ob seiner Fachkenntniss zwar des Lobes des Herrn Dr. Hannover zu erfreuen habe, dass ich aber gleichwohl diese Kartirungsvorschrift nicht für zulässig halten und, falls er sie nicht streichen wolle, nicht beachten könne. Und wenn dann ein Gericht nachträglich sein Verlangen als berechtigt gewesen erklären würde, so würde ich ohne Bedenken sagen: dieses Urtheil steht ebenso mit den rechtlichen Grundsätzen über den Frachtvertrag im Widerspruch wie das fragliche Urtheil des Wiener Bagatellgerichts.

---

[2]) Soll wohl heissen „exemplifikative".

Die Besiedelung Sibiriens und die sibirische Bahn.

Seit nahezu $2^1/_2$ Jahrhunderten zeigt sich die russische Regierung unablässig bemüht, das ungeheure, fast ein Drittel des asiatischen Festlandes einnehmende Gebiet Sibiriens dort, wo Klima und Bodenbeschaffenheit es erlauben, mit dem Ueberschuss ihrer einheimischen, russischen Bevölkerung zu besiedeln und dadurch sowohl diese menschenarmen Landflächen der Bebauung zu erschliessen, als auch den russischen, bekanntlich im Mir zu einer Wirthschaftseinheit zusammengefassten Dorfgemeinden den nothwendigen Entwickelungsraum zu verschaffen.

Nach der im Jahre 1581 durch den Kosakenführer Jermak begonnenen Eroberung begnügte man sich anfangs*), durch die Errichtung von kleinen Militärstationen die Herrschaft über Sibirien zu befestigen. Ackerbau gab es damals nicht, und der Getreidebedarf der Stationsbesatzungen musste aus der fernen Heimath herangeschafft werden. Diesem Missstand entgegenzuarbeiten, ging die russische Regierung schon um die Mitte des 17. Jahrhunderts dazu über, durch Gewährung von allerhand Bevorzugungen, wie Erleichterungen in den Abgaben, Ueberlassung von Geräthen und Geld und ähnliche Maassregeln, freie Kronsbauern des Kamagebietes zur Uebersiedelung in das neu erworbene Land anzuspornen; ausserdem sandte sie zeitweise Schaaren von Mädchen hinüber, um den Kosaken und Soldaten der Militärstationen Gelegenheit zum Heirathen zu geben. Diese Schritte hatten Erfolg und wurden noch dadurch unterstützt, dass nicht wenige Altgläubige, um den religiösen Verfolgungen im europäischen Russland zu entgehen, sich in Sibirien eine neue Heimath gründeten; auch die heimliche Ansiedelung entlaufener Leibeigener wurde anfangs nicht ungern gesehen. Weniger wichtig ist die Verschickung von Verbrechern gewesen, da sie zum weitaus überwiegenden Theil stets aus Männern bestanden haben und mit diesen die Töchter der eingesessenen Bauern nur selten Heirathen eingehen, unter ihnen auch eine grosse Sterblichkeit herrscht.

In der Wahl des Ortes und der Grösse der Besiedelungsstelle liess die Regierung den Bauern zunächst freie Hand. Die rechtliche Konstruktion des Besitzrechtes gab ihr indess die Möglichkeit, nach Bedarf regelnd einzugreifen und vor allem für neu ankommende Ansiedler freies Land zu beschaffen. Das gesammte Gebiet gilt als Eigenthum der Krone mit Ausnahme von einigen hunderttausend Hektar, die Privatleuten gehören, und des Altaigebietes, das Eigenthum des Kaisers ist. Die Bauern sind nur Nutzniesser des Bodens und zahlen für die Nutzung ein Kopfgeld; sie haben kein dauerndes und ausschliessliches Recht an dem ganzen, von ihnen in Besitz genommenen Lande, sondern haben sich wiederholt Regulirungen des Umfanges ihrer Stelle gefallen lassen müssen, wie sie auch jetzt noch solchen Eingriffen der Regierung im Bedarfsfalle ausgesetzt sind; doch ist ihnen gegen Zahlung eines bestimmten Preises auch der Erwerb von Grund und Boden zu Eigenthum in kleineren Parzellen vorbehalten. Solange es noch genügend freies Land gibt, unterscheidet sich diese Form des Nutzungsbesitzes, Zaimka genannt, kaum vom Eigenthumsbesitz; auch die Zusammenfassung der einzelnen Bauern im Mir, den die Ansiedler aus ihrer Heimath mitübernommen haben, macht sich kaum störend geltend, da die Umtheilungen selten sind. Dies ändert sich aber, sobald das Land knapp wird; dann macht sich das Eigenthumsrecht der Krone geltend, und die Bauern müssen sich Reduktionen des von ihnen okkupirten Landes gefallen lassen. Bei diesen Gebietsregulirungen wird stets ein Normalmaass für jedes männliche Mitglied der Gemeinde — 18 Desjatinen = 20 ha — ausgesetzt und zu der sich daraus ergebenden Gesammtsumme noch in bestimmtem Verhältniss Reserveland hinzugerechnet; vermessen wird nur das Gesammtgebiet einer Dorfgemeinde, und dieser bleibt es überlassen, in der altgewohnten russischen Weise der Mirwirthschaft das Land unter die jeweiligen Dorfgenossen aufzutheilen und diese Auftheilungen nach eigenem Ermessen zu wiederholen. Da das Reserveland auch nur gewisse Zeit zur Befriedigung des mit der Bevölkerungszunahme steigenden Landbedarfes ausreicht, so macht sich auch in Sibirien schon in einzelnen Gegenden eine Ueberfüllung der Dörfer bemerkbar; der Nachwuchs findet keine Beschäftigung ausserhalb des Landbaues, und so drängt er weiter in bisher noch nicht besiedelte Gegenden.

In Altrussland ist die Uebervölkerung der ländlichen Distrikte bekanntlich zu einem schweren Missstand geworden. Man schätzt den jährlichen Geburtenüberschuss auf 1 500 000 Seelen; der Boden ist schon ausgesogen, während die Preise der ländlichen Produkte einen arbeitsintensiven Betrieb nicht gestatten; Fabrik- und Hausindustrie ist nur wenig entwickelt und erhält nur einen geringen Theil der überschiessenden Bevölkerung. Es steht also eine sehr beträchtliche Zahl an Personen für die Uebersiedelung zur Verfügung, die, in geregelte Bahnen geleitet und dem russischen Volksthum erhalten, zweifellos der Ausdehnung und Sicherung der russischen Herrschaft sehr förderlich sein kann. Trotzdem hat man zwei Jahrhunderte hindurch sich begnügt, durch Begünstigungen zur Uebersiedelung zwar anzureizen, ohne jedoch die Bewegung schon am Ursprungsorte in staatliche Leitung zu nehmen, und man hat es unterlassen, systematisch in den übervölkerten Theilen des europäischen Russlands auf die in Sibirien winkenden Vortheile aufmerksam zu machen. Der Erfolg entspricht denn auch dem nicht genügend planvollen Vorgehen: noch in den 80er Jahren unseres Jahrhunderts sind nur 10 bis 20 000 Köpfe jährlich aus dem Innern Russlands nach Sibirien verpflanzt worden, eine Zahl die verschwindend gering erscheint, sowohl im Verhältniss zu der überschiessenden Bevölkerung Altrusslands, als auch für die Bedürfnisse der Kultivirung Sibiriens.

Ganz anders stellt das Bild jetzt sich dar. An die Stelle einer planlosen Begünstigung der aus eigenster Initiative überwandernden Personen ist jetzt eine zielbewusste, energische Förderung und Leitung der Uebersiedelung getreten: die Regierung sucht nach Kräften über die Verhältnisse Sibiriens Licht zu verbreiten und in jeder Weise zur Einwanderung anzuspornen, sie behält aber andererseits die Zügel der Bewegung fest in der Hand, indem sie Land vermisst und anweist, für die körperlichen und geistigen Bedürfnisse Befriedigung schafft, das Gedeihen der Kolonien in jeder Weise zu sichern bemüht ist. Der Erfolg entspricht den Anstrengungen, die Zahl der jährlich nach Sibirien verpflanzten Bauern ist auf 200 000 Köpfe gestiegen.

Auch dieser Umschwung in den sibirischen Verhältnissen hängt mit dem Bau der sibirischen Bahn zusammen. Er ist sowohl für die wirthschaftliche Erschliessung des Landes als auch für die politische Stellung Russlands in Asien von weitesttragender Bedeutung und zeigt recht deutlich, ein wie gewaltiges und vielseitiges Unternehmen dieser Bahnbau ist, zu dessen Bewerthung jeder gewohnte Maassstab untauglich ist, dessen enorme Kosten auf Jahrzehnte hinaus nur in Imponderabilien ihre Deckung voraussichtlich finden werden. Mag auch in den Einzelheiten manches fehlerhaft sein, mag der Kostenanschlag aus welchen Gründen auch immer um Millionen überschritten werden, der Bewunderung werth ist das Unternehmen doch, nicht sowohl technisch als Bau einer Tausende von Kilometern langen Bahn, als wegen des grossangelegten Planes zur Erschliessung Sibiriens und zur Stärkung der russischen Machtstellung, eines Planes der sich zwar an den Bahnbau anschliesst, sich darin aber nicht erschöpft; denn den Schienengleisen nachfolgend und vorangehend

*) Vergl. für die folgende Schilderung Ballod, die wirthschaftliche Bedeutung Sibiriens, in den „Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik", 3. Folge, Band 12, S. 321 fg.

wird das gewaltige Gebiet auf seine Anbaufähigkeit und auf seinen Reichthum an mineralischen Schätzen untersucht, werden Hüttenwerke und andere Fabriken zur Verarbeitung der im Lande gefundenen Rohstoffe errichtet, wird die Regulirung der Wasserstrassen in Angriff genommen; kurz es wird eine Kolonisation grössten Umfanges betrieben.

Wichtigste Voraussetzung für das Gelingen des gewaltigen Planes ist natürlich, dass es gelingt, auch die erforderlichen Menschenmassen in die erschlossenen Gebiete zu bringen, und dies erkennend, hat das Komitee der sibirischen Bahn, in dem ja die ganze Organisation dieser Bestrebungen ihre Spitze findet, seine besondere Aufmerksamkeit der Besiedelung zugewandt und die Ueberwanderung aus Altrussland in geregelte, aber weite Bahnen gebracht. Ueber seine Maassnahmen gibt der Immediatbericht, den das Komitee über seine fünfjährige Thätigkeit jüngst erstattet hat (vergl. Jahrg. 1898 S. 643 d. Ztg.), ausführlich Auskunft; sie können in ihrem Gedankengang als Muster für Kolonisirungsbestrebungen dienen, auch wenn, wie man wohl annehmen muss, Einzelheiten in der Wirklichkeit anders als in dem Berichte sich darstellen.

Zunächst wurde dafür gesorgt, dass jeder Uebersiedelungslustige genaue Auskunft über die Verhältnisse Sibiriens und die Ansiedelungsbedingungen schon in seiner Heimath erhalten konnte; alle maassgebenden Bestimmungen wurden den Organen der ländlichen Verwaltung übersandt, populär gehaltene Schriften über den Weg nach Sibirien, über die wirthschaftliche Lage der bisher übergesiedelten Personen, über die Beschaffenheit der verschiedenen Gebiete wurden verbreitet, auch wurde eine Karte in sehr grossem Maassstab herausgegeben.

Dies sind die allgemein üblichen, nur hier mit besonderer Intensität angewandten Mittel, fremde Länder der Bevölkerung näher zu bringen. Der fortgeschrittene Bau der sibirischen Bahn hat aber auch die Anwendung eines eigenartigen, nach dem Bericht sehr wirksamen Mittels ermöglicht, das Wagniss einer Uebersiedelung weniger gross erscheinen zu lassen: zu besonders billigen Tarifen werden Kundschafter hin- und zurückbefördert, die im Auftrage der die Auswanderung wünschenden Personen zunächst die für die Ansiedelung angewiesenen Gebiete besichtigen und die für ihre Auftraggeber geeigneten Ländereien im voraus belegen können. Dadurch werden die Uebersiedler schon vor ihrer Abreise über die Aussichten ihres Vorhabens unterrichtet und können ohne Zeitverlust der neuen Heimath sich zuwenden; sie bleiben in den alten Verhältnissen, bis die neue Lage ihnen vorbereitet ist, der Schwebezustand zwischen der Abwanderung und der Neuansiedelung wird auf die geringste Grenze zurückgeführt. Es versteht sich, dass dieses Mittel in einigem Umfange erst angewandt werden kann, seitdem die früher nach Monaten sich bemessende Beförderungszeit auf wenige Wochen oder gar Tage durch die Bahn eingeschränkt ist.

Ist nach diesen vorbereitenden Schritten der Entschluss zur Uebersiedelung endgültig gefasst, so unterstützt die Regierung seine Ausführung in jeder Weise. Selbst die schon sehr billigen, mit der Entfernung bekanntlich fallenden Beförderungspreise werden für Ueberwanderer noch ermässigt. Darlehne werden zur Deckung der Reisekosten sowie zur ersten hauswirthschaftlichen Einrichtung und zur Beschaffung von Lebensmitteln und Aussaat gewährt; aus den Kronsforsten wird das Holz zur Errichtung der ersten Baulichkeiten unentgeltlich geliefert — alles Maassregeln, die ähnlich, wenngleich in viel kleinerem Umfange, auch in Deutschland bei den Ansiedelungen in Westpreussen und Posen angewandt werden. Zweckmässig erscheint auch die Gewährung der Darlehne in Haus- und Wirthschaftsgeräthen unter Berechnung des Anschaffungspreises, eine Maassnahme die nothwendig wurde, als in Sibirien infolge der starken Zuwanderung der Preis dieser Gegenstände übermässig stieg.

In Tscheljabinsk, dem Ausgangspunkt der sibirischen Bahn, werden alle Uebersiedler ärztlich untersucht; Infektionskranke werden zurückgehalten. Beim Verlassen der Bahn wird die Untersuchung wiederholt, und überall sind Sanitätsstationen eingerichtet, die unentgeltlich ärztliche Hilfe angedeihen lassen, und Verpflegungsstationen, die sehr billig warmes Essen liefern. 40 Kirchen und 31 Schulen waren bis Ende 1897 längs der Eisenbahn schon errichtet, 70 Kirchen und 55 Schulen waren im Bau begriffen; auch der Postverkehr, die Annahme und Ausgabe von Briefschaften ist längs der Bahn auf eine neue, dem gesteigerten Bedürfniss entsprechende Grundlage gestellt worden. Ueberall steht die Bahn im Dienste der Kolonisation.

Das Hauptaugenmerk hat natürlich das leitende Komitee auf die Bildung von Uebersiedelungsbezirken gerichtet; 5 500 000 Desjatinen (= 6 000 000 ha) sind in der Berichtszeit vermessen worden. Für jeden Bauer werden jetzt nur 15 Desjatinen gerechnet, und als Grundsatz ist aufgestellt, dass der Besitzstand der älteren Ansiedler unangetastet bleiben müsse; trotzdem ist jene hohe Zahl erreicht worden. Allerdings hat man sich, um genügende Flächen für die Kolonisirung vorbereiten zu können, entschliessen müssen, sowohl die Urwälder der Taiga- und Urmangebiete als auch die Steppen in Angriff zu nehmen; so wurden, wie der Bericht hervorhebt, allein im Jahre 1897 im Jarnbezirk, der sehr reich an Sumpfwäldern ist, 45 Uebersiedelungsbezirke geschaffen, die alle noch in demselben Jahre von Bauern besetzt oder von Kundschaftern belegt wurden, und ausserdem hat man noch ein Reservegebiet von 100 000 Desjatinen vermessen. Die Versorgung mit Wasser ebenso wie die Trockenlegung von Sümpfen ist überall mit der Vermessung Hand in Hand gegangen. Das Komitee rühmt, dass stets ein vollkommen ausreichender Werth an freien Grundstücken vorhanden war, so dass es gelungen sei, alle Schwierigkeiten der Landzutheilung zu überwinden.

Durch die Erschliessung der unwirthlichen Waldgebiete dürfte das verfügbare Areal, das Ballod in dem oben erwähnten Aufsatze auf 90 000 000 Desjatinen (= rund 100 000 000 ha oder 18 000 Quadratmeilen) schätzt, erheblich sich vergrössern; leider fehlt es in dem Bericht an Angaben darüber. Entsprechend erhöht sich die Zahl der Ansiedler, die überhaupt nach Sibirien verpflanzt werden können und die Ballod für jene Flächenausdehnung auf 2 750 000 Männer oder 5 500 000 Menschen insgesammt schätzt. Diese Wald- und Sumpfgebiete sind allerdings für den jetzt aus Russland kommenden Bauer wenig geeignet; sie üben aber, da sie den übrigen Ansiedelungen und den Behörden ferner liegen, auf den altsibirischen Ansiedler eine besondere Anziehungskraft aus, und so werden durch den Fortzug dieser an der Selbständigkeit hängenden, kräftigen Elemente Ländereien in der Nähe der Bahn frei.

Im Ussuri- und Amurbezirk ist die Kolonisirung noch nicht so weit vorgeschritten, da die Bahnverbindung bis Altrussland noch nicht geschlossen ist; hier hat man die Ansiedelung von Kosakenfamilien und von Reservisten ins Auge gefasst und Vorkehrungen zur Durchführung dieser Absicht getroffen. Doch ist hier noch alles im Vorbereitungsstadium, die Vollendung des Schienenweges wird voraussichtlich auch in diesen östlichen Bezirken der Kolonisirung wirksame Förderung bringen. —d.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Wohlfahrtseinrichtungen für die Beamten und Arbeiter der preussischen und hessischen Staatseisenbahnen.** Nach dem dem Hause der Abgeordneten zugegangenen Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1897/98 betrug die Gesammtzahl der bei der Staatseisenbahnverwaltung in sämmtlichen Dienstzweigen (auch beim Neubau) beschäftigten Beamten mit Einschluss der Gehilfen im mittleren Dienst, aber ohne die unbesoldeten Supernumerare und Bauführer im Durchschnitt des Jahres 1897/98 116 528 gegen 109 204 im Vorjahre. Es sind mithin im Durchschnitt des Berichtsjahres 7324 Beamte (und Gehilfen im mittleren Dienste) oder 6,71 % mehr beschäftigt gewesen. Von diesen waren etatsmässig angestellt 102 690 oder 88,12 %, 5 903 oder 6,10 % der vorjährigen Zahl im Berichtsjahre mehr, ausseretatsmässig (oder als Gehilfen im mittleren Dienst) 13 838 oder 11,88 %, 1 421 oder 11,40 % mehr. — Die Gesammtzahl der beim Staatseisenbahnbetriebe (mit Einschluss der Bahnunterhaltung und des Werkstättenbetriebes) beschäftigten Arbeiter und Hilfskräfte im unteren Dienste belief sich im Durchschnitt des Jahres 1897/98 auf 205 025 gegen 188 262 im Vorjahre und ist demnach um 16 763 oder 8,90 % gestiegen. Ausserdem waren beim Bau neuer Bahnstrecken und bei den extraordinär vorgesehenen Ergänzungs- und Erweiterungsbauten auf den im Betriebe befindlichen Strecken im Jahre 1897/98 3 597, im Jahre 1896/97 3 821 Arbeiter beschäftigt.

Nach Maassgabe der vorhandenen Mittel sind für Beamte und Arbeiter, soweit diese in der Nähe der Betriebsstätten wohnen müssen und dort Wohnungen gar nicht oder nur unter besonders ungünstigen Bedingungen zu haben waren, insbesondere auf vereinzelt gelegenen Bahnhöfen und im Anschluss an grössere Werkstätten, im Laufe der Jahre von der Staatseisenbahnverwaltung fortgesetzt Wohnungen hergestellt worden. Am Schlusse des Berichtsjahres waren — ungerechnet die Wohnungen, die aus den Mitteln des Gesetzes vom 13. August 1895, jedoch eingerechnet die Wohnungen, die auf den Stationen neuerbauter Strecken hergestellt wurden, und die Wohnungen, die auf der hessischen Ludwigsbahn und den in die Betriebsgemeinschaft eingetretenen hessischen Staatseisenbahnen bestanden — rund 30 250 staatseigene Wohnungen (gegen etwa 28 900 Wohnungen am Schlusse des Vorjahres) vorhanden. Von ihnen waren rund 23 250 Wohnungen als Dienstwohnungen an Beamte überwiesen, und zwar, sämmtlich in abgerundeten Ziffern, 6 700 an Bahnwärter, 5 600 an Weichensteller und Portiers, 1 190 an Haltestellenaufseher, 350 an Schaffner und Bremser, 250 an Lokomotivheizer, 160 an Maschinenwärter, 110 an Packmeister, 400 an Rangier- und Wagenmeister, 190 an Lademeister, 250 an Telegraphisten, 1 260 an Stationsvorsteher (I. und II. Klasse), 3 000 an Stationsassistenten und -Diätare, 1 550 an Bahnmeister (I. und II. Klasse), 210 an Stationseinnehmer und Güterexpedienten, 230 an Werkmeister, 380 an Lokomotivführer und Maschinisten und 1 420 an andere untere und mittlere Beamte. 7 000 Wohnungen waren als Miethwohnungen an Eisenbahnbedienstete vergeben; von ihnen entfielen auf die im Betriebe und in den Werkstätten beschäftigten Unterbeamten, Hilfsbediensteten und Arbeiter rund 6 340. Eine grössere Anzahl von Wohnungen in besonderen Arbeiterwohnhäusern war vorhanden in folgenden Ortschaften: Nippes, Deutzerfeld, Langenberg, Witten, Dortmund, Arnsberg, Leinhausen, Neumünster, Stendal, Gleiwitz, Kattowitz, Schneidemühl, Kreuz und Dirschau. — Aus den Mitteln des erwähnten Gesetzes vom 13. August 1895, betreffend die Bewilligung von Staatsmitteln zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Arbeitern, die in staatlichen Betrieben beschäftigt sind, und von gering besoldeten Staatsbeamten, war am Ende des Berichtsjahres an 28 Orten der Bau von 610 Wohnungen vollendet, an 8 Orten der Bau von 168 Wohnungen im Werk.

Auch die auf Anregung der Staatseisenbahnverwaltung seit dem Jahre 1892 von Eisenbahnbediensteten gebildeten 23 Baugenossenschaften haben mit Hilfe der von dem Vorstande der Arbeiterpensionskasse bewilligten grösseren Darlehen den Bau von Wohnhäusern und den Erwerb von Grund und Boden fortsetzen können. Es sind von den Baugenossenschaften bisher 233 Wohnhäuser fertiggestellt, der Bau von 49 Häusern ist in Angriff und die Errichtung von 41 Häusern in Aussicht genommen. Von dem Vorstande der Arbeiterpensionskasse sind diese Grundstücke bisher mit 3 166 800 *M.* gegen 3 bis 3,5 % (überwiegend zu 3,25 %) Zinsen beliehen worden; auch sind von ihm den Baugenossenschaften weitere Darlehen in Höhe von 187 000 *M.* zugesagt. Die errichteten und im Bau befindlichen Häuser enthalten 621 grössere, 517 mittlere und 301 kleinere Wohnungen. Unter grösseren Wohnungen sind Wohnungen von vier Räumen, unter mittleren solche von drei Räumen und unter kleineren solche von zwei Räumen (überall die Küche eingerechnet) zu verstehen. Eine besondere Bauthätigkeit haben bisher die Baugenossenschaften in St. Johann an der Saar, Hagen, Dortmund, Witten, Bremen, Wittenberge, Wilhelmsburg, Stendal, Erfurt, Potsdam, Dittersbach, Wilda entwickelt. Neue Genossenschaften haben sich in Limburg, Falkenberg und Guben gebildet. Ausser den von Eisenbahnbediensteten gebildeten Baugenossenschaften sind auch solchen schon vorhanden gewesenen Baugenossenschaften, denen eine grössere Anzahl von Mitgliedern der Arbeiterpensionskasse nur beigetreten sind, von dem Vorstande der Arbeiterpensionskasse Darlehen bisher in Höhe von 1 174 300 *M.* bewilligt und weitere in Höhe von 113 000 *M.* in Aussicht gestellt worden. Auch von diesen Baugenossenschaften, welche über 244 Häuser (einschliesslich der noch im Bau befindlichen) mit 1 231 Wohnungen verfügen, ist den Eisenbahnbediensteten zur Miethung preiswürdiger Wohnungen Gelegenheit gegeben.

Die königlichen Eisenbahndirektionen und die Vorstände der Inspektionen sind ferner ermächtigt, Arbeitern, die 25, 35 oder 50 Jahre ununterbrochen im Dienste der Eisenbahnverwaltung gestanden haben, wobei die im Dienste verstaatlichter Privatbahnen zugebrachte Beschäftigung mit angerechnet wird und militärische Dienstleistungen als Unterbrechung der Beschäftigung nicht gelten, bei zufriedenstellenden Leistungen und guter Führung Belohnungen im Betrage von 30 bezw. 60 und 100 *M.* zu bewilligen. Es erhielten Belohnungen in den Jahren 1892: 1 461, 1893: 1 640, 1894: 1 601, 1895: 1 881, 1896: 2 469 und im Berichtsjahre 3 312 Arbeiter. Von letzteren hatten eine 25 jährige Dienstzeit 2 900 Arbeiter, eine 35 jährige 376 und eine 50 jährige 36 Arbeiter. Die Belohnungen betrugen insgesammt 111 825 *M.* (gegen 86 355 *M.* im Vorjahre). Auch aus anderer Veranlassung wurden in vielen Fällen den im Arbeiterverhältniss stehenden Bediensteten Belohnungen zugewendet, namentlich solchen Bediensteten, welche durch besondere Umsicht Betriebsgefahren abgewendet oder durch hervorragende Dienstkenntniss und Tüchtigkeit sich ausgezeichnet hatten. Ständigen Arbeitern, welche sich vorwurfsfrei führten, wurde bei Beurlaubung freie Fahrt gewährt.

— In der Sitzung der Kölner Handelskammer vom 10. d. Mts. wurde der bereits fertiggestellte allgemeine Theil des Jahresberichts verlesen, der von der sehr erheblichen Steigerung des **Güterverkehres im Kölner Hafen und auf den Eisenbahnen** ein zahlenmässiges Bild gibt. Der Güterverkehr im Kölner Hafen zeigte in den Jahren 1893—1898 folgende Steigerung. Es gingen ein und aus in Tonnen 595 486, 637 216, 624 622, 766 724, 780 990, 846 392. Der Eisenbahngüterverkehr wies in Tonnen folgende Ziffern auf: 1893/94 im Stadtkreis 2 590 976, Landkreis 388 371, = 2 979 347; 1894/95 Stadtkreis 2 638 338, Landkreis 441 611, = 3 079 949; 1895/96 Stadtkreis 2 869 538, Landkreis 445 618, = 3 315 156; 1896/97 Stadtkreis 3 299 613, Landkreis 528 768, = 3 828 381; 1897/98 Stadtkreis 3 379 259, Landkreis 554 557, = 3 933 916.

— Die Handelskammern zu Crefeld, M.-Gladbach, Neuss, Stolberg Rh. und Ruhrort haben im Anschluss an ihre in einer Audienz beim preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten im September v. J. vorgetragene Bitte, die Mitbenutzung der projektirten **Rheinbrücke Ruhrort-Homberg** für den Eisenbahnverkehr in Erwägung zu ziehen, jetzt eine Petition an dieselbe Stelle gerichtet. Der Minister, so schliesst die Eingabe, wolle das Projekt einer den nördlichen rheinisch-westfälischen Industriebezirk erschliessenden Bahnlinie so zur Ausführung bringen lassen, dass unter Benutzung der Bahnlinien Osterfeld-Neumühl-Ruhrort und Homberg a. Rh. im Anschlusse an die geplante Strassenbrücke Ruhrort-Homberg — den von den petitionirenden Korporationen vertretenen Verkehrsgebieten und Verkehrsplätzen eine neue, direkte überrheinische Verkehrslinie eröffnet wird.

— Nachdem es der Verwaltung der **Brockenbahn** nach mehrtägigen Anstrengungen gelungen ist, nunmehr, wie die „Voss. Ztg." schreibt, auch auf dem obersten Theile der Bahnstrecke Schierke-Brocken das Bahngleis von den gewaltigen Schneedünen zu befreien, die im Laufe des vorigen Monates in grosser Mächtigkeit darauf abgelagert und allmählich in einen Zustand starker Verhärtung übergegangen, auch dem intensiven Thauwetter der letzten Woche getrotzt hatten, ist am 12. d. Mts. Nachmittag wiederum ein Probezug von Wernigerode bis zum Brockengipfel durchgeführt worden. Da erneute Betriebsstörungen durch Schneeverwehungen in dem Maasse wie im vorigen Monate in nächster Zeit wohl kaum mehr zu befürchten sind, so beabsichtigt die Verwaltung der Brockenbahn, vom 15. d. Mts. ab wiederum Mittwochs und Sonntags je einen Sonderzug einzulegen, welcher von Wernigerode (Staatsbahnhof) um 1.10 abgeht, Station Schierke um 2.30 passirt, auf dem Brocken um 3.20 an-

kommt, 5.38 dort wieder abgeht und (Schierke um 6³⁰ passirend) um 7⁴³ wieder in Wernigerode anlangt, so dass der Anschluss nach Halberstadt, Halle, Leipzig, Magdeburg, Berlin, Braunschweig wieder erreicht wird. Man kann also unter Benutzung dieses Zuges selbst von Berlin aus (ab 8.40) eine bequeme Brockenreise in einem Tage machen!

— Auf den höchsten Punkt Deutschlands, die **Zugspitze**, soll — wie wir bereits früher meldeten — durch einen Münchener Ingenieur eine **elektrische Bahn** gebaut werden. Die Konzession zum Bau der Anlage ist schon beim bayerischen Ministerium nachgesucht. Die zum Bau der Tunnels usw. nothwendige Kraft sowie die später zum Betrieb nöthige Energie soll durch eine grosse Turbinenanlage aus der Loisach gewonnen werden, deren Kraft man auf über 1 000 PS berechnet. Interessant ist die Thatsache, dass der Berg also durch seine eigene Kraft, das herabfliessende Wasser, bezwungen werden soll.

— Mehr **Sonntagsruhe für die Bediensteten der sächsischen Staatsbahnen** wünschte die 1. Diözesanversammlung der neuerrichteten Ephorie Auerbach und hatte einen diesbezüglichen Antrag dem evangelisch-lutherischen Landeskonsistorium des Königreichs Sachsen unterbreitet, welche Behörde mit der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen über die Angelegenheit in Schriftwechsel getreten ist. Aus der Rückäusserung der Generaldirektion theilt der „Vogtl. Anz.“ verschiedene Stellen mit; die wichtigste derselben lautet wie folgt: „Von dem Zustande aber, dass jeder Bedienstete einen Sonntag um den andern volle Sonntagsruhe geniessen könnte, werde man noch weit entfernt bleiben. Man werde von diesem Zustand auch entfernt bleiben müssen, so lange die Ansprüche und Gewohnheiten des Publikums sich nicht vollständig veränderten, denn gerade an Sonntagen habe man im Personenverkehre mit Leistungen zu rechnen, die bei einzelnen Linien und Stationen das Doppelte und mehr dessen betrügen, was an Wochentagen zu bewältigen sei, und habe man die Pflicht, nur solches Personal zu verwenden, welches den reichsgesetzlichen Bestimmungen entsprechend vollständig ausgebildet sei. Nach der der Generaldirektion beiwohnenden Kenntniss der einschlagenden Verhältnisse sei zu behaupten, ohne den Nachweis des Gegentheils befürchten zu müssen, dass die Schwierigkeiten, welche sich der Durchführung des Antrages entgegenstellten, zur Zeit unüberwindlich seien.“

Oesterreich-Ungarn.

— Nach den im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt“ veröffentlichten Monatsausweisen beträgt die **Gesammtlänge der im Jahre 1898 dem öffentlichen Verkehr übergebenen Eisenbahnen in Oesterreich** 872 km. Darunter befinden sich 12 elektrische Strassenbahnlinien mit 24,155 km. Von den übrigen Linien sind nun Bahnen mit 223,834 km schmalspurig (die längste schmalspurige Linie ist jene der Pinzgauer Lokalbahn mit 52,3 km). Von den normalspurigen Linien sind zu erwähnen die als Hauptbahn 2. Ranges hergestellte Linie Marienbad-Karlsbad (52,4 km) und die Theilstrecke Neudeck-Platten (19 km) der Linie Karlsbad-Johanngeorgenstadt, die Theilstrecke Lobositz-Leitmeritz-Böhmisch-Leipa (50,5 km) der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg, die Ueberetscherbahn Bozen-Kaltern (10,7 km) usw.

— **Stand der Eisenbahnbauten in Osterreich.** Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen gestaltete sich während des Monates Dezember v. J. folgendermaassen:

Durch den Baubeginn der Lokalbahnen Starkenbach-Rochlitz (20,3 km), Prachatitz-Wallern (28,6 km) und Wallern-Winterberg (37,5 km) sind zusammen 86,4 km Lokalbahnen zugewachsen; dagegen sind durch die Eröffnung der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad (51,8 km), der Lokalbahn Bärn-Andersdorf-Hof (11,5 km), der Lokalbahn Röwersdorf-Hotzenplotz (20,7 km), der Lokalbahn Deutschbrod-Saar (31 km), der Strecken Leitmeritz-Auscha, Auscha-Böhmisch-Leipa und der Verbindungsbahn Czalositz der Lokalbahn Teplitz (Setenz)-Reichenberg (43,1 km), der Lokalbahnen Sedlitz-Tschischkowitz (33,3 km) und Sedlitz-Obernitz (2,4 km), der Lokalbahn Bozen-Kaltern (Ueberetscherbahn (10,8 km), schliesslich der Prager elektrischen Strassenbahn Karlsplatz-Vysehrad sammt Abzweigung (1,4 km), 51,8 km Hauptbahnen und 154,2 km Lokal- und Kleinbahnen abgefallen. Es verblieben am Schlusse des Monates Dezember v. J. 189,8 km Hauptbahnen und 630,5 km Lokal- und Kleinbahnen in Bauausführung.

— **Behandlung der von der Beförderung ausgeschlossenen Druckschriften.** Mit der Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Eisenbahnen wurde, wie seinerzeit mitgetheilt, den Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsunternehmungen bedeutet, dass Druckschriften, denen der Postdebit für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder entzogen ist, von der Beförderung ausgeschlossen sind. Zugleich wurde das bei dem Vorkommen solcher Sendungen von diesen Transportanstalten zu beobachtende Verfahren vorgeschrieben. Nunmehr sind mittelst Verordnung des Finanzministeriums vom 7. Januar d. J. die Zollämter beauftragt worden, in Fällen, wo das Vorhandensein solcher Druckschriften erst bei der zollamtlichen Revision der mittelst der Eisenbahn oder Dampfschiffe aus dem Auslande eingelangten Sendungen festgestellt wird, diese Druckschriften den betreffenden Transportanstalten zur weiteren Behandlung zu übergeben.

— Der Rekurs, den die **Buschtěhrader Bahn** gegen die ihr vorgeschriebene **Steuer** eingebracht hat, ist, wie die „Neue Freie Presse“ meldet, noch nicht erledigt. Die Steuer, welche die bezeichnete Bahn im Sinne der Vorschreibung zu entrichten hätte, würde sich um 500 000 fl. höher stellen als jene des Vorjahres. Wie aus Prag mitgetheilt wird, hat die Aussig-Teplitzer Bahn, der eine um 43 000 fl. höhere Steuer vorgeschrieben wurde, die Zuschläge und Umlagen bei ihrer Fatirung als Abzugspost behandelt, ohne dass seitens der Behörde eine Einwendung dagegen erhoben worden wäre. Bei der Buschtěhrader Bahn wurde jedoch der Abzug der Steuern und Umlagen bemängelt, und die Steuervorschreibung erfolgte unter Hinzurechnung dieser Posten zu den Einnahmen. Sollte nun dem im Rekurse der Buschtěhrader Bahn geltend gemachten Ansuchen, die Zuschläge und Umlagen in Abzug bringen zu dürfen, stattgegeben werden, dann würde sich die Steuer der Buschtěhrader Bahn bedeutend vermindern. Die letztere hat im Jahre 1897 an Einkommensteuer rund 1 150 000 fl. gezahlt, wovon etwa die Hälfte auf Zuschläge und Umlagen entfiel.

— **Die Besteuerung der Eisenbahnen in Krakau.** Der Stadtpräsident von Krakau hat, wie die „Neue Freie Presse“ meldet, dem Finanzminister eine Petition überreicht, womit die Vorschreibung einer Quote der Erwerbsteuer der Eisenbahnen in Krakau als Landeshauptstadt des gleichnamigen Grossherzogthumes verlangt wird. Der Anspruch stützt sich darauf, dass Krakau nach der Einverleibung in die österreichische Monarchie stets als Hauptstadt des Grossherzogthumes Krakau bezeichnet und in dem Landesgesetze vom 1. April 1866 (im polnischen Texte) als königliche Hauptstadt ausdrücklich anerkannt wurde. Die Vorschreibung der auf das Grossherzogthum Krakau entfallenden Steuerquoten in der Hauptstadt Krakau würde zur Folge haben, dass daselbst von diesen Steuerquoten Gemeindeumlagen eingehoben werden könnten. (Nach den Steuergesetzen vom Jahre 1896 ist die Erwerbsteuer für Eisenbahngesellschaften mit 10 % in derjenigen Gemeinde vorzuschreiben, in welcher das Unternehmen den Sitz hat. Bei Staatsbahnen ist in dieser Hinsicht der Sitz der obersten Geschäftsleitung maassgebend. Was die übrigen 90 % anbelangt, so sind, falls sich der Sitz des Unternehmers bezw. der obersten Geschäftsleitung in einem der Länder befindet, welche die Bahn durchzieht, weitere 15 % in diesem Lande, und zwar in der Gemeinde des Sitzes des Unternehmers bezw. der obersten Geschäftsleitung in Vorschreibung zu bringen und die übrigen 75 % auf die sämmtlichen von der Bahn durchzogenen Länder nach dem Verhältnisse der Länge der betreffenden Bahnstrecken zu vertheilen; im entgegengesetzten Falle sind sämmtliche 90 % der Steuer nach diesem Verhältnisse auf die von der Bahn durchzogenen Länder zu vertheilen. Von dem aus diesen 75 bezw. 90 % auf ein Land entfallenden Steuerbetrage sind drei Viertel in der Gemeinde, in welcher sich die Betriebsleitung in dem Lande befindet, oder falls in diesem Lande eine Betriebsleitung nicht besteht, in der Hauptstadt dieses Landes vorzuschreiben. Für die Staatseisenbahnen hat die Steuervorschreibung bezüglich der erwähnten drei Viertheile in der Hauptstadt des betreffenden Landes zu erfolgen.)

— Aus dem Zinsenerträgnisse für 1898 des **österreichischen Eisenbahnunterstützungsfonds** für dienstuntauglich gewordene, nicht pensionsfähige Eisenbahnbedienstete, deren Wittwen und Waisen, wurden von dem verwaltenden Kuratorium der Stiftung Ende vorigen Jahres 551 Bewerber (78 Männer, 461 Wittwen mit zusammen 430 Kindern und 12 Waisen) mit Unterstützungen im Gesammtbetrage von 11 650 fl. betheilt und erreichten hiermit die seit dem Bestande dieses Fonds gewährten stiftsbriefmässigen Unterstützungen die Gesammthöhe von 150 627 fl. für 7 651 Bedürftige.

— **Der Lastentransport im Kriege.** Unter diesem Titel hielt Oberst Tilschkert im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten einen Vortrag, in welchem derselbe das noch in jüngster Zeit vielfach sich äussernde Bestreben, im Kriege rasch Vollbahnen zu bauen, als unberechtigt bezeichnet, weil, wie die Erfahrung lehrt, solche Bahnen viel zu spät fertiggestellt werden

und anfänglich mit ihrem lockeren Unterbau keine grosse Leistung gestatten.

Die transportablen, mit Marschgeschwindigkeit zu legenden Feldeisenbahnen, welche der Vortragende schon 1886 für die Armee im Felde in Vorschlag brachte und die auch bald in Oesterreich eingeführt wurden, sind nach Ansicht des Vortragenden das einzige richtige Kriegsverkehrsmittel. Die in Oesterreich eingeführte Feldeisenbahn mit 70 cm Spur (System Dolberg) besteht aus 1,5 m langen Rahmen (Jochen), die durch eine biegsame Hakenverbindung derart mit einander verbunden werden, dass sich das Gleis einer Kette gleich dem unebenen Boden anschliessen kann. Es bedarf daher keiner besonderen Bodenkorrektion und wird nur durch einfaches Legen auf den Boden fertiggestellt, daher ein Kilometer in einer Stunde gelegt werden kann. Dank dieser Geschwindigkeit gelingt es leicht, den nur etwa 15 km im Tage vorwärts gelangenden Heereskolonnen zu folgen. Man hat schon einen Kilometer in 40 Minuten am Tage und bei Fackelbeleuchtung in der Nacht in einer Stunde gelegt. Ein Meter des Bahnjoches wiegt nur 20 kg. Man fährt in 8 m-Kurven und hat Kletterweichen zum sofortigen Abzweigen vom Gleise. Ein Doppelwagen mit zwei vierräderigen Untergestellen und einer Plattform trägt 25—30 dz. Ein starkes oder zwei schwache Pferde ziehen ihn selbst in kurzen Steigungen von 1 : 10. Da zehn Doppelwagen auf 1 km vorhanden sind und 100 m Gleise auf einem Wagen sich verladen lassen, kann die Feldbahn auf ihrem Wagenpark verladen werden. Zum Legen wird der erste Gleiswagen entleert und aus dem Gleise gehoben, worauf die anderen folgen, die, sobald das Gleis gelegt ist, wieder auf dasselbe gehoben werden. 150 Wagen fassen die in einem Tage zu legende Strecke. Folgen ihr gleich 150 weitere Wagen mit Verpflegungsartikeln, so können schon am ersten Tage der Armeekolonne 4500 dz Güter nachkommen. Da fünf volle Wagen auf der Hinfahrt und fünf leere auf der Rückfahrt sind und ein Paar Pferde 30 km zurücklegen können, so erreichen an einem Tage eventuell 30 × 5 × 25 dz, also fast 4000 dz, das Ziel. Sechs Linien geben sonach der Armee täglich 24000 dz. Mit einem doppelten oder dreifachen Pferderelais lässt sich das Doppelte und Dreifache leisten. Auf sechs je 300 km langen Linien verkehren, und zwar auf jeder Linie 300 × 10 × 2 = 6000 Pferde, somit auf allen Linien 36000.

Die Festungsfeldbahn hat nur 1 m lange Joche, ihr eiserner Wagen trägt 60 dz schwere Kanonen (15 cm-Kanonen und 21 cm-Mörser), zwei starke Pferde ziehen ihn auch auf Steigungen 1:10. Bergstützen verhindern ein Zurückrollen und Kurvenjoche mit 5 m Halbmesser lassen ein rasches Abschwenken in die Batteriestellungen zu. Mit Hilfe von eigenartigen Auflaufkeilen kann das schwerste Belagerungsgeschütz in 10 Minuten auf- oder abgeladen sein. Man fährt es auf dem Gleise über Rampen 1:10 bis auf die Bettung.

Bei langen Linien ist es der Armee im Felde gewiss wünschenswerth, das Pferdematerial durch mechanische Motoren zu ersetzen. Man strebt daher von mancher Seite den Lokomotivbetrieb auf der Feldeisenbahn an, der sich aber nicht empfiehlt, weil die Bahn dann nicht unter 1:10, sondern höchstens 1:25 ansteigen darf. Damit verliert sie aber ihre Anpassungsfähigkeit an das Terrain und verlangt einen solideren Oberbau mit langen Jochen, wie ihn die Preussen eingeführt haben. Auch der nothwendige Unterbau nimmt viel Zeit in Anspruch. Besser empfiehlt sich für die Feldbahn der Automobilwagen mit Benzin- oder Serpoletdampfmotor von etwa 6 PS, wobei ein gewöhnlicher Wagen noch angehängt wird. Man fährt mit ihm in Steigungen von 1:15. Bei 1:10 wird Pferdevorspann genommen. Da man leicht 15 km in einer Stunde zurücklegt, erreicht man ein 300 km weites Ziel leicht in zwei Tagfahrten und benutzt die Nacht zu Leerfahrten.

— **Automat und Marke im Tarifwesen.** Vor kurzem hielt der kommerzielle Beamte der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, Hlawatschek, im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten einen Vortrag über „Sezession im Tarif- und Rechnungswesen im Interesse der Einführung von Automat und Marke.“ Der Vortragende empfahl, dass die einzelnen Bahnen statt wie bisher für je 10 oder 20 km den ihnen entsprechenden Preis fordern, d. h. bei Aufstellung der Tarife die gleichen Preissätze wählen, wenn auch für diese Preise verschiedene kilometrische Leistungen geboten werden. Ob man wie jetzt auf der Südbahn für 10 km mehr zahlt als auf der Staatsbahn oder ob man, wie der Vortragende befürwortete, in Hinkunft für 10 kr. auf der Südbahn nicht soweit fahren kann, wie auf der Staatsbahn, ist für die Einnahme der Bahnen und für das Publikum gleichbedeutend, nicht aber für die Verrechnung der eingehenden Gelder und nicht für die Verwendung von Automaten oder Marken. Sind die Kilometer so wie bisher in gleiche, durch 10 theilbare Zonen getheilt, bestehen also, wie der Vortragende bemerkt, sogenannte Raumzonen mit ungleichen Preisen, so wird die Verrechnung schwierig sein, die Verständlichkeit eines solchen Tarifes ist gering und die Anwendung dieser bedeutenden Vereinfachungsmittel wie Automat und Marke erscheint ausgeschlossen, würden dagegen an Stelle von gleichen Raumzonen mit ungleichen Preisen, gleiche durch 10 theilbare Preiszonen mit ungleicher kilometrischer Leistung aufgestellt, so steht der Anwendung von Automat und Marke mit Rücksicht auf die gleichen Preise nichts im Wege. Auf jeder Bahn wird dann eine Preiszone z. B. 10 kr. kosten, aber verschieden lang sein. Wenn sämmtliche Preise, die bei den Kassen, Verkaufsstellen oder Automaten eingehen, durch 10 theilbar sind, dann wird selbstverständlich auch die Verrechnung dieser eingehenden Gelder leichter sein als bisher, aber auch die Verständlichkeit der Tarife für das Publikum ist einfacher, denn während jetzt die Bahn ihren eigenen Zonentarif mit verschieden langen Raumzonen und ungleichen Preisen besitzt, also kein Tarif dem Tarif einer anderen Bahn gleich ist, wird dann auf jeder Bahn der Preis gleich sein, man wird auf jeder Bahn für jede Zone Fahrt z. B. 10 kr. zahlen, also nur wissen müssen, wie viele solcher Preiszonen eine Fahrt umfasst, um dann sofort zu wissen, dass man zehnmal soviel zu zahlen hat, also 5 Zonen Fahrt kosten 50 kr., 7 Zonen Fahrt kosten 70 kr. u. s. f. Wie leicht bei einer derartigen Abstufung der Preise die Einführung von Automat und Marke wäre, sei klar und müsste diese Einführung im Nahverkehr um so mehr gefördert werden, als es geradezu ein Bedürfniss sei, den mächtig angewachsenen Lokalverkehr von den Kassen abzuleiten.

— **Der Eisenbahnunfall bei Gross-Bor vor Gericht.** Der österreichische Kassationshof verhandelte vor kurzem über eine Nichtigkeitsbeschwerde gegen das Urtheil des Kreisgerichts Pisek, mit welchem anlässlich eines am 17. November 1897 in der Haltestelle Gross-Bor der Franz Josefbahn stattgehabten Eisenbahnunfalles der diensthabende Verkehrsbeamte der Station Horazdowitz zu 3 Monaten Arrest, der diensthabende Lokomotivführer zu 2 Monaten Arrest und beide Angeklagten solidarisch zur Zahlung von 4850 fl. an das Eisenbahnärar verurtheilt worden waren. An dem genannten Tage fuhr gegen ½11 Uhr Nachts in der zwischen den Stationen Horazdowitz und Wolschan gelegenen Haltestelle Gross-Bor der Lokomotivzug 165 in den Personenzug 17 mit solcher Vehemenz von rückwärts hinein, dass 10 Personen schwer, eine Anzahl von Reisenden leicht verletzt wurden und ein Materialschaden von fast 5000 fl. entstand. Das Urtheil der ersten Instanz legte nun dem Verkehrsbeamten zur Last, dass er den Zug 165 schon drei Minuten nach Zug 17 habe abgehen lassen, ohne den Lokomotivführer des Zuges 165 von dem Umstande, dass ein Zug voranfahre, zu verständigen; so sei der Zug 17, der infolge Aufladens von Fracht in der Haltestelle Gross-Bor länger als gewöhnlich hielt, vom Zuge 165 eingeholt worden. Dem Lokomotivführer des Zuges 165 wurde zur Last gelegt, dass er abgefahren sei, ohne sich nach dem Verkehre der vorangehenden Züge zu erkundigen, und dass er auf der Strecke den Signalen nicht die nöthige Aufmerksamkeit schenkte; er hätte somit trotz des herrschenden dichten Nebels wahrnehmen müssen, dass der Schlusskondukteur des Zuges 17, der im letzten Momente dem Zuge 165 entgegengelaufen war, durch Schwingen mit seiner Laterne und durch Pfiffe Haltsignale gab. Der Anwalt des Verkehrsbeamten führte vor dem Kassationshofe aus, dass die Nichteinhaltung des vorgeschriebenen Intervalles in keinem ursächlichen Zusammenhange mit dem eingetretenen Unglücksfalle stehe; dieser sei vielmehr dadurch entstanden, dass weder die Streckenwächter noch das Zugpersonal den Zug 17 vorschriftsmässig gedeckt hätten. Der Vertreter des angeklagten Lokomotivführers vertrat den Standpunkt, dass man vom Lokomotivführer, der den Befehl zur Abfahrt erhalte, unmöglich verlangen könne, er solle sich erst erkundigen, ob alles in Ordnung sei; im übrigen sei es ungerecht, zu erwarten, dass bei so ungünstigen Witterungsverhältnissen, namentlich bei dichtem Nebel, der Lokomotivführer alles gut machen solle, was andere Personen verschuldet haben. Nicht nur, dass keine Knallsignale angewendet worden waren, falle schwer ins Gewicht, sondern insbesondere, dass die Haltestelle Gross-Bor weder durch ein Distanzsignal noch sonst irgendwie gedeckt sei. Der Vertreter der Generalprokuratur trat für die Abweisung beider Nichtigkeitsbeschwerden ein, weil das Verschulden der Angeklagten durch ein allfälliges Verschulden dritter Personen nicht entschuldigt erscheine. Nach längerer Berathung verkündete der Vorsitzende das Urtheil, wonach die Beschwerde des Verkehrsbeamten als unbegründet zurückgewiesen werde; dagegen werde der Nichtigkeitsbeschwerde des Lokomotivführers stattgegeben, das Urtheil rücksichtlich dieses Angeklagten kassirt und derselbe ohne Anordnung einer neuerlichen Verhandlung von der erhobenen Anklage freigesprochen.

— Der ungarische Handelsminister hat der Direktion der **ungarischen Nordwestbahn** die Bewilligung zum Baue der Endstrecke Kutti-Broczkó-ungarisch-österreichische Landesgrenze **nächst Lundenburg** der Linie

Nagy-Szombat-Kutti der ungarischen Nordwestbahn unter der Bedingung ertheilt, dass sich die Direktion der Genehmigung zum Anschlusse an die Linie Wien-Lundenburg-Krakau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn versichere.

— **Personalnachrichten.** Der Maschinendirektorstellvertreter der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Centralinspektor Eduard Rotter, ist im Alter von 57 Jahren plötzlich an einem Herzleiden verschieden. Der Verstorbene war einer der geachtetsten österreichischen Ingenieure; er war speziell im Lokomotivbau und im Wagenbau ein allseitig anerkannter Fachmann. Rotter war Vizepräsident des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines und Besitzer des goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone.

Rumänien.

— Aus der Statistik für das Jahr 1897 entnehmen wir folgende Angaben über die **Ergebnisse des Frachtgüterverkehres:**

Versandartikel		Mengen t	Einnahmen Frcs.
Getreide und Mahlprodukte		1 476 243	7 134 790,65
Steinkohlen, Koks u. dergl.		182 325	991 075,52
Bau- und Werkholz		335 350	2 756 348,91
Brennholz		390 655	1 276 618,85
Cement, Cementsteine u. dergl.		18 824	161 025,47
Steine, bearbeitete u. dergl.		202 772	1 150 933,32
Steine, unbearbeitete u. dergl.		496 760	875 155,42
Petroleum, Theer u. dergl.		85 180	427 406,76
Salz		86 986	631 050,95
sonstige Wagenladungsgüter	ausschliesslich Militärgüter	125 500	1 107 718,36
Stückgüter	ausschliesslich Militärgüter	413 471	8 588 531,95
Thiere	ausschliesslich Militärgüter	21 401	369 595,55
Fahrzeuge	ausschliesslich Militärgüter	7 499	61 237,50
zusammen		3 842 966	25 531 489,21

Die Getreidetransporte bilden 38,41 % der beförderten Mengen und 27,37 % der Einnahmen.

Aus dem Vergleiche mit dem Jahre 1873, in welchem der regelmässige Betrieb auf den damaligen Linien der rumänischen Eisenbahnaktiengesellschaft (vorher Konsortium Dr. Stroussberg) mit Staatsgarantie eröffnet wurde, und dem Jahre 1881, in welchem die rumänischen Eisenbahnen in Staatsverwaltung übergegangen sind, ergeben sich folgende Resultate:

Jahr	durchschnittliche Betriebslänge km	Einnahmen Frcs.
1873	648	9 092 259
1881	951	16 398 642
1897	2 880	48 886 422

Der Betriebskoeffizient hat in den letzten Jahren folgende Schwankungen aufzuweisen:

Jahr	Betriebskoeffizient %	Jahr	Betriebskoeffizient %
1888	61,09	1893	70,76
1889	66,18	1894	73,31
1890	63,68	1895	74,86
1891	65,35	1896	68,98
1892	69,55	1897	75,60

Die Getreidetransporte (ausschliesslich Oelsaaten, Hülsenfrüchte und Mahlprodukte) sind in demselben Zeitraume von 1 023 685 t auf 1 308 785 t gestiegen.

— **Stand der Bahnbauten.** Auf der Linie Comanesti-Palanca-ungarische Grenze sind die Arbeiten soweit fortgeschritten, dass die Herstellung des Anschlusses demnächst stattfinden wird.

Gegenwärtig befinden sich noch folgende Linien im Bau: Smardioasa-Zimnicea (Donau); Comanesti-Moinesti; Ghibarteni-Barlad; Iiblea-Riul Vadului (ungarische Grenze) und Verbindungslinie Bahnhof Obor in Bukarest mit der Station Mogosoaia der Linie Bukarest-Constanta.

— **Zufuhrbahn zum Bergwerk Baia de Arama.** Auf Grund des Lokalbahngesetzes ist der Bau einer Bahn, welche das vorgenannte Bergwerk mit der Donau bei der Station Turnul-Severin verbinden wird, konzessionirt worden.

— In der Bauvorbereitung befinden sich folgende **Eisenbahnlinien:**

	Linie	km
1.	Ploesti-Tirgovistea	46 km
2.	Ploesti-Urziceni-Slobozia	116 „
3.	Bucuresti-Rosiori-Caracal-Craiova	185 „
4.	Moinesti-Tetcani	20 „
5.	Podul-Iloaei-Harlau	42 „
6.	Targovistea-Campulung	60 „
7.	Gaesti-Giurgiu	110 „
8.	Ploesti-Valeni de munte	31 „
9.	Bucuresti-Oltenita	60 „
10.	Tecuciu-Faurei	80 „
11.	Dorohoi-Noua Sulita	33 „
12.	Craiova-Gruia	103 „
13.	Bacau-Vaslui	80 „
14.	Bacau-Barlad	101 „
15.	Pascani-Neamtu	40 „
16.	Verbindungsbahn Schlachthof Jasi-Bahnhof Jasi	7 „
17.	Filiasi-Gruia	60 „
18.	Valeni de Munte-Poiana	10 „
19.	Pitesti-Gropeni	4 „
	zusammen	1 188 km

— **Aufbesserung der Bezüge des Eisenbahnpersonals.** Die Aenderung des Eisenbahnbetriebsgesetzes, durch welches die Bezüge der Bediensteten allgemein aufgebessert wurden, hat nun auch die Genehmigung des Senates erhalten.

Vereins-Ausland.

— Die **belgische Staatsbahnenverwaltung** lässt dem Vernehmen nach auf der verstaatlichten Lüttich-Limburger Eisenbahn Versuche mit **elektrischem Betriebe** anstellen.

— Der **italienischen** Deputirtenkammer ist ein **Gesetzentwurf** vorgelegt worden, der die **Strikes von Eisenbahn-, Post- und Telegraphenbediensteten** verhindern soll. Derselbe schlägt vor: Die entlassenen Soldaten des Heeres, wie der Marine, welche dem Eisenbahn-, Post- und Telegraphenpersonal angehören, werden für die Zeit der erforderlichen Unterweisung vom Militärdienste dispensirt. Sie sollen jedoch mittelst königlichen Dekretes, nach vorhergegangenem Beschlusse des Ministerrathes, für eine bestimmte Zeit der militärischen Gerichtsbarkeit unterstellt werden können, wenn schwerwiegende Gründe der öffentlichen Ordnung es im Interesse des regelmässigen Ganges des Eisenbahn-, Post- und Telegraphendienstes verlangen. Einer militärischen Gerichtsbarkeit unterstellt, werden diese Beamten, so nimmt man an, keinen Strike organisiren können, und so wird eine Unterbrechung ihres Dienstes in dem Augenblicke, wo die öffentliche Ordnung Gefahr läuft, vermieden werden.

— Ein **Genossenschaftsrestaurant** ist kürzlich in **Dijon** von einer Gruppe von Eisenbahnbediensteten errichtet worden, die zu diesem Zweck eine Gesellschaft mit beweglichem Kapital und unbeschränkter Mitgliederzahl gebildet haben. Das Gründungskapital besteht aus 13 000 Frcs., die in 520 Aktien zu je 25 Frcs. getheilt sind.

— **Arbeiterzüge in London.** Gegenwärtig ist in Londoner Gewerkvereinskreisen eine Agitation im Gange, um die Bahngesellschaften zur Ausdehnung des den Ansprüchen der Arbeiterschaft nicht mehr genügenden Dienstes der Arbeiterzüge zu veranlassen. Man beschwert sich, wie der „Sozialen Praxis“ geschrieben wird, sowohl über die ungenügende Zahl der Arbeiterzüge, über Wagenmangel und die zu hohen Fahrpreise. Derzeit verkehren täglich bereits 577 Arbeiterzüge auf den Londoner Bahnen, während die Zahl der „workmen trains“ vor 7 Jahren kaum mehr als die Hälfte betrug. Fahrkarten für die Arbeiterzüge werden in London — zur Ersparung der Kontrole — an jedermann ausgegeben, doch ist ihre Benutzung an bestimmte Tageszeiten gebunden. Die City and South London Railway hat für die Arbeiterzüge sogar die Ausgabe von Fahrkarten abgeschafft; es wird blos beim Passiren des Tourniquets 1 d. (10 ₰) eingehoben, ohne Rücksicht auf die Länge der Fahrt, d. h. der Arbeiter kann die ganze Strecke von Stockwell bis an die letzte Londoner Station für 1 d. fahren.

— **Ueberführung von Wagen auf Eisenbahnen verschiedener Spurweite.** Schon seit einigen Monaten beschäftigt man sich in Russland mit den Versuchen, die in Illowo von der Marienburg-Mlawa-Eisenbahngesellschaft gemacht worden sind, deren Zweck es war, deutsche Wagen auf russischen Achsen und umgekehrt russische Wagen auf deutschen Achsen weiter laufen zu lassen. Die Versuche haben ergeben, dass unter ge-

wissen, unschwer zu erfüllenden konstruktiven Vorbedingungen das Unterbringen der fremden Achsen ohne Zeitverlust sich bewerkstelligen lässt und die Wagen sodann, ohne dass das kostspielige und zeitraubende Umladen der Güter an den Grenzstationen erforderlich wird, auf der fremden Spur bis zur Bestimmungsstation weiter befördert werden können. Wäre eine derartige Ausrüstung der deutschen bezw. der russischen Wagen mit fremden Achsen bei jedem, schon gegenwärtig im Betriebe befindlichen Wagen ohne weiteres möglich, so wäre die Verkehrserleichterung natürlich eine sehr grosse. Das ist nun aber nicht der Fall, sondern es müssen gewisse konstruktive Voraussetzungen erfüllt sein, bevor die Unterstellung der fremden Achsen möglich ist. Hieraus ergibt sich, dass derartige Wagen zunächst nur für einzelne Transportgegenstände, die ihrer eigenartigen Beschaffenheit nach eine ganz besonders vorsichtige Behandlung oder für ihre Erhaltung eigens nothwendige Vorrichtungen erfordern, in Betrieb gesetzt werden könnten.

So berichten St. Petersburger Zeitungen, dass von deutschen Brauereien angeregt worden ist, Bier ohne Umladung an der russischen Grenze in den ausländischen, extra hergerichteten Wagen mit unterstellten fremden Achsen zu befördern. Auf Veranlassung des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten ist diese Frage nunmehr auf dem Kongress der Ingenieure russischer Eisenbahnen geprüft worden, wobei der Kongress zu dem Schluss kam, dass diese Spezialwagen zum Verkehr auf den russischen Eisenbahnen zugelassen werden sollen, doch müssten dieselben zum Wagenpark irgend einer Bahn zugezählt werden.

Ferner soll, der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" zufolge, von der Marienburg-Mlawa-Eisenbahngesellschaft angeregt sein, über den Hafen von Danzig eine regelmässige Ausfuhr von russischem Fleisch, das speziell für England bestimmt ist, zu organisiren.

Ausser den angeführten beiden Artikeln werden sich gewiss noch eine Anzahl anderer werthvoller Transportgegenstände finden, für die eine derartige bevorzugte Beförderungsart mit Vortheil gewünscht werden wird, man denke nur an die regelmässigen grossen Blumensendungen aus dem Süden nach Petersburg und Moskau usw.

— Am 15./27. d. Mts. tritt ein **neuer russischer Werstanzeiger** in Kraft, von dem man in den betheiligten russischen Interessentenkreisen hoffte, dass derselbe endlich mit den alten Traditionen brechen und den Zuschlag von mindestens 6 Werst für die sogen. Verbindungsbahnen zwischen den Endstationen zweier zusammentreffender Bahnen fortfallen lassen würde. Aber die Sache ist anders gekommen.

Um übrigens die Frage, die auch für den Verkehr mit Deutschland genau so wichtig ist, zu verdeutlichen, sei zunächst darauf hingewiesen, dass zur Zeit der Privatbahnen in Russland als Regel galt, dass bei zwei mit einander verbundenen Endstationen, ganz abgesehen davon, wie viel Schienenlängen die Verbindungsgleise lang sind, mindestens 6 Werst zu der wirklichen Länge der in Frage kommenden Bahn hinzugerechnet werden.

War das schon zu jener Zeit, als viele, verhältnissmässig kurze Bahnen das russische Eisenbahnnetz bildeten, eine drückende Auflage, so konnte doch zu Gunsten derselben ins Feld geführt werden, dass tarifmässig nie weniger als für 6 Werst zu Gunsten einer Bahn zur Erhebung zu gelangen haben und da die Verbindungsbahnen als selbständige Bahnen aufgefasst wurden, so musste für sie auch eine Zahlung wie für 6 Werst erhoben werden. Inzwischen haben sich aber die Verhältnisse insofern sehr wesentlich geändert, als der grösste Theil der russischen ehemaligen Privatbahnen verstaatlicht worden ist, also jetzt ein Ganzes bilden, mithin von einzelnen, abgetrennten Bahnen, innerhalb der Staatsbahnen, die erst durch Verbindungsbahnen zu grösseren, für den direkten Verkehr geeigneten Bahnkomplexen vereinigt werden mussten, nicht mehr die Rede sein kann. Hieraus ergibt sich schon von selbst, dass die Erhebung von Zahlungen für die Benutzung von Verbindungsbahnen, die gar nicht mehr existiren, fortfallen müssten. Das ist aber auch bei der Zusammenstellung des neuen Werstanzeigers nicht geschehen, vielmehr sind diese fingirten Entfernungen für die Verbindungsbahnen, wie das „Rigaer Börsenblatt" mittheilt, wieder aufgenommen worden.

Um das Vorgesagte durch ein Beispiel klar zu machen, kann angeführt werden, dass Riga zur Zeit als die Riga-Dwinsk-Eisenbahn noch Privatbahn war, für den Güterverkehr auf der Eisenbahn von Dwinsk, Station der Riga-Dwinsk-Eisenbahn, 204 Werst entfernt lag, von der Station Dwinsk der weil. Dwinsk-Witebsk-Eisenbahn dagegen 204 plus 6 Werst, für welche Entfernung, als Minimum, wie jede Bahn, die am Transport mit kleineren Entfernungen betheiligt war und ist, die Dwinsk-Witebsk-Eisenbahn eine Frachtzahlung erhob, also für 210 Werst. Die wirkliche Entfernung vom Uebergabepunkte der Riga-Dwinskbahn bis zum Güterbahnhof der Dwinsk-Witebsk-Eisenbahn beträgt aber nicht mehr als 2 Werst, so dass die Gesammtentfernung von Riga nach Dwinsk, früherer Güterstation der Dwinsk-Witebsk-Eisenbahn, welche Station jedoch nach der Verstaatlichung der beiden Bahnen zur gemeinschaftlichen Güterstation Dwinsk bestimmt wurde, thatsächlich nicht mehr als 206 Werst betragen kann. Nach dem neuen Werstzeiger wird jedoch die tarifmässige Frachtzahlung für die Strecke Riga-Dwinsk für 210 Werst zu berechnen sein. Ebenso ist bezüglich der Entfernung von der Station Riga I, Station der Riga-Dwinskbahn, bis zur Station Riga III, Station der weil. Mitauer Eisenbahn, die frühere, für zwei Bahnen zu berechnende Entfernung von 12 Werst, beibehalten worden, und zwar setzt sich hier die Rechnung derart zusammen, dass für die Strecke Riga I-Thorassberg (der Riga-Dwinskbahn gehörig) 6 Werst, die wirkliche Entfernung betrug 1,2 Werst, und von Thorassberg bis Riga III (der Mitauer Bahn gehörig) ebenfalls 6 Werst berechnet wurden, während die wirkliche Entfernung 0,8 Werst beträgt. Es werden also im Verkehr zwischen der letztgenannten Station und allen Stationen der Linien Riga I-Orel, zu den für Riga I geltenden Entfernungen 10 Werst zugeschlagen.

Hieraus ergibt sich, dass für eine Sendung von Riga III nach Dwinsk-Güterstation, wirkliche Entfernung 208 Werst, für eine fingirte Entfernung von 222 Werst die tarifmässige Fracht zu zahlen ist, obgleich nur Staatsbahnen berührt werden!

Die Werstentfernungstabelle der Riga-Orel-Eisenbahn enthält angeblich noch weitere derartige Werstangaben, die es bestätigen, dass noch jetzt die Frachtberechnungen im Verkehr der Stationen der genannten Bahn unter einander wie im Verkehr zwischen fremden Bahnen erfolgen, wenn es sich um Transporte handelt, die zwischen Stationen zweier der früheren selbstständigen Linien zur Beförderung gelangen.

— **Bahnsteigsperre in Russland.** Das russische Ministerium der Verkehrsanstalten beabsichtigt, wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung" mittheilt, in Zukunft die Bahnsteige einiger Stationen nur von denjenigen Personen betreten zu lassen, die sich im Besitz von Fahr- oder Bahnsteigkarten befinden. Das genannte Blatt bemerkt hierzu: „mit anderen Worten, es wird bei uns das deutsche System eingeführt."

— Die Verwaltung der russischen Staatsbahnen macht bekannt, dass die **Transkaspibahn** seit dem 1. Januar d. J. dem Ministerium der Verkehrsanstalten unterstellt ist. Also endlich!

Für diejenigen, die sich für Kenntniss der Entwickelung des russischen Eisenbahnnetzes interessiren, birgt die Nachricht auch die Hoffnung in sich, dass nunmehr auch die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der Transkaspibahn bekannt werden werden. Allerdings werden die amtlichen Publikationen über das Jahr 1899 nicht vor Ende 1901 bekannt werden, aber die Aussicht besteht doch immerhin etwas zu erfahren und das ist auch schon viel werth.

Gut Ding will Weile haben.

— Die Londoner „Times" erfährt, dass zu den Ergebnissen, die der neuliche Besuch des Mitgliedes des englischen Parlamentes Mac Donald in Peking gezeitigt habe, auch die Konzession zum Bau einer **Eisenbahn von Hankau nach Kanton** zu rechnen sei, welche die chinesische Regierung einer englischen Gesellschaft ertheilt habe. Die Eisenbahnlinie solle ungefähr 800 englische Meilen lang werden, längs der Küste hinführen und die grossen Theeprovinzen Chikiang und Fokien durchziehen. Sie solle die Verbindung herstellen zwischen den Bahnlinien Ningpo-Chikiang und Kanton-Hongkong, für welche eine englische Firma die Konzession bereits erhalten habe.

— **Die afrikanische Südnordbahn.** Die „Pall Mall Gazette" schreibt über die Pläne Cecil Rhodes: Aus verlässlicher Quelle erfahren wir, dass die Regierung den Plan von Cecil Rhodes, eine Eisenbahn vom Kap nach Kairo zu bauen, mit günstigen Augen betrachtet. Andererseits ist sie entschlossen, staatliche Garantie nur für einen Theil der Bahn nach dem andern zu übernehmen. Staatliche Hilfe wird der Bahn bis nach dem Zambesi einfach deshalb gewährt werden, weil die Strecke sich rentiren wird. Die Strecke nach dem Tanganyikasee will die britische Regierung nicht garantiren, weil gegenwärtig nicht gezeigt werden kann, dass sich genug Personen- und Güterverkehr auf diesem Theil der Bahn einstellen würde. Cecil Rhodes drückte die Ueberzeugung aus, dass Nordafrika in wenigen Jahren das wichtigste Tabak- und Kaffeeland der Welt und zahlreich bevölkert sein werde. Dann mag das Bedürfniss für eine Eisenbahn entstehen. In Regierungskreisen ist man dem Gedanken abhold, einen Streifen Land für die Bahn auf nicht-britischem Gebiet zu erwerben. Wahrscheinlich hat Cecil Rhodes den König der Belgier sondirt, ob er ein Wegerecht durch den Kongostaat gewähren werde. Der König der Belgier hat die Bitte kaum abgeschlagen. Vor einiger Zeit hiess es, dass manche in Südafrika dafür seien, die Walfischbai gegen Abtretung eines Streifen Landes, durch welches die geplante Bahn gehen soll an Deutschland abzutreten. Thatsächlich dürfte man finden, wenn das Ab-

kommen mit Deutschland veröffentlicht wird, dass über die Walfischbai in anderer Weise verfügt worden ist. Der Hafen ist der einzig werthvolle an der Küste von Gross-Namaqualand. Während er für uns keinen Werth hat, würde er für Deutschland mehr oder weniger werthvoll sein.

Die „Times“ bringt über die afrikanische Südnordbahn ausführliche Einzelheiten, die wir nachfolgend im wesentlichen wiedergeben.

Vorderhand handelt es sich um eine etwa 2 675 km lange Eisenbahn von Buluwayo, dem bisherigen Endpunkt der Eisenbahn von Kapstadt nach dem Betschuanenlande, nach einem noch zu bestimmenden Punkte in Uganda. Sie soll zunächst auf eine Länge von 160 km in nordöstlicher Richtung nach Gwelo geführt werden, dann auf eine Strecke von 2 400 km in ziemlich gerader nördlicher Richtung um den 31. Längengrad, mit Abweichungen bis zum 30. und 32. Grad. Den Sambesi soll sie auf britischem Gebiet, etwa 800 km von dessen Mündung, überschreiten. Das Land ist bis zur Südspitze des Tanganyikasees abgemessen. Von Buluwayo bis zum Sambesi beträgt die Entfernung 640 km, deren erste 160 km das Goldland bis Gwelo durchschneiden, während eine gleich grosse Strecke durch eine Gegend führt, wo man eine reichliche Ausbeute von Gold, das an der Oberfläche liegt, zu machen hofft. Dann folgt eine Strecke von 80 km mit weiten Kohlenfeldern, die ausreichen sollen, um ganz Rhodesia mit Brennstoff zu versorgen. Auch darüber hinaus, wo die Goldadern aufhören, auf eine Strecke von 110 km, sollen reichliche Kohlenlager von guter Beschaffenheit vorhanden sein. Etwa 30 km vor dem Sambesi wird das Gelände uneben, indess lässt die Bahn sich über eine Stromschnelle dann sanft bis zum Sambesi führen, wo an einer Stelle eine 400 m lange Brücke zu schlagen wäre. Es wird auf die Fruchtbarkeit des Sambesithales hingewiesen, ebenso auf die der Gegend zwischen den Viktoriafällen und der portugiesischen Grenze — Entfernung 800 km —, nach der die Bahn führen soll. Nördlich vom Zambesi würde die Bahn von 500 m über dem Meeresspiegel bis 2 000 m steigen, nämlich auf der Hochebene, die das Loangwothal beherrscht und sich ungefähr in der Mitte zwischen dem Nyassasee und dem Benguelosee erstreckt. Auf einer Entfernung von 350 km nördlich vom Zambesi, in der Gegend, wo der kleine Cheromasee liegt, soll Viehzucht möglich sein. Es ist daher in Aussicht genommen, dort eine Hauptstation zu errichten. Die Fruchtbarkeit des Loangwothales wird sehr gepriesen. Oestlich von diesem Thale, bevor der Boafluss erreicht wird, liegt die Angonigegend, etwa 1 000 m über dem Meere, die ebenfalls sehr fruchtbar sein soll. Dort findet auch Pferdezucht statt, da die Tsetsefliege nicht vorkommt. Einheimische Arbeiter erhalten nördlich vom Zambesi einen Lohn von 6 sh monatlich, so dass man mit dem Fortschreiten der Bahn eine Ausgleichung zwischen den dortigen und den in den Goldländern bezahlten hohen Löhnen erhofft. Die letzte Strecke von 450 km zwischen dem Luswesifluss und dem Tanganyikasee verläuft auf hoher Ebene, bis sie etwa 50 km vom See ziemlich schroff abfällt. Die Bevölkerung zwischen dem Zambesi und dem Tanganyika ist sehr gewerbfleissig und soll mit Leichtigkeit europäische Handwerke lernen. Auf dem etwa 650 km langen Tanganyikasee soll ein Dampferdienst eingerichtet werden. Zwischen dem See und dem südlichen Ende von Uganda ist das zu durchschneidende Gebiet nicht mehr britisch. Die „Times“ schreibt: „Es sind jedoch Durchgangsrechte gesichert worden, und wenn die Zeit kommt, wo eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung von Süden nach Norden wünschenswerth erscheint, wird man wahrscheinlich auf keine unüberwindlichen Hindernisse stossen.“ Gegenwärtig wird geplant, eine Strecke von 725 km vom Nordende des Tanganyikasees nach einem noch unbestimmten Punkte im Ugandagebiet zu legen, so dass die schiffbaren Strecken des Nilthales und wahrscheinlich auch die Endstation der von der Ostküste kommenden Ugandabahn, Mengo, erreicht werden kann. Mit der Erreichung der schiffbaren Nilarme wäre die Aufgabe der Eisenbahngesellschaft vollendet. Bis zum Südende des Tanganyikasees hofft man in 5 Jahren zu gelangen, und es ist auch Möglichkeit vorhanden, in derselben Zeit die Bahn zwischen Tanganyika und Nil anzulegen.

Die Kosten der Anlage bis zur Südspitze des Tanganyikasees werden auf 5 000 000 £ (100 000 000 ℳ) geschätzt, wogegen man über die Strecke nördlich vom See noch keine Berechnung aufzustellen vermag. Zum Ausbau der Bahn nach dem Betschuanenlande bewilligt die Reichsregierung 20 000 £ jährlich gegen einen Antheil von 12,5 % am Reingewinn. Auch für die übrigen Theile der Bahn hofft man, wahrscheinlich nicht vergebens, auf eine Garantie der britischen Regierung.

— Die Regierung des brasilianischen Staates **Santa Katharina** hat einem gewissen Fabri, vertreten durch Direktor Sellin, eine **Eisenbahn Sao Francisco-Estreito** konzessionirt. Sie geht von Sao Francisco über Joinville, Blumenau durch die Munizipien Paraty, Brusque, Tijucas und Biguassu nach dem Estreito. Das Privileg ist für die Dauer von 50 Jahren ertheilt, für 10 Jahre leistet der Staat Zinsgarantie von 5 % auf 30 Contos für das Kilometer.

Der elektrische Betrieb auf der Vollbahn Mailand-Monza.

Am 7. d. Mts. wurde, wie bereits in Nr. 12, S. 187 d. Ztg. kurz erwähnt, der elektrische Betrieb auf der Linie Mailand-Monza feierlichst unter Betheiligung der Behörden und der Vertreter der Städte Mailand und Monza und der Eisenbahnverwaltungen eröffnet. Die Linie Mailand-Monza, die älteste der Bahnen Italiens, wurde im Jahre 1840 eröffnet, und ist nun auch die erste im Lande, auf welcher der Versuch des elektrischen Betriebes einer Vollbahn gemacht wird. Die Feierlichkeit verlief in der würdigsten Weise, und in den Reden der Generaldirektoren der Mittelmeerbahn und des Präfekten der Provinz Mailand wurde dankend der grossen Italiener Volta, Fascinotti und Galileo Ferraris gedacht, welche sich durch ihre Studien und Erfindungen auf dem Gebiete der Elektrizität besonders hervorragende Verdienste erworben haben.

Dieser erste Versuch wurde freudigst als Zeichen dafür begrüsst, dass auch in Italien an der Lösung des Problems, die Dampfkraft im Eisenbahnbetriebe durch Elektrizität zu ersetzen, mit Eifer und Verständniss gearbeitet wird, um so Italien, welches alle seine Kohlen vom Ausland beziehen muss, und das infolge seiner günstigen Bodenformation so reich an ausnützbaren Wasserkräften ist, auch in dieser Hinsicht unabhängig vom Auslande zu machen. Es wurde ferner die Versicherung gegeben, dass baldigst auch andere bedeutendere Linien mit elektrischem Betriebe versehen, und Versuche mit anderen Systemen gemacht werden sollen, und dass auf der eingeschlagenen Bahn mit aller Energie weiter gearbeitet werden soll. Der Regierung wurde für die thatkräftige Unterstützung, die sie dem Unternehmen angedeihen liess, der Dank der Bahnverwaltungen ausgesprochen.

Die Studien über das neue Betriebssystem wurden von der italienischen Mittelmeerbahn ausgearbeitet. Der Betrieb geschieht mittelst grosser Akkumulatorenwagen, die von der Firma Grondona & Co. in Mailand gebaut sind. Die Akkumulatoren stammen von der Firma Heusemberger in Monza und die Motoren und übrigen Apparate von der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. Schuckert & Cie. in Nürnberg.

Die Wagen sind nach Art der amerikanischen Durchgangswagen gebaut, haben an den Kopfenden überdeckte Plattformen und ruhen auf zwei doppelachsigen Drehgestellen mit doppelter Federung. Die äussere Achse jedes Drehgestelles trägt einen Elektromotor. Die Wagenkasten sind 17,8 m lang, 2,5 m hoch, in der Mitte 2,85 m und an den Plattformen 2,15 m breit. Sie enthalten in zwei Abtheilungen I. Klasse 16 Sitze für Raucher und 8 Sitze für Nichtraucher, ferner in zwei Abtheilungen II. Klasse 24 Sitze für Raucher und 16 Sitze für Nichtraucher; jede der bereits erwähnten beiden bedeckten Plattformen an den Kopfenden ist in zwei Abtheilungen zerlegt — derart, dass die äussere Hälfte als Kabine für den Wagenführer, die andere als Zugang zum Innern des Wagens und als Stehplatz für die Reisenden dient. Alle Abtheilungen sind durch den Mittelgang mit einander verbunden und durch Thüren verschliessbar. Das Wageninnere ist durch 16 10-kerzige Lampen — je zwei Lampen für ein Kupee von 8 Personen — erleuchtet. In jedem Plattformabschnitt befindet sich eine 16-kerzige Lampe; die im Führerraum hat einen auf der vorderen Seite opalisirten Schirm, damit die Linie besser übersehen werden kann. Der Wagen trägt weiterhin 5 Signallampen zu je 25 Kerzen, 2 in der Fahrtrichtung vorn und 3 rückwärts, wie sie durch das Zugreglement vorgeschrieben sind. Ausser einer Handbremse hat jeder Wagen eine Westinghouse-Bremseinrichtung und in Verbindung mit letzterer einen besonderen Druckluftkessel zur Bethätigung der Signalpfeifen.

Die von der Akkumulatorenbatterie gespeisten Wagenmotoren treiben die äusseren Achsen der Drehgestelle mittelst einfachen cylindrischen Zahngetriebes an, das die Drehbewegung im Verhältniss von 61 : 20 überträgt. Die Motoren sind vierpolig, haben Nebenschlusserregung, wobei die vier Spulen parallel geschaltet sind; sie werden einerseits von einem Querbalken des Drehgestelles, andererseits von der Motorachse des Wagens selbst unterstützt. Beide Stützpunkte sind elastisch; die Nachgiebigkeit ist erzielt durch eine doppelte Kombination von Spiralfedern, von denen die eine durch Druck und die andere durch Zug wirkt. Die Fahrgeschwindigkeit wird mittelst Kontroller geregelt. An jedem Wagen befinden sich zwei solcher Regler, welche im Wesen aus zwei Vielfachumschaltecylindern bestehen. Einer dieser Apparate dient zur Verbindung der Elektromotoren mit den Batterien, der zweite zur Herstellung des Stromkreises

und zur Einschaltung der Widerstände, um einerseits die Geschwindigkeit bei der Anfahrt in der erforderlichen Weise steigern, andererseits während der Fahrt ändern zu können.

Jeder Wagen hat eine grosse und eine kleine Akkumulatorenbatterie; die erstere speist die Elektromotoren des Wagens und den kleinen Pumpenmotor der Westinghousebremse, die andere gibt Strom für die elektrische Beleuchtung. Die Hauptbatterie besteht aus zwei Reihen von je 65 Elementen, die hinter- und nebeneinander geschaltet werden können; im Falle der Hintereinanderschaltung, der der normale ist, wird ein Entladestrom von 275 bis 235 Volt Durchschnittsspannung erzeugt.

Die Leistung der Batterie bei einmaliger Ladung genügt für sechs Fahrten zwischen Mailand und Monza, d. i. für drei Hin- und Rückfahrten. Dies entspricht, da Monza 13 km von Mailand entfernt ist und das mittlere Gefälle der Bahn nach Monza 7 ‰ beträgt, für 80 km durchfahrene Strecke, welche jedoch bis auf 100 km gebracht werden kann.

Der Ladestrom ist in seiner Spannung veränderlich, die zwischen 300—350 Volt schwankt. Er wird durch einen sich drehenden Umformer erzeugt, der mit dreiphasigem Wechselstrom von 3 600 Volt gespeist wird und Gleichstrom erzeugt. Drehstrommotor und Gleichstromdynamo sind durch eine elastische Kuppelung mit einander verbunden. Der Dreiphasenstrom wird von dem grossen Turbinenwerke der italienischen Elektrizitätsgesellschaft Edison an der Adda bei Paderno geliefert. Die Ladung der Akkumulatoren nimmt etwas über eine Stunde in Anspruch.

Die Akkumulatoren können geladen werden, ohne dass sie vom Wagen genommen zu werden brauchen. Nach eingehenden Studien wurde es für vortheilhaft befunden, zur Prüfung des Zustandes der Akkumulatoren, zu ihrer Ueberwachung, Ladung und Entladung nur Einrichtungen einfachster Art zu verwenden, deren Einzelheiten zu erörtern hier zu weit führen würde. Die Einrichtungen haben bei ihrer Einfachheit so grosse Vorzüge, dass sie bei den Fachleuten sicherlich weite Nachahmung finden werden. Die Akkumulatoren selbst sind in Kästen untergebracht, welche am Boden der Wagen befestigt sind. So ist der Uebelstand vermieden, über den man viel geklagt hat, dass das bei der chemischen Reaktion in den Akkumulatoren sich entwickelnde Gas, wenn auch nur in geringem Maasse, in das Innere der Wagen dringt.

Der Wagen hat das ansehnliche Gewicht von 58 t, wovon auf die Akkumulatoren allein 17 t entfallen. Die regelmässige Fahrgeschwindigkeit beträgt 45 km in der Stunde; die Strecke Mailand-Monza wird mit zwei Aufenthalten in 20 Minuten durchfahren. Die Fahrgeschwindigkeit kann aber bis auf 60 km gesteigert werden.

Die Herstellungskosten eines Wagens mit allem Zubehör betragen rund 100 000 L. Für den regelmässigen Betrieb der Strecke Mailand-Monza mit 11 Zügen täglich in jeder Richtung genügen die beiden bereits fertiggestellten Wagen; es werden aber wahrscheinlich noch sechs weitere gleichartige Wagen angeschafft werden, um auch einen ähnlichen Betrieb zwischen Mailand und Pavia, 36 km, einzurichten. Auch ist die Absicht vorhanden, die Wagen bei der grossen elektrischen Ausstellung, die in Como zur 100 jährigen Voltafeier stattfinden wird, von Mailand bis Como laufen zu lassen.

Der Fahrpreis für die Strecke Mailand-Monza beträgt 60 Cts. in der I. Klasse und 35 Cts. in der II. Klasse. Die Fahrkarten werden im Wagen selbst ausgegeben. In der kurzen Zeit, in der der elektrische Betrieb eröffnet ist, hat sich der Verkehr anstandslos und ohne Unregelmässigkeiten abgewickelt.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Ausscheiden der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn aus dem Verein.

Nachdem am 1. Januar d. J. der Betrieb der auf belgischem Gebiete gelegenen Strecke der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn auf die belgische Staatseisenbahn und die auf niederländischem Gebiete gelegene Strecke derselben in den Betrieb der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen übergegangen ist, ist die Lüttich-Mastrichter Eisenbahn aus dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen ausgeschieden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 15. Februar d. J. ist die an der Strecke Minden-Hamm (4,3 km von Porta und 5,6 km von Oeynhausen, Nordb.) gelegene Haltestelle Vennebeck für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr mit der Einschränkung eröffnet worden, dass die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffsendungen ausgeschlossen ist.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 10. Februar d. J. ist die an der Strecke Stolp-Danzig zwischen Rheda und Kielau gelegene Haltestelle Rahmel, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Stückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Leichen sowie Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Die Stationen Burbach (Sieg) und Neunkirchen (Sieg) der Deutz-Giessener Strecke haben die Bezeichnung Burbach (Westf.) bezw. Neunkirchen (R. B. Arnsberg) erhalten. Ferner die Stationen Morsbach bei Wissen der Nebenbahn Wissen-Morsbach die Bezeichnung Morsbach (Kreis Waldbröl) und die Haltestelle Reichelsheim der Strecke Friedberg-Beienheim-Nidda die Bezeichnung Reichelsheim (Wetterau.)

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 547 vom 6. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anträge auf Abänderung des Artikels 15 des „Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement" sowie des Uebereinkommens über die Verschleppung von Gütern usw. (abgesandt am 15. Februar d. J.).

Nr. 598 vom 10. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung der vollspurigen Strecken der Schneebergbahn zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 14. Februar d. J.).

Nr. 632 vom 10. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung von Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 14. Februar d. J.).

Nr. 646 vom 9. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend die neue Geschäftsordnung des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs (abgesandt am 14. Februar d. J.).

Nr. 647 vom 9. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das alphabetische Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen (abgesandt am 14. Februar d. J.).

Nr. 707 vom 14. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 46 des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, Dresden, den 3 Februar d. J. (abgesandt am 15. Februar d. J.). (Die nächste Sitzung soll in Salzburg stattfinden. Die nähere Bestimmung der Zeit bleibt der vorsitzenden Verwaltung im Einvernehmen mit der geschäftsführenden Verwaltung überlassen.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Druckfehlerberichtigung. Die im Verordnungsblatte Nr. 13 vom 2. Februar a. c., Seite 425 sub 104 (bezw. in Nr. 10 Seite 158 lfd. Nr. 325 d. Ztg.) verlautbarte Kundmachung, ist im vierten Absatze, fünfte (bezw. sechste) Zeile wie folgt zu berichtigen, und zwar:

statt: „*) 2) 8) sowie die hierzu gehörigen Fussnoten" soll es richtig lauten:

„* 2) 8) sowie die zu 8) gehörige Fussnote."

Wien, am 9. Februar 1899. (473)

Deutsch - österreichisch - ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

(Druckfehlerberichtigung.)

In der vom 1. August 1898 gültigen Neuauflage des Verbandsgütertarifes Theil II, Heft 1, auf Seite 6, muss es in der dritten Zeile von unten, statt „des Ausnahmetarifes Nr. 1, b, II," richtig „der Ausnahmetarife Nr. 1 A und 1 B II" heissen.

Wien, am 14. Februar 1899. (474)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
im Namen der Verbandsverwaltungen.

2. Nachruf.

Gestern Nachmittag 6½ Uhr verschied nach mehrmonatlichem schweren Leiden der Baurath **Fritz Ricken.** Wir verlieren in ihm einen lieben Kollegen, einen treuen und unermüdlichen Mitarbeiter. Durch die Reinheit und Zuverlässigkeit seines Charakters, durch die Güte seines Herzens war er uns ein stetes Vorbild. Wir werden ihm ein bleibendes, treues Andenken bewahren!

Oldenburg, den 13. Februar 1899. (475)

Der Präsident,
die Mitglieder und Oberbeamten
der grossherzoglichen Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Strecken.

Am 1. März d. J. wird die Reststrecke Landsberg Brückenvorstadt-Landsberg a/W. der Nebenbahn Meseritz-Landsberg a/W. dem öffentlichen Verkehr übergeben und damit der direkte Bahnverkehr zwischen den Strecken Cüstrin-Landsberg a/W. Stadt-Kreuz und Meseritz-Landsberg a/W. hergestellt werden.

Die spitze Entfernung von Landsberg Brückenvorstadt bis Landsberg a/W. Stadt beträgt 0,93 km.

Dem Personenverkehr dienen die nachstehend angegebenen zwischen Meseritz und Landsberg a/W. verkehrenden Züge:

402	404	406	408	Stationen	403	405	407	409
II.—IV. Klasse					II.—IV. Klasse			
5.20	10.35	2.25	8.25	Abf. Meseritz . . . . . . Ank.	7.39	2.00	4.38	9.26
	10.48	×2.39	8.42	Glembuch	7.25	1.49	4.24	9.12
5.47	11.01	2.54	9.03	Poppe	7.10	1.37	4.09	8.56
6.07	11.15	3.10	9.22	Schwerin a/W.	6.54	1.25	3.53	8.38
6.19	11.25	×3.21	9.34	Krebse	6.38	×1.16	×3.39	8.19
6.33	11.33	3.35	9.45	Trebisch	6.28	1.09	3.30	8.09
6.49	11.43	3.49	9.58	Berkenwerder	6.12	1.00	3.17	7.56
7.04	11.54	4.06	10.14	Dechsel	5.57	12.50	3.04	7.41
7.13	12.01	4.14	10.22	Kernein	5.47	12.43	2.56	×7.31
7.22	12.06	4.23	10.29	Rosswiese	5.40	12.38	2.49	7.25
7.35	12.15	4.36	10.42	Landsberg a/W. Brückenvorstadt	5.31	12.30	2.40	7.15
7.41	12.20	4.41	10.47	Ank. Landsberg a/W. . . . Abf.	5.25	12.23	2.30	7.05

Mit dem Tage der Betriebseröffnung tritt die genannte Reststrecke einschliesslich Bahnhof Landsberg Brückenvorstadt in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg über.

Wie für die übrigen Theilstrecken dieser Nebenbahn haben die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands für die Reststrecke Gültigkeit.

Die durch Eröffnung dieser Strecke in den Gruppentarif II und in den Gruppenwechseltarifen mit den preussischen Staatsbahnen entstehenden Entfernungsabkürzungen sind von den geschäftsführenden Direktionen bereits festgestellt worden. Bis zum Erscheinen von Nachträgen zu diesen Tarifen ist der Frachtberechnung die Entfernung für Landsberg Brückenvorstadt unter Zuschlag von 1 km für Landsberg a/W. — ebenso in umgekehrter Richtung — zu Grunde zu legen.

Posen, den 11. Februar 1899. (476)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Eröffnung von Stationen.

Am 1. März d. J. wird der auf der Bahnstrecke Tilsit-Stallupönen zwischen Pillkallen und Schwirgallen gelegene Haltepunkt Schilleningken für den beschränkten Personen-, Gepäckverkehr mit den Stationen der Strecke Tilsit bis Stallupönen sowie mit Königsberg und Gumbinnen eröffnet.

Die auf der Strecke Tilsit-Stallupönen verkehrenden Züge werden nach Bedarf halten.

Die Abfahrt der Züge von Schilleningken findet wie folgt statt:

Richtung nach Tilsit:

Zug	Abfahrt			
962	4 Uhr	32 Minuten	Morgens	
952	6 „	45 „	„	
954	1 „	17 „	Nachmittags	
956	5 „	50 „	„	
964	9 „	14 „	Abends	

Richtung nach Stallupönen:

Zug	Abfahrt			
963	5 Uhr	19 Minuten	Morgens	
951	8 „	32 „	Vormittags	
953	3 „	24 „	Nachmittags	
955	7 „	35 „	Abends	
965	9 „	42 „	„	

Gepäckstücke werden von Schilleningken unabgefertigt mitgenommen. Etwaige Fracht hierfür wird auf der Endstation erhoben.

Königsberg i/Pr, den 31. Jan. 1899. (477)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Die Wasserumschlagsstelle in Maltsch wird am 15. d. Mts., die Wasserumschlagsstelle in Pöpelwitz am 20. d. Mts. eröffnet. Die Wasserumschlagsstelle am Oderhafen in Breslau bleibt voraussichtlich bis Ende d. Mts. — noch geschlossen.

Breslau, im Februar 1899. (478)

Königliche Eisenbahndirektion.

Getreideverkehr von ostdeutschen Stationen nach preussisch/österreichischen Grenzstationen.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. wird die Station Wiederau des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg in den Ausnahmetarif für den oben bezeichneten Getreideverkehr einbezogen.

Die Frachtsätze sind von dieser Station zu erfahren.

Breslau, den 14. Februar 1899. (479)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 20. März alten/1. April neuen Stils 1899 wird zum deutsch-russischen Gütertarif, Theil III B, der achte Nachtrag herausgegeben. Er enthält die Aufnahme neuer Stationen, andere Frachtsätze für mehrere Stationen der bayerischen Staatsbahnen, andere Frachtsätze für Eilgut und Stückgut, einen neuen Ausnahmetarif 23 für die Beförderung von Stückgütern zur Ausfuhr über See, sowie Berichtigungen. Infolge Richtigstellung von Entfernungen und Frachtsätzen enthält der Nachtrag auch einige Erhöhungen.

Druckstücke des Nachtrages sind vom 1. März 1899 neuen Stils durch Vermittelung der Verbandstationen zu beziehen; bis dahin ertheilt über einzelne Frachtsätze unser Centralabrechnungsbüreau Auskunft.

Bromberg, den 6. Februar 1899. (480)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. März 1899 gelangen im Gütertarif der Gruppe I (Bromberg, Danzig, Königsberg) neue Ausnahmetarife für Holz zur Einführung und zwar:

Ausnahmetarif 1a für Schleif- und Cellulosehölz von Binnenstationen aus dem Gebiet östlich der Weichsel nach den Stationen Goldap, Königsberg i. Pr. Ost-, Kai- und Lizentbahnhof, Tilsit und Wehlau.

Seehafen-Ausnahmetarif G für inländisches Holz der Spezialtarife II und III zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern von Stationen desselben Gebietes nach den Hafenstationen Danzig l. Th., Ol. Th. und Weichselbhf., Elbing, Königsberg i. Pr. Ost-, Kai- und Lizentbahnhof, Memel und Neufahr, wasser.

Die Anwendung des Seehafen-Ausnahmetarifs G erfolgt unter Beachtung der im Abschnitt B des Gütertarifs der Gruppe I (Seite 10—17) enthaltenen Kontrolvorschriften.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 13. Februar 1899. (481)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. wird die württembergische Station Trossingen Ort in den Saarkohlentarif Nr. 7 aufgenommen.

Die Frachtsätze können bei den be-

theiligten Abfertigungsstellen erfragt werden.
St. Johann-Saarbrücken, 13. Febr. 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. März d. J. wird die Station Miste der holländischen Eisenbahn in folgende Tarifhefte vom 1. April 1895 aufgenommen und zwar in das Heft A 3 mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Ruurlo, in die Hefte C 3 und E mit denen der Station Lichtenvoorde.
Elberfeld, den 10. Februar 1899. (483)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Die im Heft 1 des hanseatisch-ostdeutschen Gütertarifs bezw. im Nachtrag 1 zu demselben bei dem Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) für den Verkehr mit den Stationen der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn vorgesehene Erhöhung der Entfernungen tritt vom 15. Februar d. J. ab nicht mehr ein. Von diesem Tage ab werden im Verkehr mit den Stationen der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn der Frachtberechnung zu den Sätzen des Rohstofftarifs die im Kilometerzeiger angegebenen Entfernungen ohne Erhöhung zu Grunde gelegt.
Berlin, den 11. Februar 1899. (484)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

a) Vom 15. Februar d. J. ab kommt der bei der Frachtberechnung für die Artikel: Kartoffeln usw. und Rüben usw. des Ausnahmetarifs 9 im Verkehre mit den Stationen der Paulinenaue - Neuruppiner Eisenbahn (Hefte 1 und 2) seither in Ansatz zu bringende Kilometerzuschlag in Wegfall.
b) Die Frachtsätze für die laut Bekanntmachung vom 13. Januar d. J. in den Ausnahmetarif 19 für thüringische etc. Waaren (Heft 1) neu einbezogene Station Lippelsdorf des Direktionsbezirks Erfurt treten erst vom Tage der Betriebseröffnung dieser Station ab in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Elberfeld, den 13. Februar 1899. (485)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn Güterverkehr.

Der im vorigen Jahre in der Zeit vom 1. März bis 31. Dezember in Geltung gewesene Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen wird im vorgenannten Verkehr mit sofortiger Gültigkeit bis zum 31. Dezember 1899 wieder in Kraft gesetzt. (486)
St. Johann-Saarbrücken, 13. Febr. 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.
Tarifheft 5.

Mit Gültigkeit vom 17. Februar d. J. bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1899, treten für die Beförderung von Holz der Abtheilung a von der Station Liezen der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach den Stationen Alt-Chemnitz, Chemnitz, Dresden, Harthau i. E., Kappel i. S. und Werdau direkte Tarifsätze in Kraft. Das Nähere ist bei den genannten Stationen zu erfahren.
Dresden, am 14. Februar 1899. (487)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. bis auf weiteres und längstens bis 31. Dezember 1899, treten für die Beförderung von Holz der Abtheilung a von den Stationen Gaisbach-Wartberg, Gurten, Obernberg-Altheim und Prägarten nach den Stationen Altenburg, Chemnitz, Freiberg in Sachsen, Grimma ob. und unt. Bahnhof, Grosssteinberg, Leubsdorf, Mügeln bei Pirna, Oelsnitz i. E., Reifland und Leipzig-Eutritzsch direkte Frachtsätze in Kraft.

Das Nähere ist bei den genannten Stationen zu erfahren.
Dresden, am 13. Februar 1899. (488)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. Februar d. J. treten im Tarifheft 1 folgende Frachtsätze des Spezialtarifs III in Kraft:
Zwischen Herzberg (Harz), königliche Eisenbahndirektion Cassel, und
Gojau, k. k. österreichische Staatsbahn . . . . 180 ₰
Weisswasser, böhmische Nordbahn . . . . 120 „
für 100 kg.
Breslau, den 11. Februar 1899. (489)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Für den Verkehr zwischen Erquelinnes (N. B.) und Zwingenberg (M. N. B.) gelangen mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab direkte Frachtsätze für Güter des Spezialtarifs III zur Einführung.

Näheres bei unserer genannten Güterabfertigung.
Darmstadt, den 11. Februar 1899. (490)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.
Tarif vom 1. Juli 1896.

Am 1. März 1899 gelangt der Nachtrag V zur Einführung, welcher neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen eine Neuauflage der Nachträge I bis IV enthält. Abdrücke sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 50 ₰ = 60 Heller (Kronenwährung) zu erlangen.
München, den 14. Februar 1899. (491)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 17. Februar alten/1. März neuen Stils 1899 wird im deutsch-russischen Verbande ein direkter Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz und Holzbaumaterialien in Wagenladungen von Stationen des mittleren und westlichen Russland nach den Hafenplätzen Königsberg, Pillau, Memel, Danzig und Neufahrwasser zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern eingeführt, welcher durch Vermittelung der Verbandstationen zu beziehen ist.
Bromberg, den 12. Februar 1899. (492)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch - österreichisch-ungarischer Verband.

Die mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. zur Einführung gelangten Frachtsätze für Holz des Spezialtarifs II und III von Wien etc. nach Salzungen gelten in gleicher Höhe auch für die Stationen Floridsdorf K. F. N. B., Floridsdorf-Jedlesee und Korneuburg Oe. N. W. B. sowie Stadlau St. E. G.
Breslau, den 15. Februar 1899. (493)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Frachtberechnung für Kalisalze.

Im Gruppen- und Gruppenwechselverkehr der preussisch - hessischen Staatseisenbahnen sowie im Wechselverkehr der preussisch - hessischen Staatseisenbahnen mit Stationen der oldenburgischen Staatsbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn erhält in Abänderung unserer Bekanntmachung vom 1. Januar 1899 das Waarenverzeichniss:
a) des Ausnahmetarifs 3 (Kalitarif),
b) des Ausnahmetarifs für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 — Seite 1 unter I B. b —

mit Gültigkeit vom 15. Februar 1899 folgende Fassung:
1. rohe Kalisalze, als: Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sämmtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull oder Torfstaub gemischt;
2. Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia, bis zu einem Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, auch kalzinirt;
3. kalzinirter gemahlener Kieserit.

Anmerkung: Dieser Tarif findet keine Anwendung auf Sendungen zu gewerblichen oder zu Badezwecken.

Soweit die Anmerkung Erhöhungen zur Folge hat, werden diese erst vom 1. April 1899 ab wirksam.
Berlin, den 11. Februar 1899. (494)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar l. J. treten für Bensheim und Darmstadt Hauptbhf. M. N. B. mit Stationen der süddeutschen Eisenbahn - Gesellschaft direkte Frachtsätze — mit theilweiser Beschränkung auf Wagenladungen — in Kraft.

Näheres bei den Güterabfertigungen.
Darmstadt, den 11. Februar 1899. (495)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr.

Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz zwischen den Stationen Diepenbeek, Hasselt (Station), Helchteren, Neerpelt und Zonhoven der ehe-

maligen Lüttich-Limburger Bahn (jetzt belgischen Staatsbahn) sowie Bockryk und Genck der Hasselt-Maeseycker Bahn einerseits und Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Elberfeld, Essen, Köln und Münster sowie der Station Georgsmarienhütte der Georgsmarienhütten-Eisenbahn andererseits vom 1. November 1890 nebst Nachtrag I wird am 1. April 1899 aufgehoben. Eisenerzsendungen von den vorbezeichneten Stationen werden vom 1. April d. J. ab nur noch zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 7 der Hefte A, B und C des rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarifs abgefertigt.

Frachterhöhungen treten nicht ein, da die Frachtsätze des letzteren Tarifs billiger, als die zur Aufhebung kommenden oder mit denselben gleich sind.

Elberfeld, den 11. Februar 1899. (496)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarifheft 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. bis auf weiteres und längstens bis 31. Dezember 1899 treten für die Beförderungen von Holz der Abtheilung b nachstehende Frachtsätze in Kraft:

	Pfennig für 100 kg
von Pürglitz nach Zwickau i/S. .	83
von Stadtl nach Zwickau i/S. . .	83
von Vraz nach Falkenstein . . .	78

Dresden, den 13. Februar 1899. (497)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Russisch-ostpreussischer Verkehr über Grajewo.

Der Gütertarif ist in einer neuen Auflage erschienen. Die Neuauflage ist ein Abdruck des früheren Tarifs vom 20. Dezember 1894 a./1. Januar 1895 n. St. mit Berücksichtigung der inzwischen herausgegebenen 7 Nachträge. Dieselbe ist vervollständigt durch Angabe der einzuhaltenden Leitungsvorschriften und den Anhang zum Tarif, welcher die in beschränkter Zeit über Grajewo gültigen direkten Frachtsätze von russischen Stationen der hinter Minsk und Gomel gelegenen Bahnen nach Königsberg und Pillau enthält. Der neue Tarif tritt mit dem 1./13. Februar 1899 in Kraft. Abdrücke desselben sind zum Stückpreise von 2,50 ℳ bei der Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof erhältlich. Der Tarif von 1895 wird mit gleichem Tage ausser Kraft gesetzt.

Königsberg, den 12. Februar 1899.
Direktion (498H&V)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1899 gelangt der Ausnahmetarif Nr. 24 für die Beförderung von Bord-, Pflaster-, Bruch- und Saumsteinen etc. zur Einführung.

München, den 10. Februar 1899. (499)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Einführung des Nachtrages III zum Lokalgütertarife Theil II vom 1. Februar 1894.

Mit 1. März l. J. tritt zum Lokalgütertarife Theil II vom 1. Februar 1894 der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält den Gebührentarif für die Lokalbahn Böhm.-Leipa-Niemes, ferner Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes und des hierzu erschienenen Nachtrages II.

Exemplare des Nachtrages III können durch die Direktion und durch die Stationen zum Preise von je 50 Hellern bezogen werden.

Teplitz, am 13. Februar 1899. (500)
Die Direktion.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarifheft 2 vom 1. Februar 1898.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1899, wird der im Tarifhefte 2 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes als Anhang b) auf Seite 404 enthaltene, bis Ende Dezember 1898 bestandene Tarif für Sammelgüter aller Art, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Wagen unverändert erneuert.

Wien, am 10. Februar 1899. (501)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Für die direkte Beförderung von Personen, Reisegepäck und Leichen zwischen Stationen der preussischen Staatseisenbahnen (Eisenbahn-Direktionsbezirke Cassel, Elberfeld, Essen a. d. Ruhr, Hannover, Köln und Münster i. W.) einerseits und Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Georgsmarienhütten- und der westfälischen Landeseisenbahn andererseits tritt zum 1. April d. J. ein neuer Tarif in Kraft.

Durch denselben werden aufgehoben:

a) der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Elberfeld, Essen a. d. Ruhr, Hannover, Köln und Münster i. W. einerseits und Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn andererseits, Theil II nebst Antheilsübersicht, gültig vom 1. August 1896;
b) der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirkes Münster i. W. einerseits und Stationen der Georgsmarienhütten-Eisenbahn andererseits nebst Antheilsübersicht, vom 1. März 1897;
c) der Tarif für die direkte Beförderung von Personen zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirkes Köln (rrh.) einerseits und Stationen der Warstein-Lippstadter (jetzt westfälischen Landeseisenbahn) andererseits, gültig vom 18. Juni 1888;
d) der für den Verkehr der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen, der grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen und angeschlossenen Privatbahnen herausgegebene Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II vom 1. Oktober 1896, nebst Nachtrag 1, soweit die Beförderung von Leichen im Verkehr zwischen Stationen der an diesem Tarife betheiligten Verwaltungen in Frage kommt.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau. (502)

Münster i. W., den 15. Februar 1899.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

7. Lade- und Lieferfristen.

Vom 1. April d. J. ab werden die besonderen Bestimmungen unter Ziffer 2 zu § 56 und Ziffer 1 zu den §§ 68 und 69 der Verkehrsordnung im Binnengütertarif der Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn wie folgt geändert:

Zu § 56 (Ziffer 2).
Auflieferung und Beförderung des Gutes.

Sofern nicht eine andere Frist festgesetzt und durch Aushang in den Güter-Abfertigungsräumen, sowie durch Veröffentlichung in einem Lokalblatte bekannt gemacht ist, hat die Beladung von Wagen mit solchen Gütern, deren Verladung dem Versender obliegt, sofern die Wagen bis Vormittags 9 Uhr ladebereit gestellt sind und die Absender des Gutes innerhalb eines Umkreises von 2 km von der Station wohnen, noch innerhalb der Geschäftsstunden des laufenden Tages, sonst aber innerhalb der nächsten 12 Tagesstunden nach der Bereitstellung zu erfolgen.

Zu §§ 68 und 69 (Ziffer 1).
Verfahren bei Ablieferung des Gutes. Fristen für die Abnahme der nicht zugerollten Güter.

Sofern nicht eine andere Frist festgesetzt und durch Aushang in den Güter-Abfertigungsräumen, sowie durch Veröffentlichung in einem Lokalblatte bekannt gemacht ist, sind abzunehmen:

1. Güter, deren Abladen den Empfängern obliegt, sofern die Benachrichtigung von dem Eingange und die Bereitstellung der Wagen dergestalt erfolgt, dass die Ladefrist spätestens um 9 Uhr Vormittags beginnt und sofern die Empfänger des Gutes innerhalb eines Umkreises von 2 km von der Station wohnen, noch im Laufe der Geschäftsstunden dieses Tages, sonst aber innerhalb 12 Tagesstunden nach dem Zeitpunkte der Benachrichtigung oder Bereitstellung.
2. Güter, deren Abladen den Empfängern nicht obliegt, binnen 24 Stunden nach erfolgter Benachrichtigung oder Ankunft während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden.

Die bisherigen Nummern 2 bis 6 werden in 3 bis 7 abgeändert.

Die vorstehenden zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Perleberg, den 13. Februar 1899. (503)
Die Direktion der Prignitzer Eisenbahn,
zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

8. Verdingungen.

Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien pro 1899/1900 für die uns unterstellten Bahnen soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Angebote mit der Aufschrift

„Submission auf Betriebs- und Werkstättenmaterialien"

sind bis spätestens am 1. März d. J., Vormittags 10 Uhr an die unterzeichnete Stelle einzureichen, bei welcher auch die Lieferungsbedingungen eingesehen resp. gegen Einsendung von 75 ₰ bezogen werden können.

Darmstadt, im Februar 1899. (504)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

Die Lieferung des eisernen Ueberbaues für die Brücke über die Sasper-Kehle in der Verbindungsbahn zwischen dem Weichselbahnhofe und dem Rangirbahnhofe Saspe, bestehend aus rund 7,9 t Flusseisen und rund 0,5 t Gusseisen soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen usw. können werktäglich während der Dienststunden im Geschäftsraum der unterzeichneten Betriebsinspektion eingesehen, auch gegen vorherige gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ. von derselben bezogen werden.

Die mit entsprechender Aufschrift versehenen Angebote sind bis zum 24. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr bei der unterzeichneten Betriebsinspektion einzureichen, wo sie in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter geöffnet werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Danzig, den 8. Februar 1899. (505)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

Behufs Verdingung der Lieferung von 7 450 cbm kiefernem oder fichtenem Scheitholz ist Termin

auf den 8. März d. J.,
Vormittags 11 Uhr

im Direktionsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, Bahnhofstrasse 23, anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen können bei unserer Kanzlei (Zimmer 83) eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in baarem Gelde von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Erfurt, den 6. Februar 1899. (506)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung nachstehender Baumaterialien, und zwar:

a) Telegraphenstangen aus Kiefernholz:
150 Stück je 10,0 m lang,
1 000 „ „ 8,5 „ „ und
150 „ „ 7,0 „ „

b) Telegraphenstreben aus Kiefernholz:
350 Stück je 5,0 m lang

soll vergeben werden. Zu diesem Zwecke ist Termin am

24. Februar 1899, Vormittags 11 Uhr,

bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bahnhofsstrasse 23, wo dieselben auch zur Einsicht offen liegen, gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in baar, nicht in Marken, zu beziehen.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 7. Februar 1899. (507)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, sowie der Arbeiten zu den kleineren Brücken, Durchlässen, Wegeunterführungen und Wegebefestigungen einschliesslich Lieferung von Materialien behufs Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Eisenbahn von Bodenburg nach Elze im Loose 12 (71 871 cbm Bodenbewegung, 58 024 qm Böschungsflächen, 17 cbm Beton, 80 qm Spundwände, 764 cbm Bruchsteinmauerwerk, 46 cbm Werksteine, 2 118 qm Pflaster und 2 100 qm Chaussirung).

Termin: Mittwoch, den 15. März 1899, Mittags 12 Uhr,

bei der königlichen Eisenbahnbauabtheilung in Elze (Hannover), Fluthstrasse 18. Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ. in Baar (nicht in Briefmarken) an die Bauabtheilung in Elze, nur von der letzteren bezogen werden.

Zuschlagsfrist vier Wochen.

Hannover, den 13. Februar 1899. (508)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung des Bedarfs an:

1. Kohlen,
2. Schmier- etc. Materialien als: Schmieröl, Brennöl, Petroleum, Talg, Putzwolle, weisse und grüne Seife,
3. Farben, Drogen, Chemikalien etc.
4. Eisen und Eisenwaaren etc.,
5. Kies sowie
6. die Ausführung von Pflasterarbeiten

für das Etatsjahr 1899/1900 soll vergeben werden. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum 2. März 1899, Vorm. 10 Uhr hierher einzureichen.

Bedingungen liegen im diesseitigen Zahlmeister-Geschäftszimmer aus; auch können dieselben von dort bezogen werden.

Berlin, den 15. Februar 1899. (509)

Betriebsabtheilung der Militäreisenbahn.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die Herstellung des Unterbaues der Loose IV, V, VI, VII und VIII der Bahnlinie Neustadt-Hüfingen, vorwiegend bestehend in:

	Loos IV	Loos V	Loos VI	Loos VII	Loos VIII
1. Erd- und Felsarbeiten cbm	96 500	72 800	96 400	73 000	35 400
2. Chaussirungsarbeiten . qm	4 200	22 300	11 200	17 800	3 700
3. Gleisbettung . . . . cbm	4 800	6 300	5 600	7 100	2 200
4. Bruchsteinmauerwerk „	2 450	2 600	2 000	1 700	5 300
5. Gewölbmauerwerk . . „	50	150	80	50	550

soll im Wege öffentlichen Ausschreibens vergeben werden.

Angebote auf einzelne oder mehrere Loose sind spätestens

Sonnabend, den 4. März d. J., Nachmittags halb 6 Uhr,

mit der Aufschrift:

Angebot für den Bau der Linie Neustadt-Hüfingen

verschlossen und frankirt auf dem diesseitigen Geschäftszimmer einzureichen.

Bedingnissheft, sowie auch Formulare für den Verdingungsanschlag sind gegen Erstattung der Selbstkosten auf unserer Kanzlei in Empfang zu nehmen, woselbst auch die Pläne zur Einsicht aufliegen.

Die Zuschlagsfrist beträgt drei Wochen.

Neustadt im Schwarzwald, den 11. Februar 1899. (510)

Grossh. Eisenbahnbauinspektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes der österr. Linien an indigoblauem Wagentuch im laufenden Jahre per 1 000 m, lieferbar franco einer Station der k. k. pr. Südbahngesellschaft, im Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung hat im Laufe des Jahres, je nach Bedarf, in Partien von ca. 200 m zu erfolgen, und ist die erste Partie im Monat März zu liefern. Die Uebernahme des gelieferten Tuches erfolgt im gesellschaftlichen Materialmagazine Wien.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse und die Schiedsgerichtsordnung können im Büreau der Materialverwaltung (Wien, Südbahnhof, Restaurationsgebäude, 1. Stock) behoben oder per Post bezogen werden.

Die Offerte sind mit einer, in gesetzlich gültiger Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Kr. und mit der Aufschrift „Offerte auf Wagentuch" versehen, versiegelt bis längstens 22. Februar l. J., Mittags einzubringen.

Die k. k. priv. Südbahngesellschaft behält sich vor, nach Ermessen die Lieferung des ganzen Quantums an einen, oder auch getheilt, an mehrere Offerenten zu vergeben.

Der Offerent hat im Offerte ausdrücklich zu erklären, dass er in die Lieferbedingnisse und in die Schiedsgerichtsordnung Einsicht genommen habe und dieselben vollinhaltlich anerkenne.

Offerte, welche diese Erklärung nicht enthalten, nicht entsprechend adjustirt sind oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Februar 1899. (511)

Die Materialverwaltung.

9. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Vorbehaltlich höherer Genehmigung versteigern wir am

Donnerstag, den 23. d. Mts., Vormittags 10 Uhr

unsere Vorräthe an altem Kupfer von Feuerbüchsplatten, Kupferabfällen, Kupferspänen sowie Roth- und Gelbgussspänen an den Meistbietenden.

Bis zu genanntem Termin werden auch schriftliche Angebote angenommen.

Zuschlagsfrist 6 Tage.

Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichniss werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Karlsruhe, den 10. Februar 1899. (512)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

10. Offene Stellen.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Gesucht wird zum sofortigen Antritt ein Bahnmeister.

Meldungen mit Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüche sind an die Betriebsdirektion in Luckau N./L. zu richten. (513)

Niederlausitzer Eisenbahn.

Zum 1. April d. J. suchen wir einen im Eisenbahnbau und Betrieb erfahrenen tüchtigen Techniker als Betriebskontroleur.

Meldungen mit Angabe der bisherigen Thätigkeit und Zeugnissabschriften sowie Gehaltsansprüche sind an die Betriebsdirektion der niederlausitzer Eisenbahn in Luckau N./L. zu richten. (514)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Dem Büreau des Vereins bis zum 21. Juli Vorm. gemeldet.

Nr. 14. Berlin, am 26. Juli 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	8	1	Pack	Eisenwaaren —	20	1	München Centr.	Bayerische Stsb.	
2	A G H	—	1	Stück	Schwelle —	—	2	Schulitz	K. E.-D. Bromberg	
3	A N	49. 66. 76.	3	Säcke	Holzkohle —	155	3	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
4	A P	28115	1	Fass	{1 Blechgefäss ansch. Farbe enth.}	45	4	Barmen=Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	*)
5	B	4	1	Sack	l. Cementsäcke —	8	5	Remscheid	"	
6	B	—	2	Kisten	Gurken —	30	6	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
7	B	4	1	Verschl.	2 Kisten —	13	7	Goch	"	
8	B A B	—	1/8	Tonne	leer, gebr. —	10	8	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
9	{B B L}	2818	1	Fässchen	Senf —	5	9	Heiligenstadt	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
10	B B L	2816	1	—	kl. Fässchen —	5,5	10	Leinhausen	K. E.-D. Hannover	
11	{B ⟨B⟩ D}	2324	1	—	leere Kiste —	13	11	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
12	B & Co	{325 326/36}	1 11	Pack "	Jalousien — Leitern —	{22 150}	12	München Centr.	Bayerische Stsb.	
13	B F	1120	1	Ballen	Baumwollenwaaren	22	13	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
14	B L	—	1	Korb	grüne Bohnen —	16	14	"	"	
15	B O & Co	416	1	"	Eisenwaaren —	57	15	München Centr.	Bayerische Stsb.	
16	B R	73	1	Pack	2 Stühle —	8	16	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
17	B St B	—	1	—	Brustbaum —	—	17	Simbach	Bayerische Stsb.	
18	B V	—	1	—	l. graues Körbchen	2	18	Alzei	Direktion Mainz	
19	C	592	1	—	Bettrahmen —	—	19	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
20	C D	614	1	{Tischverschlag}	{1 Tisch, eichen, gedrehte Füsse}	21,5	20	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
21	C J	3	1	Ballen	alte Säcke —	41	21	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
22	C K	—	1	Korb	Kirschen —	12,5	22	Oppenheim	Direktion Mainz	**)
23	C L	15033	1	Kiste	gefüllt —	12	23	Jüterbog	K. E.-D. Halle a/S.	
24	C S	305	1	Bund	Stabeisen —	24	24	Ratingen West	K. E.-D. Elberfeld	
25	D A	462	1	Kollo	Scheerbäume —	27	25	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
26	D R	876	1	—	leeres Fass —	72	26	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
27	E	78	1	Kiste	2 l. Blechbüchsen —	6	27	"	"	
28	E	466	1	"	alte Säcke —	35	28	K.=Deutz B. M.	"	
29	E B	5	1	—	l. Verschlag —	15	29	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
30	E G	406	1	Pack	Papier —	47	30	{Altendorf=Essen Süd}	K. E.-D. Essen	
31	E P	8106	1	Ballen	— —	42	31	Malsfeld	K. E.-D. Cassel	Brüssel beschr.
32	E R	32	1	Fass	Erdfarbe —	55	32	Mayen Ost	St. Johann=Saarbr.	
33	F	—	1	—	Ofenthür —	13	33	Würzburg	Bayerische Stsb.	
34	F	—	2	Stäbe	Flacheisen —	—	34	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
35	F C	286	1	Kiste	eis. Deckel —	26	35	K.=Deutz B. M.	K. E.-D. Köln	
36	{F/D}	{5458 4283 3600}	3	—	leere Fässer —	29	36	Oldesloe	K. E.-D. Altona	Oldesloe.
37	{F/D}	{5458 4283 3600}	3	—	leere Fässer —	29	37	{Magdeburg=Sudenburg}	K. E.-D. Magdeburg	{beklebt von Elberfeld.
38	F L	19444	1	{Korb mit Blechflasche}	Oel —	30	38	Barmen=Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
39	F V	—	2	Pack	Eisenbügel —	4	39	Hattingen	K. E.-D. Essen	
40	F Z	3854	1	Sack	Kaffeeabfall —	26	40	Duisburg	"	***)
41	G A	520	1	Ballen	{blaue, neue Arbeitshosen}	16	41	Grevenbrück	K. E.-D. Elberfeld	
42	G B C	4961	1	Bund	3 Stangen Rundstahl	35	42	Hagen	"	
43	G C	2829	1	Ballen	Gewebe —	12	43	Charlottenbrunn	K. E.-D. Breslau	
44	G G	520	1	Kiste	? —	52	44	München Centr.	Bayerische Stsb.	

*) Beklebezettel der Franz. Nordbahn „Allemagne via Jeumont.“
**) Auf der Strecke Oppenheim-Guntersblum gefunden.
***) Beschr. Köln-Gerduisburg v. 8./6.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
45	G G	—	2	—	neue, unangestrichene Seitentheile einer Bettstelle	20	45	Darmstadt	Main-Neckarb.	*)
46	G G	5322	1	Pack	Nieten	2	46	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
47	G H	7026	1	Ballen	Leder	47	47	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
48	G H	—	1	Kollo	Schraubstöcke	68	48	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
49	G M	1/2	1	Fass	gefüllt	616	49	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
50	G N	2869	1	—	eis. Bettstelle	28	50	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
51	G R	784	1	—	leerer Verschlag	25	51	Bremen H.	„	
52	H	5	2	—	eis. Ofenplatten	7	52	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
53	H	3	1	Fass (Eisenblech)	Benzin	279	53	Eilsleben	K. E.-D. Magdeburg	
54	H	4	1	—	Deichsel zur Mähmaschine	22	54	Teterow	Meckl. Friedr. Franzb.	
55	H B	9410	1	Kiste	Holzwaaren	28	55	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
56	H C / M F	299/309	11	Ballen	Baumwollproben	449	56	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
57	H D	442	1	—	leere Kiste	55	57	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
58	H D	150	1	Bund	Stangen	—	58	Langendreer Nord	K. E.-D. Essen	
59	H E & Co	26	1	—	leeres Fass	48	59	Lindau	Bayerische Stsb.	Tournai beschr.
60	H L	2123	1	Kiste	Schwefelsäure	15	60	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
61	H M H	—	1	—	leerer Korb	4,5	61	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
62	H T	11	1	Sack	eichene Parkettboden-Bretter	28	62	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
63	H U	3972	1	Kiste	gefüllt	38	63	Mannheim C.	Direktion Mainz	
64	J	1283	1	Beutel	Holzschrauben u. Beschläge	1	64	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
65	J	1	1	Sack	leer	4	65	Wanne	K. E.-D. Essen	
66	J B	51	1	Kollo	4 Eisentheile	3,5	66	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
67	J B	5	1	Kiste	Holzw., polirte Rosetten	14	67	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
68	J K	19. 555	1	—	leeres Fass	11	68	K.-Deutz B. M.	„	
69	J N	1245	1	Ballen	gefüllt	183	69	Mannheim C.	Direktion Mainz	
70	J R	—	1	Pack	Eisenwaaren	5	70	Regensburg	Bayerische Stsb.	
71	K	129	1	Bl.	Filzabfälle	103	71	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
72	K	—	6	—	neue runde Körbe	20	72	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
73	K A W	2853	1	Kiste	Eisenw., Feilen etc.	146	73	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
74	K & Co	70870 A	1	Stange	Stahl	15	74	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
75	K K N B nordöstl. L.	—	2	Stück	Vorsatzbretter	—	75	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	
76	K P M	2146	1	Kiste	gefüllt	39	76	Mannheim C.	Direktion Mainz	
77	K & S	9512	1	—	leeres Fass	22	77	Werdau	Sächsische Stsb.	
78	L E	10322	1	Kiste	?	34	78	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
79	L F C	—	1	„	Lampengläser	54	79	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
80	L G M	1095	1	Kollo	4 eis. Fussmatten	11	80	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
81	L H	2	1	Kiste	Pflaumen	28	81	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
82	L U	2080	1	„	Flaschen	30	82	Mainz	Direktion Mainz	
83	L / W M L	17 / I	1	„	Bolzen u. Scheiben aus engl. Stahl	—	83	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	**)
84	L W	387	1	„	—	41	84	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Brotterode / Hamburg.
85	M	—	1	—	leerer Reisekorb	11	85	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
86	M B	1380	1	Korb	gefüllt	65	86	Mannheim C.	Direktion Mainz	
87	M C	447	1	—	Ofentheil	—	87	Biblis	„	
88	M D	—	1	Stab	Flacheisen	—	88	Gerolstein	St. Johann-Saarbr.	
89	M F	—	1	Kiste	Maschinentheil (Cylinder)	—	89	Loslau	K. E.-D. Kattowitz	
90	M K	I	1	—	1. Oelfass	35	90	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
91	M K	2760	1	—	Pflugschare	2,5	91	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
92	N D F	1790	1	Kiste	?	—	92	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
93	O C	—	2	—	leere Fässer	42	93	Mannheim C.	Direktion Mainz	
94	O O	55	1	—	leere Kiste	8	94	Mülheim-Eppingh.	K. E.-D. Essen	
95	O X	—	2	—	eis. Dachfenster	—	95	Soltau	K. E.-D. Hannover	
96	P	2442	1	Kiste	Ausfuhrgut	78	96	Gemünden	Bayerische Stsb.	
97	P A	77	1	Sack	Leim	50	97	Rüttenscheid	K. E.-D. Essen	
98	P G	25	1	—	Korbfigur	1,5	98	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
99	P K	509	1	Kiste	Leinen in Rollen (wasserdichte)	200	99	Neuwied	K. E.-D. Köln	
100	P S	9	1	—	Eisenblech	2,5	100	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
101	Q	2717	1	Kiste	leer	25	101	Magdeburg-H.	K. E.-D. Magdeburg	
102	R	—	100	Stück	Roststäbe	—	102	Hagenow L.	K. E.-D. Altona	
103	R	509	1	Kiste	Fliesen	15,5	103	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
104	R C	1943	1	„	Cigarretten	23	104	Düsseldorf*)	K. E.-D. Elberfeld	*) Eilgutabf.
105	R H	3622	1	„	Zucker	29	105	Mülheim a/Rh.	„	
106	R O	123 oder 23	1	Pack	Eisenbleche	45	106	Solingen	„	

*) Von Höchst a/M. auf Begleitschein erhalten.
**) Mit Stempel Seebohm u. Dicktail Scheffield.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
107	R P	1177	1	Korb	Schwämme u. Bürsten	—	107	K.-Deutz B. M.	K. E.-D. Köln	
108	S	501	1	Pack	Spanisch-Rohr	75	108	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
109	S	436	1	Korb	Kirschen	8	109	München Centr.	Bayerische Stsb.	
110	S	1/32	32	—	Bretter	—	110	Walsrode	K. E.-D. Hannover	
111	S C	324	1	Rolle	geflocht. Draht	—	111	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
112	S R	—	1	Fass	gefüllt	36	112	Mainz	Direktion Mainz	
113	S S	298	1	Verschlag	leer	33	113	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
114	S v J	—	1	—	Fass, leer	6	114	Krefeld	K. E.-D. Köln	
115	Stu Kl	345	1	Sack	Betten	17	115	Köslin	K. E.-D. Danzig	
116	S y	16	1	„	Erbsen	51	116	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
117	T E R	8943	1	Kiste	anschein. Wein	100	117	Tiegenhof	K. E.-D. Danzig	
118	T N	15161	1	„	leer	25	118	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
119	T R C C R	24 1024	1	Schilfserone	Tabaksblätter	70	119	Altenburg	Sächsische Stsb.	A T 1898 Deli.
120	T S N K K	—	1	—	Achsbuchsobertheil	22	120	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
121	U	999	1	Kiste	leer	17	121	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
122	W	4521	1	—	Holzstuhl	4	122	Zwickau	Sächsische Stsb.	
123	W B	54	1	—	l. Schmalzkübel	3	123	Mainz	Direktion Mainz	
124	W D	—	1	Fass	leer	—	124	K.-Deutz B. M.	K. E.-D. Köln	
125	W J	5967	1	Ballon	Flüssigkeit	58	125	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
126	W K	—	1	Fass	leer	17	126	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
127	W ✠ U	diverse	29	Ringe	Telegraphendraht	1 372	127	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
128	M. Banka	1892/94	2	Block	Weissmetall	68	128	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
129	Bennecken-dorf A. K.	1322	1	Kiste	?	85	129	Warnemünde	Meckl. Friedr. Franzb.	
130	H. Blumenthal	1—5	5	Säcke	Wollabfälle	205	130	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
131	Bromberg	31957	1	Wag.	Kohlen	—	131	Kempen	K. E.-D. Köln	
132	M. C. Cöthen	20	1	Pack	alte Säcke	21	132	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
133	A. D. Düsseldorf	—	1	Kiste	Pumpe	33	133	Kaldenkirchen	K. E.-D. Köln	
134	Exp.-Brauerei Emilienthal	—	1	„	leere Flaschen	57	134	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
135	Ess.	51548	1	Wagen	Mauersand	—	135	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
136	General-Agentur G. Hoffmann	9	1	—	Spiegel mit Rahmen	7	136	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
137	Jacob Hirsch Mannheim	—	1	Sack	leere Säcke	27	137	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
138	F. W. Köln	2926	1	Kiste	3 Fl. Cognac	5,5	138	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
139	Oswitz	6341	1	Fass	ansch. Wein	31	139	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
140	Domäne Packrac	18 21	2	—	Decken	—	140	Liblar	K. E.-D. Köln	
141	Posen	10	1	—	Herrenfahrrad	—	141	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
142	Saxonia	2¾ m/m	1	Säckchen	Schrot	12	142	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
143	Marie Thieme Görlitz	—	1	Reisekorb	Sachen	—	143	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
144	Patent Turbentinöl	—	1	Fass	Oel	82	144	K.-Deutz	K. E.-D. Köln	
145	Holländ. Margarin-Werk Fargens & Prinzen, Goch	—	1	Kübel	Margarine	6,25	145	Ellrich	K. E.-D. Cassel	
146	Dr. Wagner	—	1	Korb	Kleider	64	146	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
147	C. Wilke	—	1	Kinderwagen	Kinderbetten etc.	44	147	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	Gepäck.
148	L. Sch. Zoppot	—	1	Reisekorb	Kleider	37	148	Zoppot	K. E.-D. Danzig	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
149	gelb	I	1	Bund	Eisenstäbe	26	149	Sterkrade	K. E.-D. Essen	
150	weiss	I	1	Kollo	Roststab	5	150	Neuss	K. E.-D. Köln	
151	Serie	3	1	—	Vorhängeschloss	—	151	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
152	—	72. 73	2	Stück	Ofenkränze	8	152	Meerane	Sächsische Stsb.	
153	—	80	6	Körbe	Bohnen	48	153	Würzburg	Bayerische Stsb.	
154	—	92	1	Kiste	Zucker	28	154	Grafenau	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
155	—	99 oder 66	1	—	Vorlegebaum —	—	155	Westend	K. E.-D. Berlin	
156	—	116	1	Sack	Fruchtgummi —	—	156	K.-Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	
157	—	174	1	Pack	Eisenwaaren —	15	157	Altendorf-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
158	Gepäckkarte	216	1	—	led. dunkelbraune Hutschachtel mit Cylinder	—	158	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
159	„	353	1	Holzkoffer	Kleider —	—	159	„	„	
160	„	372	1	—	hölz. Blumenständer	—	160	„	„	
161	—	414	1	Korb	Kartoffeln —	32	161	Regensburg	Bayerische Stsb.	
162	—	419	1	—	Decke —	—	162	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
163	—	469	1	—	leeres Fass —	23	163	Mannheim C.	Direktion Mainz	
164	—	686/722	37	—	eis. Konsolen —	222	164	Bruch	K. E.-D. Essen	
165	—	702	1	Sack	Guano —	38	165	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
166	—	898	1	Fass	leer —	48	166	Krefeld	K. E.-D. Köln	
167	—	110362 106145	2	Kisten	Margarine —	32	167	Mannheim C.	Direktion Mainz	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
168	o o N	—	1	Pack	Säcke —	35	168	Hattingen	K. E.-D. Essen	
169	K	—	1	Hand-koffer in Leinen	Kleidung —	6	169	Oeynhausen N.	K. E.-D. Hannover	bez.: Söllingen.
170	Maize flour H O S 882	—	1	Kiste	Stärke —	11,5	170	Bremen H.	„	
171		256	1	Pack in grauem Papier	1 Klappstuhl —	—	171	Wermelskirchen	K. .-D. Elberfeld	
172	Y	20401	1	Kiste	gefüllt —	28	172	Mannheim C.	Direktion Mainz	
173	× (weisser Kreuz-strich)	—	1	—	Roststab —	4	173	Haan	K. E.-D. Elberfeld	
174	×	—	1	—	gusseis. Platte —	69	174	Barmen-Rittersh.	„	40 × 40 cm ☐, $3^1/_2$—$8^1/_2$ cm dick.
175	grün ×	—	1	Sack	Lumpen —	71	175	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
176	—	—	2	Stück	Achsen —	103	176	Rostock Fr. Fr.	Meckl. Friedr. Franzb.	
177	—	—	2	Kisten	Ananas —	—	177	Lichtenberg-Fr.	K. E.-D. Berlin	
178	—	—	1	Kiste	Apfelringe —	27	178	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
179	—	—	1	Bund	4 Stangen verzinktes Bandeisen	37	179	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
180	—	—	1	—	kief. Bahnschwelle —	26	180	Buschow	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
181	—	—	1	Kollo	eis. Bettstelle —	—	181	Cleve	K. E.-D. Köln	
182	—	—	1	—	Biegemaschine —	110	182	Courl	K. E.-D. Essen	
183	—	—	1	Korb	leere Blechflasche —	3	183	Speldorf	„	
184	—	—	1	—	leere Blechflasche —	—	184	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
185	—	—	1	Bund	11 Bretter —	20	185	Lindau	Bayerische Stsb.	
186	—	—	2	—	Bretter —	—	186	Niederschelden	K. E.-D. Elberfeld	*)
187	—	—	1	Ballot	Budenlaken —	15	187	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
188	—	—	1	—	Bufferstange —	—	188	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
189	—	—	1	Bund	8 eis. Bügel —	18	189	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
190	—	—	1	—	Bürste für Dachdecker	0,5	190	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
191	—	—	1	Kiste	Cigarrenkistchen —	10	191	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
192	—	—	2	Pack	Dachhaken —	16	192	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
193	—	—	1	Rolle	Dachpappe —	—	193	K.-Deutz	K. E.-D. Köln	
194	—	—	1	—	Decke, 7,5 m l. —	—	194	Liblar	„	
195	—	—	1	—	Decke, 3,20 m br., 7 m l.	—	195	„	„	
196	—	—	3	Ringe	Draht —	—	196	Camen	K. E.-D. Essen	auf der Strecke gef.
197	—	—	1	Stück	Eisen —	6,5	197	Driesen-V.	K. E.-D. Bromberg	
198	—	—	2	Kolli	Eisenrohre —	10	198	Neuss	K. E.-D. Köln	
199	—	—	1	Bund	Eisenrohre —	20	199	Schweinfurt Centr.	Bayerische Stsb.	
200	—	—	2	—	Eisenschienen —	—	200	Kaldenkirchen	K. E.-D. Köln	
201	—	—	1	—	Eisentheil mit Seiher	19	201	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
202	—	—	2	Stück	gusseis. Eisentheile	5	202	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
203	—	—	1	Pack	Eisenwaaren —	15	203	Meiderich	K. E.-D. Essen	
204	—	—	1	—	rohrartiges Façonstück	9,5	204	Oberhausen	„	
205	—	—	1	Fass	ölige schwarze Masse	27,5	205	Melsungen	K. E.-D. Cassel	
206	—	—	1	—	eisernes Fass —	82	206	Plagwitz-L.	Sächsische Stsb.	
207	—	—	1	—	Fahrrad —	—	207	Flensburg	K. E.-D. Altona	
208	—	—	1	—	Fahrradkette —	—	208	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	

*) Ca. 6 m lang, 4 cm stark, 18 cm und 22 cm breit.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
209	—	—	1	—	Fahrradständer —	6	209	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
210	—	—	2	—	Feldbahnschienen mit Schwellen	—	210	Harsum	K. E.-D. Hannover	
211	—	—	1	—	Feldbahnweiche —	—	211	Flensburg	K. E.-D. Altona	
212	—	—	1	—	hölz. Fensterflügel —	—	212	Castrop	K. E.-D. Essen	
213	—	—	2	—	hölz. Fensterrahmen —	15	213	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
214	—	—	1	Bund	eis. Fensterstangen —	—	214	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
215	—	—	1	Stange	Flacheisen —	24	215	Stallhausen	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
216	—	—	1	Pack	eis. Gabeln —	8	216	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
217	—	—	1	„	eis. Gardinenstangen	30	217	„	„	
218	—	—	1	—	Gardinenstange —	—	218	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
219	—	—	1	Pack	Gardinenstangen —	15	219	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
220	—	—	1	Ballen	Garn (Bindfaden) —	42	220	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
221	—	—	1	—	Gartenstuhl, zusammenlegbar in schw. Stoff	4	221	Landeck Schl.	K. E.-D. Breslau	
222	—	—	2	—	unverpackte, schwache Gasrohre, aus Schmiedeeisen mit aufgeschobenen Endungen aus Gusseisen	7,5	222	Zoppot	K. E.-D. Danzig	
223	—	—	1	Pack	4 Gasrohre —	—	223	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
224	—	—	1	Eimer	Gelee —	11	224	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
225	—	—	1	Schanze	Gemüse —	75	225	Kochel	Bayerische Stsb.	
226	—	—	1	Stück	eis. Gewicht —	5	226	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
227	—	—	1	—	Gussstahlambos (Sensenambos)	2	227	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
228	—	—	6	—	leb. Hühnchen —	—	228	Dresden-N. I	Sächsische Stsb.	
229	—	—	1	—	braunled. Handkoffer	13	229	Chemnitz	„	br. Segeltuch überz.
230	—	—	1	Kiste	Handwerkszeug —	6	230	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
231	—	—	1	Bund	5 Hämmer —	10	231	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
232	—	—	2	—	Hölzer (anschein. Theile einer Hobelbank)	—	232	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
233	—	—	1	Sack	Holzkohlen —	39	233	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
234	—	—	1	Kiste	Holznägel —	9	234	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
235	—	—	4	Paar	Holzschuhe —	—	235	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
236	—	—	2	—	Holzstäbe —	8	236	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
237	—	—	1	Bund	Holzstiele —	19	237	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
238	—	—	1	Korb	Kartoffeln —	54	238	Löbau	Sächsische Stsb.	verkauft.
239	—	—	2	—	verzinkte Kesseldeckel	2	239	Krefeld	K. E.-D. Köln	
240	—	—	1	—	eis. Kette, 6 m —	26,5	240	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
241	—	—	1	—	eis. Kette, 2 m —	4	241	„	„	
242	—	—	1	—	Kette, 2 m lg. —	—	242	Seesen	K. E.-D. Cassel	
243	—	—	1	—	Kiste —	6	243	Gep.-Abf. Dammthor	K. E.-D. Altona	Glückstadt / Dammthor.
244	—	—	1	Korb	Kirschen —	9	244	Landshut	Bayerische Stsb.	
245	—	—	1	Pack	eis. Klammern —	3	245	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
246	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	21,5	246	München Centr.	Bayerische Stsb.	
247	—	—	2	Körbe	Kleider —	76	247	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
248	—	—	1	Korbkoffer	Kleidung —	20	248	Parchim	Meckl. Friedr. Franzb.	
249	—	—	1	„	Kleidung —	32	249	Warnemünde	„	
250	—	—	1	Pack	Kleider —	34	250	Korschen	K. E.-D. Königsberg	
251	—	—	1	Schliesskorb	Kleider u. Wäsche —	48	251	Düsseldorf Eilgut-Abf.	K. E.-D. Elberfeld	
252	—	—	1	Korb*)	ein kleiner brauner Stubenhund, ein kleiner Pantoffel u. eine kleine Blechkanne (Oelkanne)	10	252	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	*) von Weidengeflecht, mit einer alten Schürze bebunden.
253	—	—	1	Pack	2 leere Körbe —	10	253	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
254	—	—	1	Korbkoffer	? —	30	254	Schwerin Eilgutabf.	Meckl. Friedr. Franzb.	
255	—	—	1	—	Kuppelungsspindel —	12	255	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
256	—	—	1	—	eis. in der Mitte geripptes Lager	31	256	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
257	—	—	1	Pack	Laschen	—	257	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
258	—	—	14	—	hölz. Latten (Abschnitte)	20	258	Altona	K. E.-D. Altona	
259	—	—	1	—	gusseis. Maschinentheil	22	259	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
260	—	—	1	Pack	Matten —	6	260	Fürth	Bayerische Stsb.	
261	—	—	1	—	Messer zu einer Futterschneidemaschine	—	261	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
262	—	—	1	Pack	Messingknöpfe —	—	262	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
263	—	—	1	Verschl.	12 Messingrohre —	60	263	Köln-G.	K. E.-D. Köln	5,75 lg.
264	—	—	1	hölz. Etuis	Messstab —	3	264	Elberfeld Eilg. Abf.	K. E.-D. Elberfeld	1 m lg.
265	—	—	2	Colli	Mülleimer —	9	265	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
266	—	—	1	Pack	Ofenrohr —	12	266	„	„	
267	—	—	1	—	Ofenrohr —	6	267	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
268	—	—	1	Sack	Papierabfall —	21	268	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
269	—	—	3	—	Pferdebarren —	50	269	Kempten	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
270	—	—	5	Gbd.	Picken —	100	270	Köln-Nippes	K. E.-D. Köln	
271	—	—	1	—	Privatgitter —	—	271	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
272	—	—	1	Sack	Putzfäden —	45	272	Zwickau	Sächsische Stsb.	
273	—	—	3	—	ovale Reisekörbe leer	12	273	Worms	Direktion Mainz	
274	—	—	1	Bund	4 eiserne Ringe —	33	274	Würzburg	Bayerische Stsb.	
275	—	—	1	—	verzinktes Rohr, 5 m lang, 3 cm ⊖	9	275	Northeim	K. E.-D. Cassel	
276	—	—	1	Bund	20 ineinander geschraubte krumme eis. Rohre	48,5	276	Carlshafen l. U.	„	
277	—	—	1	—	eisernes Rohr, 2,83 m lg.	15	277	Brandenburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
278	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle —	11	278	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
279	—	—	1	—	rundes Röster —	2,5	279	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
280	—	—	4	—	Röster —	5	280	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
281	—	—	1	Pack	Rollladen —	10	281	Altendorf-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
282	—	—	1	Collo	Roster —	3,5	282	Jülich	K. E.-D. Köln	
283	—	—	1	—	eis. Roststab —	2	283	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
284	—	—	1	Pack	8 Stück gusseis. Roststäbe, 40 cm lg., 6 cm br.	—	284	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
285	—	—	1	Bund	Rundeisen —	33,5	285	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
286	—	—	1	Pack	3 Stück Rundeisen —	8	286	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
287	—	—	1	Stab	Rundstahl, 1,87 m lang, 2 cm dick	3	287	Mainz	Direktion Mainz	
288	—	—	4	—	eis. Rungen —	85	288	Duisburg	K. E.-D. Essen	
289	—	—	5	—	Rungenstützen —	—	289	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
290	—	—	1	Sack	6 leere Säcke —	4	290	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
291	—	—	1	Bund	Schilfrohr —	13	291	Brakel b/Dortm.	K. E.-D. Essen	
292	—	—	1	kl. Schliesskorb	Kinderzeug —	11	292	Hannover Gep.-Abf.	K. E.-D. Hannover	(Gepäck).
293	—	—	1	Kiste	Schneiderkreide —	5	293	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
294	—	—	1	Ring	26 Schrauben, mittlere	—	294	Creuzthal	„	
295	—	—	1	—	Schraubenschlüssel m. Gew. u. Mutter	8	295	St. Vith	K. E.-D. Köln	
296	—	—	1	—	Sodafass ohne Deckel	15	296	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
297	—	—	1	Stange	Stahl —	7	297	Troisdorf	K. E.-D. Köln	
298	—	—	1	Gebund	Stahl —	28	298	Kohlscheid	„	
299	—	—	1	Stange	Stahl —	9	299	Minden	K. E.-D. Hannover	
300	—	—	1	Bund	Stahlstangen —	4	300	K.-Deutz	K. E.-D. Köln	
301	—	—	1	Pack	eis. Stahlmesser —	9,5	301	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
302	—	—	1	—	Steinschlaggabel mit 10 Zinken	—	302	Hoyerswerda	K. E.-D. Halle a/S.	
303	—	—	1	Ballen	geräuch. Speck —	61	303	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
304	—	—	1	—	Sportwagen —	4	304	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
305	—	—	1	Pack	2 Stühle —	—	305	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
306	—	—	1	—	Tisch mit weisser Platte	18,5	306	Barmen	„	
307	—	—	1	—	Tischgestell —	7,5	307	Spandau	K. E.-D. Berlin	
308	—	—	1	Collo	Thürriegel —	3	308	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
309	—	—	1	Bund	18 Stück Wagentritte (eiserne)	18	309	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
310	—	—	2	—	Wagenvorleger —	9	310	Eydtkuhnen	„	
311	—	—	1	Reisekorb	Wäsche —	11	311	München Centr.	Bayerische Stsb.	
312	—	—	1	Kiste	Wäscheklammern —	9	312	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
313	—	—	1	Kollo	(5) Weidenkörbe —	9	313	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
314	—	—	1	—	gusseis. Zahnrad —	9	314	Speldorf	K. E.-D. Essen	
315	—	—	1	—	Zinkrohr —	5,5	315	Riestedt	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
316	—	—	1	Tafel	Zinn —	—	316	Lehrte	K. E.-D. Hannover	eingegossen W K.

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	C C	9780	2	Rollen	Tafelblei —	1226	1	Offenburg	Badische Stsb.	
2	F K	—	1	—	Zinktafel —	9	2	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
3	J H S M	—	1	Bund	Säcke —	25	3	Heidelberg	Badische Stsb.	
4	M B S	4158	1	Ballot	Baumwollw. —	9	4	Ulm	Württemberg. Stsb.	
5	R	17	1	—	l. Blechflasche —	9	5	Stuttgart H.	„	
6	V H Z	2087	1	Kiste	Rekl.-Bilder —	3	6	Heidelberg	Badische Stsb.	
7	—	25	1	—	l. Blechflasche —	4	7	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
8	—	3398	1	Fass	Beize —	188	8	Klengen	Badische Stsb.	
9	—	—	1	—	l. Oelfass —	33	9	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
10	—	—	1	Bund	Rund- u. Flacheisenstäbe	21	10	Appenweier	Badische Stsb.	
11	—	—	1	Pack	6 Schrauben —	3	11	Karlsruhe B.	„	
12	—	—	1	—	grau emaillirtes Wasserschiff	2	12	Wildbad	Württemberg. Stsb.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 15 | 22. Februar 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Die Länge und die Vertheilung der Lieferfrist und die Haftung für Lieferfristüberschreitung.

Von **Georg Muschweck**, königl. Generaldirektionssekretär in **München**.

A. Länge der Lieferfrist.

Nach § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr*) dürfen die Lieferfristen die nachstehenden Maximalfristen nicht überschreiten:

a) für Eilgüter:

1. Expeditionsfrist 1 Tag,
2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 km 1 Tag;

b) für Frachtgüter:

1. Expeditionsfrist 2 Tage,
2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 km 2 Tage.

Diese Maximalfristen haben sämmtliche mir bekannte internationale Verkehrsverbände als geltende Fristen übernommen.

An dieser Praxis wird auch ferner festgehalten werden müssen. Eine einseitige Kürzung der Lieferfristen in einzelnen Verbänden würde bei dem Umstande, dass die internationalen Transporte häufig über mehrere Verkehrsgebiete hinweggehen, ein heilloses Durcheinander und grosse Schwierigkeiten in der Berechnung der Lieferfristen im Gefolge haben.

Können also die Verbände schon aus praktischen Erwägungen von ihrem Rechte, die Lieferfristen zu kürzen, keinen Gebrauch machen, so ist um so mehr darauf zu sehen, dass die Maximalfristen den Transportverhältnissen angepasst bleiben. Ist dies nicht mehr der Fall, so müssen sie regulirt werden.

Dieser Zeitpunkt ist nach meinem Dafürhalten nunmehr eingetreten.

Seit der Festsetzung der jetzt noch geltenden Lieferfristen sind bereits 20 Jahre verstrichen. Diesen Zeitraum haben die Bahnen redlich ausgenutzt, um die Verkehrseinrichtungen zu verbessern. Sie haben ihren Personalstand vermehrt, ihren Lokomotiven- und Wagenpark vergrössert, die Zugkraft der Maschinen und die Tragfähigkeit der Wagen erhöht, Doppelgleise und Parallelbahnen gebaut, die Ladehöfe und Gütermagazine erweitert, dieselben mit maschinellen Vorrichtungen ausgestattet, Rangirbahnhöfe angelegt, die Züge vermehrt und beschleunigt, den Nachrichtendienst verbessert usw.

Dadurch ist eine grosse Beschleunigung der Transporte erzielt worden.

Diesem Umstande haben die deutschen und österreichisch-ungarischen Bahnen insofern Rechnung getragen, als sie im Binnenverkehre die Lieferfristen kürzten.

Im § 63 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und des Reglements für die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns sind die Maximalfristen, wie folgt, festgesetzt:

a) für Eilgüter:

1. Expeditionsfrist 1 Tag,
2. Transportfrist für je auch nur angefangene 300 km 1 Tag;

*) Die gleiche Bestimmung enthalten die Reglements für den deutsch-schwedisch-norwegischen, deutsch-serbisch-bulgarisch-türkischen und deutsch-englischen Verkehr.

b) für Frachtgüter:

1. Expeditionsfrist 2 Tage,
2. Transportfrist
   bei einer Entfernung bis zu 100 km 1 Tag,
   bei grösseren Entfernungen für je auch nur angefangene weitere 200 km 1 Tag.

Den Unterschied in der Berechnung der Lieferfristen veranschaulicht nachstehende

Tabelle I.

Entfernung	Die Lieferfrist für Eilgut beträgt nach		Die Lieferfrist für Frachtgut beträgt nach		Bei einer durchschnittlichen Entfernung von	kommen bei Eilgut nach dem I. Ü. auf 1 km		Bei einer durchschnittlichen Entfernung von	kommen bei Eilgut nach der V.-O. auf 1 km		Bei einer durchschnittlichen Entfernung von	kommen bei Frachtgut nach dem I. Ü. auf 1 km		Bei einer durchschnittlichen Entfernung von	kommen bei Frachtgut nach der V.-O. auf 1 km	
	I. Ü.	V.-O.	I. Ü.	V.-O.		Transportfrist	Lieferfrist		Transportfrist	Lieferfrist		Transportfrist	Lieferfrist		Transportfrist	Lieferfrist
km	Tage		Tage		km	Tage		km	Tage		km	Tage		km	Tage	
1—100	2	2	4	3	125	0,192	0,384	150	0,160	0,320	125	0,384	0,768	50	0,480	1,440
101—250	2	2	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	0,240	0,480
251—300	3	2	6	4	375	0,128	0,192	—	—	—	375	0,256	0,384	—	—	—
301—500	3	3	6	5	—	—	—	450	0,107	0,160	—	—	—	400	0,180	0.300
501—600	4	3	8	6	625	0,115	0,154	—	—	—	625	0,230	0,307	600	0,160	0,240
601—700	4	4	8	6	—	—	—	750	0,096	0,128	—	—	—	—	—	—
701—750	4	4	8	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	800	0,150	0,210
751—900	5	4	10	7	875	0,110	0,137	—	—	—	875	0,219	0,274	—	—	—
901—1 000	5	5	10	8	—	—	—	1 050	0,091	0,114	—	—	—	1 000	0,144	0,192
1 001—1 100	6	5	12	8	1 125	0,107	0,128	—	—	—	1 125	0,213	0,256	—	—	—
1 101—1 200	6	5	12	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 200	0,140	0,180
1 201—1 250	6	6	12	9	—	—	—	1 350	0,089	0,107	—	—	—	—	—	—
1 251—1 300	7	6	14	9	1 375	0,105	0,122	—	—	—	1 375	0,209	0,244	—	—	—
1 301—1 500	7	6	14	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 400	0,137	0,171
1 501—1 600	8	7	16	11	1 625	0,103	0,118	1 650	0,087	0,102	1 625	0,207	0,236	1 600	0,135	0,165
1 601—1 700	8	7	16	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 701—1 750	8	7	16	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 800	0,133	0,160
1 751—1 800	9	7	18	12	1 875	0,102	0,115	—	—	—	1 875	0,205	0,230	—	—	—
1 801—1 900	9	8	18	12	—	—	—	1 950	0,086	0,098	—	—	—	—	—	—
1 901—2 000	9	8	18	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 000	0,132	0,156
2 001—2 100	10	8	20	13	2 125	0,102	0,113	—	—	—	2 125	0,203	0,226	—	—	—
2 101—2 200	10	9	20	14	—	—	—	2 250	0,085	0,096	—	—	—	2 200	0,131	0,153
2 201—2 250	10	9	20	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 251—2 300	11	9	22	14	2 375	0,101	0,111	—	—	—	2 375	0,202	0,222	—	—	—
2 301—2 400	11	9	22	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 400	0,130	0,150
2 401—2 500	11	10	22	15	—	—	—	2 550	0,085	0,094	—	—	—	—	—	—
2 501—2 600	12	10	24	16	2 625	0,101	0,110	—	—	—	2 625	0,201	0,219	2 600	0,129	0,148
2 601—2 700	12	10	24	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 701—2 750	12	11	24	17	—	—	—	2 850	0,084	0,093	—	—	—	2 800	0,129	0,146
2 751—2 900	13	11	26	17	2 875	0,100	0,109	—	—	—	2 875	0,200	0,217	—	—	—
2 901—3 000	13	11	26	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 000	0,128	0,144

Es wird sich nun fragen, ob die für den inneren Verkehr Deutschlands und Oesterreich-Ungarns geltenden Lieferfristen ohne weiteres auf den internationalen Verkehr übertragen werden können.

Meines Erachtens steht der Uebertragung der gekürzten Lieferfristen dann nichts im Wege, wenn sie sich im inneren Verkehre als ausreichend erwiesen haben. Denn die Transportverhältnisse sind in den dem Internationalen Uebereinkommen angeschlossenen Staaten nicht wesentlich verschieden.

Da hat nun die Erfahrung gezeigt, dass die Lieferfristen für Eilgut selten überschritten werden.

Was die Frachtgüter anlangt, so ist der Einhaltung der Lieferfristen der Umstand sehr abträglich, dass der Lauf der Lieferfristen an dazwischen liegenden Sonn- und Feiertagen nicht ruht. Von diesem leicht zu beseitigenden Uebelstande abgesehen, sind nur bei grösseren Entfernungen öfter Verspätungen zu konstatiren gewesen.

Man kann deshalb die deutschen Lieferfristen für Eilgut ohne weiteres als angemessen übernehmen, bei den Lieferfristen für Frachtgut muss hingegen bei grösseren Entfernungen eine entsprechende Korrektur nach oben eintreten.

Gleichzeitig kann dann auch eine Lücke ausgefüllt werden, die sich sowohl im Internationalen Uebereinkommen wie auch in der Verkehrsordnung und im Betriebsreglement findet.

Bis jetzt gelten für Schnellzugsgut die gleichen Fristen wie für gewöhnliches Eilgut, obwohl sich die Fracht für Schnellzugsgut in gleicher Höhe bewegt wie diejenige für Gepäck, das unmittelbar nach Ankunft des Zuges, zu welchem es aufgegeben wurde, zur Abnahme bereit stehen muss.

Ich schlage deshalb und mit Rücksicht darauf, dass in der Regel die Fracht für Schnellzugsgut viermal und für Eilgut zweimal so hoch ist als diejenige für Frachtgut, vor, die Lieferfristen im internationalen Verkehre und im Binnenverkehre der deutsch-österreichisch-ungarischen Länder für Schnellzugsgut, Eilgut und Frachtgut im Verhältniss von 1 : 2 : 4 festzusetzen.

Als Grundlage für die Berechnung dienen die von der Verkehrsordnung für Eilgut angenommenen und erfahrungsgemäss ausreichenden Lieferfristen.

Dabei empfiehlt es sich, auch auf kleinere Entfernungen entsprechend Rücksicht zu nehmen und die Transportfristen nicht von 300 zu 300 km, sondern schon von 150 zu 150 km steigend zu berechnen.

Allerdings werden sich dann auch halbe und Viertelstage herausrechnen. Doch erscheint dieser Umstand belanglos, da die Lieferfristen schon jetzt infolge von Zollabfertigungen und Lieferfristzuschlägen zu verschiedenen Tagesstunden enden.

Wenn also bei Eilgut eine Expeditionsfrist von 1 Tag und eine Transportfrist von $^1/_2$ Tag für je angefangene 150 km an-

genommen werden, so erhält man für Frachtgut eine Expeditionsfrist von 2 Tagen und eine Transportfrist von 1 Tag und für Schnellzugsgut eine Expeditionsfrist von $^1/_2$ Tag und eine Transportfrist von $^1/_4$ Tag. Es beträgt also laut

Tabelle II.

Entfernung km	Lieferfrist für Schnellzuggut Tage	Lieferfrist für Eilgut Tage	Lieferfrist für Frachtgut Tage
bis 150	$^3/_4$	$1^1/_2$	3
von 151— 300	1	2	4
301— 450	$1^1/_4$	$2^1/_2$	5
451— 600	$1^1/_2$	3	6
601— 750	$1^3/_4$	$3^1/_2$	7
751— 900	2	4	8
901—1 050	$2^1/_4$	$4^1/_2$	9
1 051—1 200	$2^1/_2$	5	10
1 201—1 350	$2^3/_4$	$5^1/_2$	11
1 351—1 500	3	6	12
1 501—1 650	$3^1/_4$	$6^1/_2$	13
1 651—1 800	$3^1/_2$	7	14
1 801—1 950	$3^3/_4$	$7^1/_2$	15
1 951—2 100	4	8	16
2 101—2 250	$4^1/_4$	$8^1/_2$	17
2 251—2 400	$4^1/_2$	9	18
2 401—2 550	$4^3/_4$	$9^1/_2$	19
2 551—2 700	5	10	20
2 701—2 850	$5^1/_4$	$10^1/_2$	21
2 851—3 000	$5^1/_2$	11	22

§ 6 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen und § 63 der Verkehrsordnung bezw. des Betriebsreglements wäre demnach wie folgt abzuändern:

Die Lieferfristen dürfen die nachstehenden Maximalfristen nicht überschreiten:

a) Expeditionsfrist:

1. für Schnellzugsgüter $^1/_2$ Tag,
2. für Eilgüter 1 Tag,
3. für Frachtgüter 2 Tage;

b) Transportfrist für je auch nur angefangene 150 km:

1. für Schnellzugsgüter $^1/_4$ Tag,
2. für Eilgüter $^1/_2$ Tag,
3. für Frachtgüter 1 Tag.

B. Vertheilung der Lieferfristen.

Die Lieferfrist wird nach § 10 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen*) in folgender Weise auf die Transportverwaltungen vertheilt:

1. im Nachbarverkehre zweier Bahnen:

a) die Expeditionsfrist zu gleichen Theilen,

b) die Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transport betheiligt ist;

2. im Verkehre dreier oder mehrerer Bahnen:

a) die erste und letzte Bahn erhalten ein Präzipuum von je 12 Stunden bei Frachtgut und 6 Stunden bei Eilgut aus der Expeditionsfrist;

b) der Rest der Expeditionsfrist und ein Drittel der Transportfrist werden zu gleichen Theilen unter allen betheiligten Bahnen vertheilt;

c) die übrigen zwei Drittel der Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.

Dagegen wird die Lieferfrist nach Artikel 17 Absatz 1 des Uebereinkommens zum Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen*), wie folgt, vertheilt:

1. Im Nachbarverkehre zweier Bahnen:

a) die Expeditionsfrist zu gleichen Theilen,

b) die Beförderungs- (Transport-)Frist nach Verhältniss der Streckenlängen, mit denen jede Bahn an der Beförderung betheiligt ist, wobei jedes angefangene Kilometer für voll gerechnet wird.

2. Im Verkehre dreier und mehrerer Bahnen:

a) die erste und letzte Bahn erhalten jede aus der Expeditionsfrist bei Frachtgut 12, bei lebenden Thieren und bei Eilgut 6 Stunden vorweg,

b) der Rest der Expeditionsfrist wird zu gleichen Theilen auf alle betheiligten Verwaltungen vertheilt,

c) die Beförderungsfrist wie unter 1 b).

Im Nachbarverkehre zweier Bahnen erfolgt also die Vertheilung nach den gleichen Grundsätzen. Ein Unterschied besteht nur insofern, als das Internationale Uebereinkommen ausdrücklich vorschreibt, dass die Transportfrist nach Verhältniss der Tarifkilometer zu erfolgen habe. Die Vorschrift geht von der Annahme aus, dass die Berechnung der Lieferfrist auf Grund der Tarifkilometer erfolgt.

Dies trifft zwar mit wenigen Ausnahmen zu. Allein in der Praxis ergeben sich insofern Schwierigkeiten, als die Frachtantheilstabellen nicht immer rechtzeitig zur Ausgabe gelangen und manchmal nur die Frachtantheile, nicht aber auch die Antheilsentfernungen enthalten. Es dürfte sich deshalb empfehlen, den Zusatz „Tariflänge" im § 10 Ziffer 1 und 2 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen zu streichen. Aus der Streichung werden zwar jene Bahnen, welche die Konkurrenz mit kürzeren Strecken aufgenommen haben, gewisse Vortheile ziehen, da die wirkliche Entfernung grösser ist als die Tariflänge, doch sind die Differenzen nicht bedeutend. Dann handelt es sich auch nur um Ausnahmefälle. In der Regel wird die wirkliche Entfernung von der Tariflänge wenig abweichen.

Im Verkehre dreier und mehrerer Bahnen erfolgt die Vertheilung der Lieferfrist nach verschiedenen Grundsätzen.

Der Unterschied besteht darin, dass das Vereinsübereinkommen nur die halbe Expeditionsfrist, das Internationale Uebereinkommen aber die halbe Expeditionsfrist und noch ein Drittel der Transportfrist gleichheitlich unter sämmtliche Bahnen vertheilt.

Zum Vergleiche der Wirkungen der beiden Vertheilungsmethoden diene umstehende die Beförderungsfristen für Frachtgut behandelnde Tabelle III.

Aus der Tabelle entnehmen wir, dass

1. im Nachbarverkehre zweier Bahnen:

a) die Beförderungsfristen der Theilstrecken sowohl nach dem Internationalen Uebereinkommen als nach dem Vereinsübereinkommen bei einer Gesammtentfernung von 250 km und darüber konstant bleiben. Beispiel: Eine 50 km lange Strecke erhält 24 Stunden Expeditionsfrist und 10 Stunden Transportfrist, gleichviel ob die Gesammtentfernung 500 oder 3 000 km beträgt;

b) dass die auf 1 km treffende Transportfrist nach dem Internationalen Uebereinkommen und Vereinsübereinkommen bei kleinen Theilstrecken ebenso hoch ist, wie bei grösseren Theilstrecken. Beispiel: Transportfrist bei 50, 100 und 1 000 km $9^6/_{10}$, $19^2/_{10}$ und 192 Stunden; Verhältniss 1:2:20.

2. im Verkehre dreier und mehrerer Bahnen:

a) dass nach dem Internationalen Uebereinkommen und Vereinsübereinkommen die Theilstrecken um so geringere Beförderungsfristen erhalten, je mehr Bahnen am Transporte be-

*) Das gleiche Verfahren schreiben die besonderen Uebereinkommen für den deutsch-russischen, deutsch-schweizerischen, österreichisch-ungarisch-schweizerischen, deutsch-italienischen, österreichisch-ungarisch-italienischen, belgisch-italienischen Verkehr vor.

*) Ebenso wird im inneren Verkehre Deutschlands und Oesterreich-Ungarns und im österreichisch-ungarisch-russischen Verkehre, ähnlich im deutsch-serbisch-bulgarisch-türkischen Verkehre verfahren.

Tabelle III.

A. Vertheilung der Lieferfristen für Frachtgut nach dem Internationalen Uebereinkommen.

Gesammtentfernung	Wenn nur zwei Bahnen betheiligt sind, erhält die eine Bahn bei einer Länge von			Wenn drei Bahnen betheiligt sind, erhält eine Transitbahn mit einer Länge von			Wenn vier Bahnen betheiligt sind, erhält eine Transitbahn mit einer Länge von			Wenn fünf Bahnen betheiligt sind, erhält eine Transitbahn mit einer Länge von			Wenn sechs Bahnen betheiligt sind, erhält eine Transitbahn mit einer Länge von			Wenn sieben Bahnen betheiligt sind, erhält eine Transitbahn mit einer Länge von			Wenn acht Bahnen betheiligt sind, erhält eine Transitbahn mit einer Länge von		
	50 km	100 km	1 000 km	50 km	100 km	1 000 km	50 km	100 km	1 000 km	50 km	100 km	1 000 km	50 km	100 km	1 000 km	50 km	100 km	1 000 km	50 km	100 km	1 000 km
km	Stunden																				
100	48	—	—	29	—	—	26	—	—	24	—	—	23	—	—	22	—	—	21	—	—
200	36	48	—	21	29	—	18	26	—	16	24	—	15	23	—	14	22	—	13	21	—
500	34	43	—	25	32	—	20	26	—	17	23	—	15	21	—	14	20	—	13	20	—
1 000	34	43	—	35	42	—	28	35	—	24	31	—	21	28	—	19	26	—	17	24	—
1 500	34	43	216	46	53	168	36	43	158	30	37	152	26	33	148	23	30	145	21	28	143
2 000	34	43	216	57	64	179	44	51	166	36	43	158	31	38	153	28	35	150	25	32	147
2 500	34	43	216	67	74	189	52	59	174	43	50	165	37	44	159	32	39	154	29	36	151
3 000	34	43	216	78	85	200	60	67	182	49	56	171	42	49	164	37	44	159	33	40	155

B. Vertheilung der Lieferfristen für Frachtgut nach dem Vereinsübereinkommen.

Gesammtentfernung km	50 km	100 km	1 000 km	50 km	100 km	1 000 km	50 km	100 km	1 000 km	50 km	100 km	1 000 km	50 km	100 km	1 000 km	50 km	100 km	1 000 km	50 km	100 km	1 000 km
100	48	—	—	32	—	—	30	—	—	29	—	—	28	—	—	27	—	—	27	—	—
200	36	48	—	20	32	—	18	30	—	17	29	—	16	28	—	15	27	—	15	27	—
500	34	43	—	18	27	—	16	25	—	15	24	—	14	23	—	13	22	—	13	22	—
1 000	34	43	216	18	27	—	16	25	—	15	24	—	14	23	—	13	22	—	13	22	—
1 500	34	43	216	18	27	200	16	25	198	15	24	197	14	23	196	13	22	195	13	22	195
2 000	34	43	216	18	27	200	16	25	198	15	24	197	14	23	196	13	22	195	13	22	195
2 500	34	43	216	18	27	200	16	25	198	15	24	197	14	23	196	13	22	195	13	22	195
3 000	34	43	216	18	27	200	16	25	198	15	24	197	14	23	196	13	22	195	13	22	195

theiligt sind. Beispiel: Eine 50 km lange Transitstrecke erhält bei einer Gesammtentfernung von 3 000 km im Verkehre dreier Bahnen 78 Stunden, im Verkehre von acht Bahnen 33 Stunden nach dem Internationalen Uebereinkommen und 18 bezw. 13 Stunden nach dem Vereinsübereinkommen;

b) dass im Internationalen Uebereinkommen die Beförderungsfristen für die Theilstrecken mit dem Wege, den der Transport im ganzen zurückzulegen hat, zunehmen, im Vereinsübereinkommen aber konstant bleiben. Beispiel: Eine 50 km lange Transitstrecke erhält im Verkehre dreier Bahnen nach dem Internationalen Uebereinkommen bei einer Gesammtentfernung von 500 km 25 Stunden, von 3 000 km 78 Stunden, nach dem Vereinsübereinkommen aber in beiden Fällen 18 Stunden;

c) dass die auf 1 km treffende Beförderungsfrist sowohl im Internationalen Uebereinkommen als auch im Vereinsübereinkommen bei kleineren Theilstrecken grösser ist als bei grösseren. Während jedoch im Vereinsübereinkommen das Verhältniss unabhängig von der Gesammtentfernung bleibt, wird es im Internationalen Uebereinkommen für die grösseren Theilstrecken um so ungünstiger, je länger die Gesammtentfernung ist. Beispiel: Im Internationalen Uebereinkommen erhält eine Strecke von 50 km, 100 km und 1 000 km im Verkehre dreier Bahnen bei einer Gesammtentfernung von 1 500 km 46, 53 und 168 Stunden; Verhältniss 1 : 0,576 : 0,183; dagegen erhalten die gleichen Strecken bei einer Gesammtentfernung von 3 000 km 78, 85 und 200 Stunden; Verhältniss 1 : 0,545 : 0,122. Im Vereinsübereinkommen erhalten im gleichen Verkehre bei den gleichen Gesammtentfernungen die gleichen Strecken immer 18, 27 und 200 Stunden; Verhältniss 1 : 0,750 : 0,555;

d) dass sich nach dem Internationalen Uebereinkommen und dem Vereinsübereinkommen das Verhältniss der Beförderungsfristen der einzelnen Theilstrecken je nach der Zahl der betheiligten Bahnen verschiebt und zwar in der Weise, dass bei einer geringeren Anzahl von Bahnen die kürzeren Theilstrecken, bei einer grösseren Anzahl die längeren Theilstrecken begünstigt sind. Beispiel: Eine 50, 100 und 1 000 km lange Transitstrecke bezieht bei einer Gesammtentfernung von 3 000 km nach dem Internationalen Uebereinkommen bei der Betheiligung von drei Bahnen 78, 85 und 200 Stunden; Verhältniss 1 : 0,545 : 0,128, bei der Betheiligung von acht Bahnen 33, 40 und 155 Stunden; Verhältniss 1 : 0,607 : 0,235; die gleichen Strecken beziehen nach dem Vereinsübereinkommen 18, 27 und 200 bezw. 13, 22 und 195 Stunden; Verhältniss 1 : 0,75 : 0,555 bezw. 1 : 0,846 : 0,742.

Welche Methode ist nun die richtige?

Da sich die Höhe der Entschädigungsantheile nach dem Umfange der Verspätungen richtet und die Verspätungen nichts anderes sind, als die Differenzen zwischen Beförderungsdauer und Beförderungsfrist, so haben die Bahnen an der richtigen Lösung der Frage ein grosses finanzielles Interesse.

Nach meinem Dafürhalten hat weder das Internationale Uebereinkommen noch das Vereinsübereinkommen das Richtige getroffen:

das Internationale Uebereinkommen nicht, weil es im Verkehre zweier Bahnen der Lieferfrist einen anderen Maassstab zu Grunde legt, als im Verkehre dreier und mehrerer Bahnen und so zu dem Resultate kommt, dass die Endstrecken trotz höherer Leistung geringere Fristantheile erhalten als Transitlinien;

auch deshalb nicht, weil die einzelnen Strecken höhere Fristantheile erhalten, wenn die Reststrecke, die das Gut zurückzulegen hat, wächst, obwohl die Transportleistung auf der Theilstrecke dieselbe ist;

das Vereinsübereinkommen nicht, weil die Beförderungsfristen der einzelnen Strecken auch bei grösseren Gesammtentfernungen konstant bleiben, obwohl die kilometrische Transport- und Lieferfrist bei grösseren Gesammtentfernungen abnimmt;

beide Uebereinkommen nicht, weil die Theilstrecken um so geringere Beförderungsfristen erhalten, je mehr Bahnen am Transporte betheiligt sind, obwohl sich die Transportleistung gleichbleibt;

auch deshalb nicht, weil grössere Theilstrecken geringere kilometrische Beförderungsfristen erhalten als kürzere und um so geringere, je mehr Bahnen betheiligt sind, obwohl die Transportleistung mit den Entfernungen gleichmässig wächst.

Darin kann ich den Redaktoren des Internationalen Uebereinkommens und des Vereinsübereinkommens unbedenklich zustimmen, dass der Aufgabe- und der Empfangsbahn für den mit der Vorbereitung zum Transport und für die Bereitstellung der Sendungen zur Abnahme verbundenen Zeitaufwand ein Vorwegantheil von der Lieferfrist zuzuscheiden sei. Mit dieser Nothwendigkeit haben auch die Reglements insofern gerechnet, als sie den mit den Entfernungen zunehmenden Transportfristen einen fixen Zuschlag in Gestalt von Expeditionsfristen zurechneten.

Sollen nun die Expeditionsfristen ganz oder theilweise den beiden Endbahnen verbleiben und wie soll die Vertheilung zwischen diesen stattfinden?

Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Endbahnen mit der Zuscheidung einer halben Expeditionsfrist für den mit dem An- und Ablieferungsgeschäfte verbundenen Zeitaufwand ihr Auskommen finden. Was die Vertheilung zwischen den beiden Endbahnen anlangt, so wird man an dem bisherigen Grundsatze der hälftigen Theilung festhalten können. Die Vorbereitung zum Transport erfordert zwar durchschnittlich mehr Zeit als das Ablieferungsgeschäft. Doch kommt der Aufgabebahn der Aufgabetag, welcher in die Lieferfrist nicht eingerechnet wird, zu gute.

Darnach bleiben noch die halbe Expeditionsfrist und die Transportfrist zu vertheilen.

Von diesem Rest glauben das Internationale Uebereinkommen und das Vereinsübereinkommen einen weiteren Theil ausscheiden und auf sämmtliche Bahnen gleichheitlich vertheilen zu müssen.

Dieses System mag zu einer Zeit am Platz gewesen sein, wo jeder Transport an den einzelnen Bahngrenzen Halt machte und wo geraume Zeit verstrich, um die Güter zu übernehmen, von den fremden in die eigenen Wagen umzuladen und die Umkartirung zu besorgen.

Heutzutage sind nach allen Richtungen hin direkte Kartenschlüsse möglich; jede Bahn trachtet, die Stückgüter zu sammeln und plombirte Wagen nach den weitesten Entfernungen hin abzurichten; die Bahnen haben sich gegenseitig verpflichtet, die Güterwagen bis zur Bestimmungsstation der Ladung durchlaufen zu lassen; Umladungen finden nur in Ausnahmefällen statt; an Stelle der faktischen Uebernahmen der Güter treten die symbolischen Uebernahmen; direkte Zugverbindungen verhindern die Stauung der Güter an den Bahngrenzen; direkte Schaffnerkurse gewährleisten die rascheste Durchführung der Züge usw.

Es ist deshalb an der Zeit, mit der Zuscheidung gleichheitlicher Vorwegantheile vollständig aufzuräumen.

Je früher man daran geht, um so eher besteht die Hoffnung, dass auch die säumigen Bahnen, die infolge einseitiger Begünstigung trotz saumseliger Beförderung immer glimpflich durchgekommen sind, Reformen im Güterbeförderungsdienste einführen.

Ich schlage deshalb vor, dass der Versand- und der Empfangsbahn je $1/4$ der Expeditionsfrist im vorhinein zugeschieden und der Rest der Lieferfrist auf die Transportverwaltungen nach Verhältniss der Entfernungen vertheilt werde. Auch im Nachbarverkehre zweier Bahnen soll an diesem System festgehalten werden, so dass in Zukunft ausser der Transportfrist auch noch die halbe Expeditionsfrist kilometrisch zu vertheilen wäre.

Darnach ergibt sich folgendes Bild:

Tabelle IV.

Bei einer Gesammtentfernung von	beträgt die Lieferfrist für Frachtgut nach dem I. Ü.	Wenn nur zwei Bahnen betheiligt sind, erhält die eine Bahn bei einer Länge von			Wenn mehr als zwei Bahnen betheiligt sind, erhält eine Transitbahn bei einer Länge von		
		50 km	100 km	1000 km	50 km	100 km	1000 km
km	Tage	Std.	Std	Std.	Std.	Std.	Std.
100	4	48	—	—	36	—	—
200	4	30	48	—	18	36	—
500	6	24	36	—	12	24	—
1000	10	23	36	—	11	22	—
1500	14	22	33	220	10	21	208
2000	18	22	32	216	10	20	204
2500	22	22	32	214	10	20	202
3000	26	22	32	212	10	20	200
3500	30	22	32	211	10	20	199
4000	34	22	32	210	10	20	198

Die Beförderungsfristen bleiben also für die einzelnen Transportstrecken die gleichen, gleichviel ob viel oder wenig Bahnen sich in den Transport theilen;

ferner partizipirt jede Bahn an der Beförderungsfrist nach dem Verhältnisse der Länge ihrer Linie zu der Gesammtentfernung, so dass, wenn auf 3 000 km 600 Stunden treffen, 300 km 60 Stunden und 30 km 6 Stunden erhalten;

schliesslich nimmt die auf 1 km treffende Beförderungsfrist mit der Zunahme der Gesammtentfernung ab. Es treffen also auf 1 000 km bei einer Gesammtentfernung von 1 500 km 208 Stunden und bei einer solchen von 3 000 km nur 200 Stunden. Es muss dies sein, weil auch die kilometrische Transport- und Lieferfrist, wie aus der Tabelle I deutlich hervorgeht, mit der Verlängerung des Weges, den das Gut zurückzulegen hat, sinkt.

Darnach wäre das Internationale Uebereinkommen und das Vereinsübereinkommen wie folgt, abzuändern:

a) die Versand- und die Empfangsbahn erhalten aus der Expeditionsfrist bei Frachtgut je 6, bei Eilgut je 3 und bei Schnellzugsgut je $1^1/_2$ Stunden vorweg.

b) der Rest der Lieferfrist (= halbe Expeditionsfrist und ganze Transportfrist) wird nach Verhältniss der Streckenlängen, mit denen jede Bahn an der Beförderung betheiligt ist, vertheilt.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich darauf aufmerksam machen, dass für solche Sendungen, welche mit deutschen Frachtbriefen aufgegeben und über Bahnen zu leiten sind, die nicht zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehören, Bestimmungen über die Vertheilung der Lieferfristen fehlen, da weder das Internationale Uebereinkommen noch das Vereinsübereinkommen Anwendung finden kann.

Es wird sich deshalb empfehlen, generelle Vereinbarungen mit den Nichtvereinsbahnen zu treffen. Bis zum Abschlusse eines Abkommens wird nur erübrigen, sich mit den Bahnen von Fall zu Fall über die Art der Regelung zu benehmen.

C. Vertheilung der Entschädigungen wegen verspäteter Lieferung.

Was die Verantwortlichkeit für die Lieferfristüberschreitung anlangt, so soll die Entschädigung von den Bahnen nach Art. 48 des Internationalen Uebereinkommens*) nach Verhältniss der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumniss und nach Art. 23 Ziffer 3 Abschnitt I Abs. 5 des Vereinsübereinkommens**) nach Verhältniss der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumniss zu den für die betreffenden Bahnstrecken festgesetzten Lieferfristen getragen werden.

Die Wirkungen der beiden Bestimmungen veranschaulicht nachstehende

Tabelle V.

Entfallender Lieferfristantheil	Ueberschreitung	Auftheilung der Entschädigung						Nach dem V.-Ü. zahlt die schuldige Bahn			
		nach dem I. Ü.			nach dem V.-Ü.						
		im Verhältnisse	Treffniss der schuldigen Bahn		im Verhältnisse	Treffniss der schuldigen Bahn		mehr		weniger	
Stunden	Stunden		M.	Pf.		M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.
10	24	$\frac{24}{72} : \frac{24}{72} : \frac{24}{72}$	240	—	$\frac{24}{10} : \frac{24}{20} : \frac{24}{200}$	464	52	224	52	—	—
20	24	oder	240	—	oder	232	26	—	—	7	74
200	24	$\frac{1}{3} : \frac{1}{3} : \frac{1}{3}$	240	—	20 : 10 : 1	23	22	—	—	216	78
230	72		720	—		720	—	224	52	224	52

*) Die gleiche Bestimmung enthalten die besonderen Uebereinkommen für den deutsch italienischen, österreichisch-ungarisch-schweizerischen, deutsch-russischen, deutsch-serbisch-bulgarisch-türkischen, deutsch-französischen, österreichisch-ungarisch-italienischen, belgisch-italienischen Güterverkehr.

**) Die gleiche Bestimmung enthalten die Uebereinkommen für den deutsch-schwedisch-dänisch-norwegischen, belgisch-österreichisch-ungarischen und deutsch-schweizerischen Güterverkehr.

Obwohl also die Verspätung in den drei Fällen je 24 Stunden beträgt, muss die Bahn, welche das Gut in 10 Stunden zu befördern hat, gegenüber der Bahn, die an der Lieferfrist mit 200 Stunden theil nimmt, nach dem Vereinsübereinkommen eine 20 mal höhere Entschädigung zahlen.

Ich weiss nicht, welchen Erwägungen diese Vertheilungsmethode ihre Entstehung verdankt hat. Vielleicht ist man von der Voraussetzung ausgegangen, dass die Beförderungsfristen für die längeren Strecken zu kurz bemessen sind. Ist dies der Fall, so müssen die Beförderungsfristen regulirt werden, damit jede Bahn mit dem ihr zugemessenen Antheil auskommen kann. Dann hat aber auch jede Bahn die volle Verantwortlichkeit für jede Transportverzögerung zu übernehmen. Wenn auch auf längeren Bahnstrecken leichter Verspätungen eintreten können, so steht dem grösseren Risiko auch ein grösserer Gewinnantheil entgegen. Es ist deshalb die Vereinsbestimmung, je eher um so besser durch die gerechtere Bestimmung des Internationalen Uebereinkommens zu ersetzen.

Touristenbahnen.

Von **W. Berdrow-Friedenau.**

Die zunehmende Reiselust im allgemeinen und das Bedürfniss Tausender, sei es einzeln, sei es mit Kind und Kegel für einige Sommerwochen die Heimath mit der Ferne zu vertauschen, hat die Eisenbahnverwaltungen vor manche schwere Aufgabe gestellt. Der im Juli, August und September sich unverhältnissmässig häufende Verkehr macht ausserordentliche Vorkehrungen und Anstrengungen nicht nur auf den Hauptverkehrslinien, sondern auch auf manchen Nebenrouten nöthig, die sonst während des ganzen Jahres ein recht stilles und beschauliches Dasein führen. Aber noch tiefer hat die Reiselust der Neuzeit in das Eisenbahnwesen eingegriffen und in manchen Gegenden, zwischen vielen kleinen Orten, hat sie allein zum Bau einer Eisenbahnlinie den Anlass gegeben, welche zwar nunmehr den Bewohnern im gleichen Maasse zu gute kommt, auf welche dieselben jedoch ohne diese Vorbedingung wohl noch sehr lange hätten warten können. Nicht unpassend ist für solche entweder ausschliesslich oder doch in erster Linie dem Verkehr der Vergnügungsreisenden dienenden Eisenbahnstrecken die Bezeichnung Touristenbahnen aufgetaucht, und da dieselben von Jahr zu Jahr sich eine wichtigere Stellung im Verkehrsleben erringen und andererseits bestimmt scheinen, neben ihrem ursprünglichen Zweck auch eine bedeutende Rolle zur Hebung des Verkehres und gewerblichen Lebens in den von ihnen beherrschten Distrikten überhaupt zu spielen, so lohnt es wohl, sich einen Augenblick mit ihnen zu beschäftigen, zumal eben in neuerer Zeit durch die Einführung der Elektrizität in den Eisenbahnbetrieb gerade dieser Art von Verkehrslinien wichtige Vortheile erwachsen sind.

Zunächst einige Worte darüber, was wir unter Touristenbahnen im engeren Sinne zu verstehen und wo wir dieselben in erster Linie zu suchen haben. Es ist natürlich nicht gesagt, dass jede hier in Betracht kommende Linie ausschliesslich für den Vergnügungsverkehr bestimmt und erbaut worden sei. Im Gegentheil handelt es sich recht oft um Strecken, deren Anwohner sich die bequeme Verbindung auf dem glatten Schienenwege längst mit Schmerzen gewünscht haben, ohne sie indess erlangen zu können, weil der Lokalverkehr der betreffenden Gegenden Anlage und Betrieb einer Eisenbahn nicht zu lohnen schien. Erst die Rücksicht auf den zunehmenden Fremdenverkehr, von dem auf gewissen Strecken innerhalb einiger Sommermonate eine grössere Einnahme zu erwarten war, als der Lokalverkehr für das ganze Jahr zu garantiren schien, hat solche alten Pläne an vielen Orten wieder aufleben lassen. Im Vordergrunde dieses Aufschwunges, der zu seinem beschränkten Theile gewissermaassen auch, wie das Kleinbahnwesen, eine neue Aera in der Entwickelung der Eisenbahnen bedeutet, steht natürlich die Schweiz mit dem ungeheuren, sie Jahr für Jahr überschwemmenden Fremdenstrom. Von den eigentlichen Bergbahnen sehen wir dabei völlig ab, da sie eine Erfindung älterer Zeit sind und nicht sowohl der Fortbewegung als lediglich der Erhebung auf gewisse Aussichtspunkte dienen. Indessen hat sich aus ihnen im Verein mit dem hochentwickelten System des elektrischen Betriebes neuerdings ein Zwittergeschlecht von Gebirgsbahnen entwickelt, das einerseits wohl dem Zweck der Bergerklimmung, andererseits aber auch der Beförderung von Reisenden über grössere, zu Fuss schwierig zu begehende Strecken dient. Wir haben die Anfänge dieser Art von Gebirgsbahnen, die schon durch ihre grossen Herstellungs- und Betriebskosten mehr auf die Bewältigung eines starken Fremdenstromes, als des spärlichen Lokalverkehres einer in der Regel doch nur dünn bevölkerten Gebirgsgegend hinweist, wohl in der Erfindung des kombinirten Adhäsions- und Zahnradsystemes zu suchen. Zuerst im Harz angewandt, wo sich der Touristenverkehr der bekannten Eisenbahnlinie Blankenburg-Tanne auf das ausgiebigste bedient, haben sich die Gebirgsbahnen mit vereinigtem Adhäsions- und Zahnradbetrieb seitdem ein weites Feld erobert, aber fast überall nur an solchen Stellen, wo dem Lokalverkehr, der freilich an der Ausführung der betreffenden Linien das grösste Interesse haben mochte, ein starker Fremdenstrom zu Hilfe kam.

Um auf die schweizerischen Bahnen dieser Art zurückzukommen, so ist die bekannteste darunter ohne Zweifel die im Jahre 1893 eröffnete Gebirgsbahn Lauterbrunnen-Kleine Scheidegg-Grindelwald (Wengernalpbahn), die im Verein mit den romantischen Thalbahnen von Interlaken nach Grindelwald und Lauterbrunnen (Berner Oberlandbahnen) die beliebteste Eingangsroute zum Berner Oberland bedeutet. Einzig für die Bedürfnisse des Fremdenverkehres erbaut, führt die Linie bis in Höhen von mehr als 2000 m und erfreut sich während des ganzen Sommers eines so starken Verkehres wie wohl kaum eine zweite ihrer Art. Ihr Kulminationspunkt, die Passhöhe der Kleinen Scheidegg, ist bekanntlich jetzt zum Ausgangspunkt der kühnsten und berühmtesten Hochgebirgslinie des ganzen Alpenlandes, der Jungfraubahn, geworden, die bei einer Aufzählung der bedeutendsten Touristenbahnen natürlich nicht vergessen werden darf, stellt doch auch sie, den Reisenden auf eine ganze Reihe der grossartigsten Aussichtspunkte und an den Anfang vieler beliebter Hochgebirgstouren bringend, weit mehr als eine Bergbahn im gewöhnlichen Sinne des Wortes vor. Der Wengernalpbahn an Bedeutung und an Beliebtheit am nächsten kommend ist vor wenigen Jahren im Wallis die Linie von Visp nach Zermatt eröffnet, die auf 35 km Länge eine Steigung von mehr als 1000 m überwindet und an sechs Stellen, um von einer Thalstufe die nächste zu erklimmen, die Zahnstange zu Hilfe nehmen muss. Wie sie, so verdankt dem Fremdenverkehr auch die Bahn zwischen Lauterbrunnen und Mürren ihre Entstehung, welche zunächst einen Höhenunterschied von 700 m als Drahtseilbahn erklimmt und dann mit Hilfe elektrischer Motorwagen auf glattem Schienenstrange noch weitere 150 m ansteigt, und nicht minder ist die Brünigbahn, wenigstens einstweilen, so lange ihr die Fortsetzung nach Interlaken und Thun noch fehlt, lediglich als Touristenbahn zwischen dem Vierwaldstättersee und dem Berner Oberland zu betrachten. Allerdings ist ihre Erweiterung durch den Bau einer elektrischen Bahn zwischen Meiringen und Interlaken bereits auf dem Wege zur Ausführung, allein auch dann wird die Linie Luzern-Brünig-Interlaken-Thun wesentlich immer eine Touristenlinie zur Erleichterung des Verkehres zum und vom

Oberlande bleiben. Ja selbst die vielbesprochene Lötschbergbahn, die sich als natürliche Ergänzung der Simplonroute jetzt allmählich ihrer Verwirklichung zu nähern scheint, hätte wohl kaum Aussicht, das Licht der Welt zu sehen, wenn sie nicht neben ihrer Rolle als Durchgangslinie von der Westschweiz nach Italien für das Heer der Touristen und Bergsteiger ein unschätzbares Verbindungsglied zwischen dem Oberland und dem Wallis mitten durch die unübersteigbare Eiswand, durch welche beide geschieden sind, zu werden verspräche. Eine Reihe von anderen Bahnprojekten ähnlicher Art, die entweder von geringerer Bedeutung oder ihrer Verwirklichung weniger nahe sind, wie die Eisenbahn über den grossen St. Bernhard, die Aarebahn bei Meiringen, die Bahn vom Seealpsee in Appenzell über den Säntis zur Meglisalp und viele andere brauchen wir nur flüchtig zu erwähnen, um einen Begriff davon zu geben, wie ausgedehnt bereits das lediglich oder in erster Linie dem Touristenverkehr gewidmete Eisenbahnnetz in der Schweiz ist.

Und nicht etwa hier allein. Auch in anderen viel besuchten Theilen der Alpenländer macht die Bewegung zu Gunsten von Eisenbahnlinien, bei deren Anlage vorwiegend die Bedürfnisse des Fremdenverkehres berücksichtigt werden, entschieden Fortschritte. Im bayerischen Oberland wurde eine elektrische Bahn zwischen Mittenwald und Partenkirchen im vorigen Jahre konzessionirt, nach Oberammergau wird eine Bahn vorbereitet, die bis zur Zeit der im nächsten Jahre sich wiederholenden Festspiele vollendet sein soll, mit der von München nach Starnberg führenden Linie der bayerischen Staatsbahn tritt demnächst eine elektrische, von Sendling-München auf dem kürzesten Wege zum Starnberger See und auf dem östlichen Ufer bis Seeshaupt führende Lokalbahn in Wettbewerb. In den österreichischen Alpenländern sind neben den zahlreichen schon fertiggestellten, vornehmlich für den Fremdenverkehr gebauten Linien jetzt mehrere neue in Vorbereitung. Zur Bozen-Meraner Linie, deren Umbau für den elektrischen Betrieb jetzt von einer der ersten deutschen Elektrizitätsfirmen vorbereitet wird, hat sich kürzlich die 15 km lange Ueberetscher Bahn gesellt, die den Weg zur Passhöhe der Mendel und ins Nonsthal erleichtert, die Bahn durch den Vintschgau betrachtet man als gesichert, und in nicht zu ferner Zeit wird man auch die elektrisch betriebene Bahn des Zillerthales entstehen sehen. Neueren Berichten zufolge soll man sich der Zillerthalbahn gegenüber in den Interessentenkreisen (Bewohner des Zillerthales) nicht allzu geneigt zeigen und die Zeichnung des Anlagekapitales schwieriger geworden sein, als vor einem halben Jahre. Im Salzkammergut wird lebhaft für die Gosaubahn von Golling bis zum Hallstätter See Stimmung gemacht, um das Gebiet des Dachsteines, des Gosausees und der benachbarten Hochthäler für den Fremdenverkehr besser als bisher zugänglich zu machen, und ebenso wird auch für eine Bahn von Kaltern nach Tramin, d. h. die Fortsetzung der Ueberetscher Bahn bis ins Etschthal, lebhaft Propaganda gemacht.

Indessen ist die Ausführung von Touristenbahnen nicht auf Gegenden von so hervorragender Bedeutung für die Reiselust, wie die Alpenländer, beschränkt geblieben. Dass in Amerika, dem Lande des Verkehres und der Elektrizität, landschaftlich hervorragende Distrikte neuerdings vielfach mit elektrischen Lokalbahnen bereichert worden sind, die ausschliesslich den Bedürfnissen des Touristenverkehres dienen, ist erklärlich und eigentlich selbstverständlich. Die Ufer des Niagarastromes, des Hudson, die vielbesuchten Seen des nördlichen Alleghanies, ja die hervorragenden Punkte der Felsengebirge und der Sierra Nevada sahen bereits eine Menge derartiger Bahnen entstehen, die während einiger Monate im Sommer eines starken und beständigen Fremdenstromes sicher sind, um im Winter, selbst vom Lokalverkehr wenig beansprucht, ein thatenloses Dasein zu führen. Von den grossen die Felsengebirge übersteigenden Pacificbahnen wurden schon im vorigen Jahrzehnt, bevor man die bequeme und wohlfeile Anlage elektrischer Bahnen eigentlich kannte, zahlreiche Zweigbahnen in landschaftlich hervorragende Gebirgsthäler und über himmelhohe Pässe vorgestreckt, die kaum einen anderen Zweck hatten, als die noch völlig unbekannten Schönheiten der Felsengebirge der Welt zugänglich zu machen, und mit Hilfe einer Reklame, von deren Umfang und Eleganz wir uns keinen Begriff machen, der Stammbahn neben ihrem Lokal- und Durchgangsverkehr auch noch die Kundschaft einer möglichst grossen Zahl von „Globetrottern“ und Touristen zu verschaffen. Es ist anzunehmen, dass die für diese Zwecke unbestreitbaren Vorzüge der elektrischen Bahnen neuerdings auch in Amerika zu einem erheblichen Aufschwung dieser Bewegung geführt haben.

Kehren wir indessen von den überseeischen Erfolgen auf die anspruchsloseren Verhältnisse im Vaterlande zurück. Auch die deutschen Mittelgebirge entbehren nicht mancher Eisenbahnlinien, in deren Dienste sich wohl die Anwohner und die fremden Vergnügungsreisenden gleichmässig theilen, die aber doch ohne die Garantie eines Fremdenstromes kaum zustande gekommen wären. In den letzten Jahren aber hat vollends in unseren besuchteren Gebirgsländern, im Harz, in Thüringen, im Riesengebirge, in der sächsischen Schweiz, im Erzgebirge, am Rhein usw. eine so starke Bewegung für den Bau neuer Bahnen kleinen Umfanges eingesetzt, dass man in kurzer Zeit auch bei uns vollberechtigt von einem respektabelen Netze von Touristenbahnen wird sprechen können. Wenn auch beispielsweise im Harz die neue ihrer Vollendung entgegengehende Querbahn zwischen Wernigerode und Nordhausen für den Durchgangsverkehr eine gewisse Rolle spielen wird, so dürften doch die von ihr abzweigenden Linien, z. B. die Bahn von Schierke über Drei-Annen zum Brocken und die jetzt wieder lebhaft befürwortete Kleinbahn von Wernigerode nach Blankenburg und Thale unmittelbar am Fuss des Gebirges, in erster Linie dem Fremdenverkehr zu gute kommen. Im und am thüringer Walde wird freilich das dichte Netz elektrischer Kleinbahnen, welches jetzt dort sich entwickelt, vornehmlich für die industriereichen Städte der sächsischen Länder selbst angelegt, indessen wird das den Touristenverkehr nicht abhalten, sich der durch diese Bahnen gebotenen Vortheile kräftig zu bedienen und ihren erheblichen Antheil zur Verzinsung des darin angelegten Kapitals beizutragen. Ebenso ist es am Rhein, wo nicht allein elektrische Schmalspurbahnen im Bau sind, um die zahlreichen Orte an beiden Ufern des schönen Stromes aufs bequemste und wohlfeilste zu verbinden, sondern wo die elektrischen Schienen auch schon anfangen, sich in die besuchtesten Nebenthäler zwischen Bonn und Bingen emporzustrecken. In der sächsischen Schweiz wurde die Reihe der elektrischen Touristenbahnen eröffnet mit der Linie von Schandau durch das Kirnitzschthal zum Lichtenhainer Wasserfall und zum Kuhstall, eine vielbesuchte Strecke, deren Fortsetzung sich mit einer ähnlichen Route von Herrnskretschen nach Dittersbach in dem engen Felsendefilée des „Gschand“ berühren wird. Ausser dem Kuhstall wird diese Rundtour auch das Prebischthor, die Winterberge, den Rosenberg und andere Glanzpunkte des sächsischen Bergländchens auf die bequemste Weise zugänglich machen. Eine ähnliche Linie ist auf dem linken Elbufer zwischen Königstein und Schweizermühle im romantischen Bielagrunde im Bau. Das durchdachteste und engmaschigste Netz elektrischer Bahnen, die im Sommer dem Touristenverkehr, im Winter vornehmlich der Holzabfuhr dienen sollen, wird in wenigen Jahren das Riesen- und Isergebirge erhalten. Ausser der Koppenbahn, die mit ihren Anschlüssen wohl zunächst vollendet werden wird, kommen in den Thälern und auf den Kämmen des waldreichen Gebirges noch gegen 120 km Kleinbahnen zur Ausführung, und jede einzelne der geplanten Linien ist für den Fremdenverkehr von ausserordentlicher Bedeutung. Den Nordrand beider Gebirge wird in unmittelbarer Nachbarschaft der höchsten Kämme eine Linie von Flinsberg im Isergebirge bis Schmiedeberg am Ostrande des Riesengebirges begleiten, insgesammt etwa 45 km lang. Die höheren Punkte Schreiberhau, Josephinenhütte, Schneegrubenbaude, Riesenbaude werden durch Seitenzweige mit der Thallinie in Verbindung gesetzt, und von der Schneegrubenbaude wird sich eine 43 km lange Trasse hinab nach Spindelmühl und durch das Elbthal nach Hohenelbe senken. Durch eine Linie von der

Josephinenhütte werden endlich auch die inneren Thäler des Isergebirges dem Netze angeschlossen werden. In ganz ähnlicher Weise soll übrigens jetzt auch das Glatzer Schneegebirge durch eine im Sommer dem Personen-, im Winter dem Holztransport dienende Eisenbahn erschlossen werden, die unter den deutschen Touristenbahnen nicht unerwähnt bleiben darf.

Werfen wir nun zum Schluss noch einen Blick auf die Umstände, welche für den Betrieb der genannten und vieler ähnlicher Eisenbahnlinien der Elektrizität ein so entschiedenes Uebergewicht über die Dampfkraft verleihen und es bewirken, dass heutzutage solche Bahnen, die vorwiegend dem Touristenverkehr während der Reisezeit dienen, überhaupt kaum noch anders, als mit elektrischem Betriebe eingerichtet werden. Soweit die Touristenbahnen der Schweiz oder anderer Alpenländer in Betracht kommen, würde offenbar schon der dort herrschende Ueberfluss an Wasserkräften, deren Energie sich leicht für den Betrieb elektrischer Bahnen verwenden lässt, ausreichend sein, um der Elektrizität den Vorrang vor dem Dampf zu sichern, und derselbe Umstand waltet auch in gewissen anderen Gegenden ob, so z. B. werden die sämmtlichen Lokalbahnen des Riesengebirges ihre Betriebskraft wahrscheinlich den Thalsperren entnehmen, die man dort theils zur Vermeidung der Hochwassergefahr, theils zur Hebung der Industrie anzulegen beabsichtigt. Allein es kommen noch viele andere Vorzüge des elektrischen Betriebes, die auf gewöhnlichen Vollbahnen kaum als solche zu bezeichnen sein würden, zusammen, um gerade für solche Touristenbahnen die Elektrizität als das Ideal einer bequemen und wohlfeilen Betriebskraft erscheinen zu lassen. Die Leichtigkeit der elektrischen Lokomotiven, welch' letztere vielfach nur elektrische Motorwagen mit einer Anzahl von Sitzplätzen und ein- bis zwei Anhängewagen sind, gestattet einen leichteren Oberbau, und da man bei der Anwendung einer Luft- oder Schienenleitung die kurzen Züge beliebig oft aufeinander folgen lassen kann, so bedeutet die geringere Zugkraft der elektrischen Wagen nicht einmal einen Nachtheil. Die erste Anlage der Bahn wird sich bei der Anwendung von Elektrizität in der Regel billiger stellen als diejenige einer Dampfeisenbahn, zumal man für erstere viel leichter das Recht der Benutzung vorhandener Strassen erlangen wird. Auf einem leichteren Bahnkörper vermag der elektrische Wagen dennoch weit grössere Steigungen zu erklimmen, als die Dampflokomotive, besonders wenn er mit starken Motoren versehen und möglichst wenig mit Anhängewagen belastet ist. Die jetzt im Bau befindliche elektrische Eisenbahn von Fayet im Arvethal nach Chamonix, die als Vollbahn angesehen und betrieben werden soll, aber fast ausschliesslich touristischen Zwecken dienen wird, nimmt ohne die Anwendung der Zahnstange Steigungen bis zu 100 ‰. Auch auf abschüssigen Strecken besteht für Elektromotorwagen oder kurze elektrische Züge die Möglichkeit des schnelleren Bremsens nicht allein, weil das anzuhaltende Gewicht ein kleineres ist, sondern weil die Elektromotoren selbst bei geeigneter Umschaltung als Bremsmittel dienen können. Von den vielen Eigenschaften des elektrischen Betriebes, die auch auf Kleinbahnen oder kürzeren Vollbahnstrecken, auf Stadtbahnen und dergl. sich geltend machen und oft genug zur Empfehlung der elektrischen Eisenbahn angeführt worden sind, soll hier nicht eingegangen werden, doch kommt beim Betriebe von Touristenbahnen der Elektrizität ein Umstand ganz besonders zu statten, der in den anderen vorgenannten Fällen keine oder doch weniger Bedeutung besitzt.

Während andere Bahnen jahraus, jahrein ihren ziemlich gleichbleibenden Verkehrsumfang besitzen und nur in gewissen Fällen, zur Reisesaison, bei Ausstellungen oder dergl. vermehrte Anstrengungen machen müssen, um dem stärkeren Verkehr gerecht zu werden, konzentrirt sich derselbe bei den eigentlichen Touristenbahnen überhaupt auf einige Monate des Sommers, um während der übrigen Jahreszeiten ganz bedeutend abzunehmen und im Winter fast völlig zu versiegen. Ja auf gewissen Strecken dieser Art wird der Verkehr während des Winterhalbjahres völlig eingestellt. Solche Unterbrechungen bedeuten natürlich für das in den betreffenden Bahnen verkörperte Kapital eine sehr bedeutende Zinsschmälerung, die z. B. auf den Bergbahnen durch entsprechend hohe Fahrpreise während der wenigen Monate des Betriebes wieder ausgeglichen werden muss. Bei Dampfeisenbahnen steckt nun das gesammte Baukapital in der Eisenbahnlinie selbst und den Betriebsmitteln und liegt dementsprechend während der verkehrslosen Zeit im ganzen Umfange brach. Bei elektrischen Bahnen, wo Anlage und Betriebsmittel entsprechend billiger herzustellen sind, steckt ein grosser Theil des Anlagekapitals auch in dem dazu gehörigen Elektrizitätswerk, welches sich in sehr vielen Fällen durch den Maschinenbetrieb gewerblicher Anlagen, durch die Beleuchtung benachbarter Ortschaften auch während der verkehrsschwachen oder der verkehrslosen Jahreszeit recht gut bethätigen kann. Ja in der gleichzeitigen Speisung elektrischer Eisenbahnanlagen für den sommerlichen Fremdenverkehr und elektrischer Lichtleitungen für einen gewissen Umkreis von Ortschaften aus demselben Elektrizitätswerk liegt die Möglichkeit vor, dasselbe vortheilhafter zu verwerthen, als es oftmals selbst bei den elektrischen Centralen grosser Städte möglich ist. Der Fremdenverkehr des Sommers und das Lichtbedürfniss des Winters ergänzen sich hier in höchst erwünschter Weise und ermöglichen es solchen, besonders aus Wasserkräften gespeisten Elektrizitätswerken, den Strom billiger zu produziren und abzugeben als ein nur für einseitige Zwecke gebautes Elektrizitätswerk es vermöchte. Schon aus diesem Grunde werden elektrisch betriebene Touristenbahnen oft in der Lage sein dem Reisenden ihre Dienste wesentlich billiger anzubieten, als für denselben Zweck angelegte Eisenbahnen, deren Betrieb mit Dampflokomotiven erfolgt. Zieht man doch aus diesen und ähnlichen Gründen schon seit Jahren beim Betriebe von Bergbahnen die Elektrizität allen anderen Betriebsmitteln vor.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahnunfälle infolge Abrollens nicht festgelegter Wagen.** Wie Eisenbahnunfälle oft aus verhältnissmässig geringfügigen Ursachen entstehen, hat sich wieder einmal im Dezember v. J. gezeigt. Bekanntlich sollen die auf den Bahnhöfen stehenden Eisenbahnwagen entweder festgebremst oder durch Vorlagen und dergl. festgelegt werden. Dass dies bisweilen unterbleibt, ist bei den vielen Tausenden von Wagen zwar nicht entschuldbar, aber doch erklärlich. Für gewöhnlich entsteht daraus auch kein Unglück. Wenn sich aber plötzlich ein starker Wind erhebt, dann werden die nicht festgestellten Wagen in Bewegung gesetzt und stossen unter Umständen mit anderen Wagen oder gar mit unterwegs befindlichen Zügen zusammen. Auf den deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der bayerischen) sind im Dezember v. J. bei Personenzügen auf freier Strecke überhaupt fünf Zusammenstösse vorgekommen, und alle diese fünf Unfälle sind auf die gleiche Weise entstanden: durch die in der ersten Hälfte des Monats herrschenden Stürme waren nicht festgelegte Wagen fortgetrieben, auf die freie Strecke gelangt und dort mit den Zügen zusammengetroffen. Die Schuld lag in allen Fällen nur an der ungenügenden Festlegung der abgerollten Wagen. Zum Glück sind in keinem einzigen Falle schwere Folgen eingetreten. Das Reichseisenbahnamt hat aber, wie mitgetheilt wird, die betreffenden Landesbehörden auf diese Vorkommnisse besonders aufmerksam gemacht und sie ersucht, die den Betrieb beaufsichtigenden Beamten anzuweisen, die Befolgung der Vorschriften über das Festlegen der Wagen schärfer zu überwachen und gegen Nachlässigkeiten auch dann einzuschreiten, wenn dadurch keine Unfälle verursacht wurden.

— **Ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen.** Am 16. und 17. Februar d. J. ist zu Berlin die 67. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten abgehalten worden. Das Ergebniss der Verhandlungen ist folgendes:

Es wurden angenommen die Anträge wegen: Aenderung der Zusatzbestimmung IV (1) zu § 58 Verkehrsordnung (Verpacken von Fleischwaaren); Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 59 (5) der Verkehrsordnung (Zollbehandlung auf Unterwegsstationen); Aenderung der Zusatzbestimmung III (2) zu § 68 der Verkehrsordnung (Feststellen der Stückzahl bei Wagenladungsgütern); Abfertigung von Manometern zur allgemeinen Stückgutklasse; Abfertigung von fournirten oder mit ausgelegter oder Schnitzarbeit versehenen Holzwaaren, Möbeln und Möbelbestandtheilen zur allgemeinen Wagenladungsklasse; Frachtermässigung für Papier und Pappe zur Ausfuhr; Abfertigung von Schwarten nicht mitteleuropäischer Hölzer zum Spezialtarif I; Abänderung der Position „Grobe Façonstücke" des Spezialtarifs II; Aufnahme von entölten Thymiansamen in den Spezialtarif III; Verweisung von Weiden, mehrjährig, ungeschält in den Spezialtarif III; Aufnahme von Gipsbausteinen und Gipsbauplatten in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; Aufnahme von Glasstreifen bis zu 5 cm Breite und von Holzwolleseilen in den Spezialtarif III; Aufnahme mittelschwerer Mineralöle in den Spezialtarif I und Herabsetzung der Grenze des spezifischen Gewichts bei den schweren Mineralölen des Spezialtarifs III von 0,850 auf 0,835; Abänderung der Deckenmiethe für die nach dem Personentarif, Theil I, abzufertigenden Fahrzeuge auf die Sätze des Gütertarifs.

Für Feld- und Gartenfrüchte wurden nachstehende Tarifänderungen beschlossen:

a) in den Spezialtarif werden alle nicht in den Spezialtarifen II und III genannten Feld- und Gartenfrüchte (mit Ausschluss des Obstes) und Salzgurken versetzt;
b) in den Spezialtarif II werden neu aufgenommen: Knoblauch, Kohlrabi, Salat, Kürbis, Porrée, Meerrettig, Rettig, Radieschen, Suppen- und Gewürzkräuter; die Position Kohl wird daselbst gestrichen;
c) in den Spezialtarif III werden aufgenommen: Rüben aller Art und Kohl aller Art (mit Ausnahme von Blumen- und Rosenkohl).

Abgelehnt wurden die Anträge wegen: Frachtermässigungen für Papier und Pappe im inneren deutschen Verkehr; Aufnahme von Baumwoll- und Leinenfabrikkehricht in den Spezialtarif III; Aufnahme von Baumwollstaub unter die Düngemittel des Spezialtarifs III; Erhebung von Mehrfracht und Frachtzuschlag bei Ueberlastung von Wagen im Viehverkehr.

Vertagt wurden die Anträge wegen: Tarifirung hohler Pappwaaren; Glaserkitt; Kupfervitriollösungen; Magnesia-, Asch- und Mullkasten; Abänderung der Bestimmungen über die Berechnung von Reugeld; Frachtberechnung für lebende Thiere.

— Auf der Eisenbahnstrecke Dortmund-Annen sind die **Bahnwärter** dem Vernehmen nach auf Veranlassung ihrer vorgesetzten Behörde **mit Säbeln ausgerüstet** worden. Diese Maassregel ist darauf zurückzuführen, dass gerade auf dieser Strecke die Beamten bei Ausübung ihres Dienstes wiederholt von Strolchen angegriffen und nicht unerheblich verwundet worden sind.

— **Der Eisenbahnvorortverkehr in Sachsen.** Wenn schon im letzten Jahrzehnt der Personenverkehr der Eisenbahnen in Sachsen im allgemeinen einen Aufschwung genommen hat, der jede Wahrscheinlichkeitsrechnung hinter sich liess, so ist dieses Wachsthum in noch viel höherem Maasse im Vorortverkehr der grösseren Städte zu Tage getreten. Wenn sich in diesem Jahrzehnt der gesammte Personenverkehr von über 26 000 000 Reisenden im Jahre 1887 auf über 52 000 000 im Jahre 1897, also gerade auf das Doppelte gesteigert hat, so stehen wir im Vorortverkehr vielfach einer noch stärkeren Zunahme gegenüber. So stieg der wechselseitige Verkehr zwischen Dresden-N. und Radebeul von 430 814 Personen im Jahre 1887 auf 1 114 388 im Jahre 1897, also beinahe aufs Dreifache, zwischen Dresden-A. und Potschappel von 532 839 auf 1 060 976 Personen, zwischen Dresden-N. und Klotzsche von 245 084 auf 589 430 Personen, zwischen Dresden-A. und Deuben von 100 310 auf 458 441 Personen, also auf mehr als das Vierfache usw. Die Zahl der Personen, die nur bis zur Entfernung von 10 km die Bahn benutzten, stieg von rund 10 000 000 im Jahre 1887 auf 25 000 000 im Jahre 1897, also auf das Anderthalbfache, derjenigen, die über 10 bis mit 20 km die Bahn benutzten, von 7 500 000 auf über 13 000 000. Daraus schon lässt sich erkennen, wie aussergewöhnlich stark der nächste Vorortverkehr zugenommen hat. Entsprechend diesem Wachsthum hat sich auch die Zahl der Züge vermehrt und vielfach verdoppelt. Mancherlei Umstände haben dieser Verkehrssteigerung Vorschub geleistet. Vor allen Dingen ist ja hier das schnelle Wachsthum der grossen Städte und Industriemittelpunkte von Einfluss gewesen. Dem Bedürfniss des Verkehres zwischen diesen Städten und Mittelpunkten und ihren Vororten ist aber die Eisenbahnverwaltung mit einer grossen Anzahl von Maassnahmen zu Hilfe gekommen, die einestheils den eigentlichen Geschäftsverkehr förderten, andererseits aber erst ermöglichten, dass Arbeiter und Arbeitgeber nicht am Orte ihrer Wirksamkeit, sondern billiger und gesünder in mehr oder weniger entfernten Vororten wohnen konnten. Vor allem förderte diesen Zweck die Ausgabe von Abonnements-(Zeit-)Karten, die in neuerer Zeit durch die Umwandelung in Monatskarten mit Nebenkarten noch besser ihrem Zwecke angepasst wurden. Infolgedessen fuhren im Jahre 1897 bereits 5 700 000 Personen auf solchen Karten, fast doppelt soviel als im Jahre vorher. Ebenso wirksam erwies sich die Einrichtung von Arbeiterzügen, besonders aber die Einführung von Arbeiterfahrkarten, die noch eine bedeutende Verbilligung des Reisens in der IV. Wagenklasse herbeiführten. Der Fahrpreis dieser Arbeiterkarten beruht auf dem Einheitspreise von 1 ₰ für eine Fahrt und 1 km, er sinkt aber mit zunehmender Entfernung immer mehr unter diesen Einheitssatz. So beträgt z. B. der Fahrpreis für eine Arbeiterwochenkarte auf die Entfernung von 10 km, gültig zu 12 Fahrten an Wochentagen 1,10 ℳ, also für eine Fahrt nur 9 ₰. Dabei geniessen die Arbeiter noch den Vortheil, dass die Wochenkarte 10 Tage gilt, so dass der Arbeiter, der etwa an einem Tage gehindert oder nicht gewillt ist, die Eisenbahn zu benutzen, keine Einbusse erleidet. Auch die Einführung von Schülerkarten förderte den Vorortverkehr und die Gewährung von Freigepäck auf Rückfahrkarten. Mehr dem Vergnügungsverkehre kam die Einführung der Gesellschaftsfahrkarten zu statten. Den Nachbarverkehr hob sodann die vom 1. Juli 1897 ab eingetretene Herabsetzung der Mindestfahrpreise für kleinere Entfernungen auf 15 ₰ in II. und 10 ₰ in III. Klasse für einfache und auf 20 ₰ bezw. 15 ₰ für Rückfahrkarten, sowie die günstigere Berechnung der Fahrpreise bis zu 20 km Entfernung überhaupt.

Das rapide Steigen des Vorortverkehres hat naturgemäss auf die Entwickelung der Bahnhöfe und sonstigen Betriebsanlagen einen gewaltigen Einfluss geübt. Die Vermehrung der Züge hat vor allem auch die vorhandenen Gleise unzulänglich gemacht. So steht die Vollendung des viergleisigen Ausbaues der in Dresden einmündenden Linien zum Theil schon in naher Aussicht und neue Haltepunkte — in Pieschen, Trachau, Strehlen — werden dabei dem Vorortsverkehre neu eingefügt werden. Eine solche Vermehrung der Gleise wird auch in Leipzig und anderwärts nöthig. Immer mehr wird der Vorort- vom Fernverkehre getrennt, immer rascher folgen sich die Züge, ohne dass ihre Länge sich wesentlich abminderte. Mehr und mehr aber tritt nunmehr auch die Elektrizität mit dem Dampfe auf dem Gebiete des Vorortverkehres in Wettbewerb. Die Fähigkeit, sich mit kurzen, rasch einander folgenden Zügen dem Verkehrsbedürfnisse anzuschmiegen, wird den elektrischen Bahnen zweifellos einen grossen Antheil am künftigen Vorortverkehre verschaffen.

— Die Landeskulturabtheilung der deutschen Landwirthschaftsgesellschaft in Berlin beschäftigte sich am 17. d. Mts. mit der **Kanalfrage**, insbesondere mit dem Thema: „Kanäle und Kanalwirthschaft (besonders Mittellandkanal und Donau-Mainkanal) in ihren Beziehungen zu den wirthschaftlichen und Verkehrsinteressen. Die besonderen Forderungen dieser Interessengruppen bezüglich der Verwaltung und Organisation in der Wasserwirthschaft."

Die Organisation der Wasserwirthschaft im nördlichen Deutschland erörterte Regierungs- und Baurath Sympher-Lüneburg. Ueber den Umfang des Wasserverkehres in Deutschland macht man sich meist falsche Vorstellungen. Die Annahme, dass uns Frankreich voraus sei, ist insofern unrichtig, als die dort allerdings zahlreicheren künstlichen Wasserstrassen dem modernen Verkehr nicht mehr genügend entsprechen. In Deutschland verhalten sich die schiffbaren Wasser zu den Eisenbahnen an Länge wie 1 zu 3. Der Frachtverkehr zu Wasser übertrifft aber den sämmtlicher Eisenbahnen. Bei dem im Mittelpunkt des Interesses stehenden Bau des grossen Rhein-Elbekanals, des sogenannten Mittellandkanals, handelt es sich bekanntlich um eine Verbilligung und Ermöglichung grosser Transporte vom äussersten Nordosten des Reiches nach dem äussersten Südwesten. Der Mittellandkanal wird auf seinen 466 km Länge bei ausserordentlich günstigen Steigungsverhältnissen nur 13 Schleusen haben. Seine Abmessungen genügen für Schiffe von 600 t. Nur wenige Elbkähne sind grösser. Viele Brücken werden dem Landverkehre dienen. Das in der Hauptsache der Weser, aber um deren Niedrigwasserstand im Interesse der Landwirthschaft eher zu heben als zu senken, auch der Ruhr, der Leine und der Elbe zu entnehmende Zuflusswasser wird reichlich genug sein, um auch an vielen Stellen ausgiebige Meliorationen und Berieselungen des Landes im Interesse grösserer Kulturfähigkeit zu ermöglichen. Immerhin ist die Aufnahmefähigkeit des Kanals beschränkt, weil die Schifffahrt ein allzu starkes Gefälle nicht brauchen kann. Der Kanal wird ausgleichend auf die Wasser-

standsverhältnisse der Flüsse wirken. Zu den Kosten wird Preussen 261 000 000 M. beitragen. Die jährlichen Betriebskosten sind auf 2 000 000 M. berechnet. Auf Grund eingehender Berechnungen erwartet man bei Erhebung einer staffelweisen Kanalabgabe von 0,5 ₰, 1 ₰ und 2 ₰ für das Tonnenkilometer Fracht im Jahre 1908 eine Verzinsung von 3,5 % des Anlagekapitals. Die Rentabilität wird anfangs geringer sein und sich später steigern. Ausser Berechnung blieben alle Zukunftsanlagen der Industrie, alle sich erst künftig am Kanal niederlassenden Betriebe. Vielmehr wurde nur die erfahrungsmässige Steigerung des Verkehres zu Grunde gelegt. Das Ganze wäre also ein sehr rentables Unternehmen, wenn den Kanaleinnahmen nicht der Ausfall an Eisenbahnfrachten gegenüberstände, der sich für 1908 auf etwa 900 000 000 M. berechnet. Doch sind auch hierbei die Roheinnahmen nicht mit den Reineinnahmen zu verwechseln, die durch die Selbstkosten der Transporte sehr verringert werden. Ausserdem würden in absehbarer Zeit die Eisenbahnen den sich stetig steigernden Verkehr nicht mehr bewältigen können, wenn sie nicht ausserordentliche, ebenso kostspielige Maassnahmen treffen. Darum müssen die Eisenbahnen den verfänglichen Verlust tragen. Der Einfluss des Kanals auf die Landwirthschaft wird einerseits in den bedeutenden Meliorationen, andererseits in der Verbilligung der Frachten für Kohlen, Eisen, Dünger, sowie in der Erleichterung des Absatzes landwirthschaftlicher Produkte bestehen. Der äusserste Osten, soweit er den Hafen Danzig leicht erreichen kann, wird allerdings nach wie vor sein Getreide und Vieh lieber nach England als nach dem westlichen Deutschland verkaufen. Aber schon von Bromberg aus verbilligen sich durch den Kanal die Transportkosten nach Süddeutschland ganz bedeutend, und noch günstiger liegen die Verhältnisse für Pommern. Stettin wird durch den Kanal dem rheinisch-westfälischen Kohlengebiet so nahe gerückt wie jetzt Berlin. Das ist auch im Interesse der Holzversorgung dieses Gebietes sehr wichtig. Ohne den Kanal müsste Westfalen im Jahre 1908 etwa 400 000 Festmeter Holz, statt aus dem deutschen Osten, aus dem Auslande beziehen. Unter den Nachtheilen für die Landwirthschaft bezeichnet man hauptsächlich die Schaffung neuer Einfallsthore für ausländisches Getreide. Die Einfuhr würde erleichtert auf Rhein, Weser und Elbe. Die Elbe muss aber ganz ausscheiden, weil sie keine Verbilligung bieten würde. Der Dortmund-Rheinkanal wird allerdings eine gewisse Verbilligung herbeiführen, die aber nur 1 M. für die Tonne beträgt. Auf der Weser würde die Verbilligung nur 0,35 M. betragen. Um dem entgegenzuwirken, wird man das ausländische Getreide in die höchste Abgabenklasse versetzen müssen. Auch gegen die anderen Einwände wendet sich der Redner. Er berechnet die mögliche Verbilligung der Eisenbahnfrachtsätze, wenn man die Kanalkosten spart, auf 1—1½ ₰ für das Tonnenkilometer und hält die Befürchtung, dass die Kanalbauten den Arbeitermangel verstärken werden, für grundlos, da die dort verlangten Erdarbeiter doch keine Landarbeiter seien. Soweit deutsche Arbeiter nicht ausreichen, stehen den Unternehmern ausländische zur Verfügung. Zum Schluss weist der Redner auf die bedeutenden Aufwendungen des Staates im Interesse der Landwirthschaft auch durch den Bau von Nebenbahnen hin und bekämpft die Befürchtung, dass die mitteldeutschen und schlesischen Kohlengebiete durch den Kanal einen grossen Ausfall haben würden. Bei einer Förderung von 21 000 000 t Kohlen im Jahr werde Schlesien höchstens einen Ausfall von 1 000 000 t haben. Die Anlage und die Bedingungen des Kanals würden so günstig wie möglich für die Landwirthschaft gestaltet werden. Der Austausch der eigenen Produkte im Lande von Ost nach West und umgekehrt würde gesteigert, die Einfuhr fremder Erzeugnisse nicht sehr verbilligt werden. Das grossartige, eines grossen Volkes würdige Unternehmen würde helfen, Deutschland immer unabhängiger vom Auslande zu machen.

— **Die Benutzung der Strassenbahnen ist in den einzelnen Städten** eine sehr ungleiche, da sie von verschiedenen Faktoren abhängt: der Ausdehnung des Strassenbahnnetzes, der Häufigkeit der Fahrten, der Höhe des Fahrpreises und vor allem der Bevölkerungszahl. Bringt man diese (nach der Volkszählung vom 2. Dezember 1895) in Vergleich mit der Anzahl der im Mittel der Jahre 1895 und 1896 beförderten Personen, so kommen auf jeden Bewohner Fahrten im Jahr: In Frankfurt a/M. 116,8, Dresden 116,6, Berlin-Charlottenburg 96,1, Hamburg-Altona-Wandsbek 83,3, Leipzig 64,4, München 61,5, Hannover 59,5, Köln 49,1, Breslau 48,8, Stuttgart 46,8, Bremen 46,1, Magdeburg 44,7, Halle 44,1, Nürnberg-Fürth 33,4, Düsseldorf 32,2, Chemnitz 30,0, Stettin 23,7, Braunschweig 18,8 usw. Berlin steht in dieser Tabelle nicht an der Spitze, weil Verkehrsmittel, die in anderen Städten wenig ausgebildet sind, in Berlin in weitem Umfange gebraucht werden. So wurden von Omnibussen im Jahre 1896 in Berlin 43 452 656 Personen befördert, von der Stadt- und Ringbahn gegen 77 000 000, was auf jeden Bewohner für dieses Jahr noch weitere 71,7 Fahrten im Durchschnitt ergibt, ganz abgesehen vom Droschkenwesen, das in Berlin auch eine viel grössere Ausbildung erlangt hat, als in allen anderen deutschen Grossstädten.

— In den letzten Jahren ist — wie die Münchener „Allgem. Ztg." schreibt — die Frage der Handelsschifffahrt auf dem Neckar neuerdings ventilirt worden und die doppelseitigen Interessen (für die Schifffahrt auf dem mittleren und dem unteren Neckar) fanden sich in dem Bestreben zusammen, einen **Grossschifffahrtsweg auf dem Neckar** einzurichten. Rein hydrographisch betrachtet, bleibt der Neckar bis zu seiner Mündung ein unzuverlässiges Gebirgswasser mit zu geringem und sehr wechselndem Wasserstande, das für grössere Lastkähne nur die Hälfte des Jahres benutzbar ist. Volle Unabhängigkeit von dem Wasserstande zu erlangen, ist für die Neckarschifffahrt die erste Bedingung, um sie lebens- und konkurrenzfähig gegenüber der Eisenbahn zu machen. Eine intensivere Ausnutzung der Wasserstrasse wäre aber nur zu erreichen, wenn der Neckar kanalisirt würde und für den Betrieb Schrauben- oder Räderboote sowie Schiffe von einer Tragkraft bis mindestens 400—600 t statt von jetzt nur 100 t eingestellt würden. Das Ergebniss der letzten hydrotechnischen Untersuchung des Neckars ist nach einer den Mitgliedern der Stuttgarter Handelskammer zugegangenen Mittheilung folgendes: Für den Neckar lässt sich durch die Kanalisation von Mannheim bis Cannstatt eine Minimaltiefe von 2 m erreichen und damit seine Schiffbarkeit so steigern, dass Schiffe mit einer Tragfähigkeit bis zu 600 t nach Cannstatt-Stuttgart herauffahren können. Mit dem Bau und Betriebe des Schleussenkanals würde für die Flösserei und die bestehenden Stauwerke eine Schädigung nicht erwachsen. Die künftigen Frachtkosten für 200 Centner werden ohne Schifffahrtsabgabe für Mannheim-Heilbronn auf 15,34 M., mit Abgabe auf 20,17 M. berechnet, gegen 28,96 M. (per Kette) heutige Frachtkosten; für Mannheim-Cannstatt auf 31,81 M. bezw. 39,11 M., gegen 40 M. per Bahn. Die Anlagekosten würden für die Strecke Mannheim-Cannstatt 30 000 000 M. betragen. Hiervon würden auf die badische Strecke 14 000 000 M., auf die württembergische 16 000 000 M. entfallen. Für den Seitenkanal Cannstatt-Esslingen werden die Kosten für 1,5 m Fahrtiefe auf 1 600 000 M. berechnet. Die Kosten würden nach dem Anschlage durch die zu gewinnenden Wasserkräfte wieder eingebracht werden; an den neuen Wehren auf der württembergischen Strecke würden fast 12 000 PS, auf der badischen über 20 000 PS gewonnen, die zusammen einen Werth von 32 000 000 M. repräsentiren, fast genau die Kosten des Grossschifffahrtsweges. Man kann nur wünschen, dass die Berechnung richtig ist und bald in die That umgesetzt wird.

— Aus Anlass des Vorgehens der Schweiz in Sachen der Eisenbahnverstaatlichung, das seitens der deutschen Besitzer **schweizerischer Eisenbahnwerthe** als eine Vergewaltigung empfunden wird, hat die Zulassungsstelle der **Berliner Börse** den bekannten Antrag des Vereins für die Interessen der Fondsbörse wie folgt beantwortet:

„Der Verein für die Interessen der Fondsbörse hat, veranlasst durch die Behandlung, welche die geplante Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen seitens der schweizer Behörden erfährt, bei der unterzeichneten Zulassungsstelle den Antrag gestellt: die Zulassungsstelle wolle neue schweizerische Werthe zum Handel und zur Notiz an der Berliner Börse nicht zulassen. Der Verein hat weiterhin zugleich gegen jede solche Zulassung auch so lange Verwahrung eingelegt, als nicht seitens des schweizerischen Bundesrathes mit den grossen schweizerischen Eisenbahngesellschaften ein die berechtigten Ansprüche der Aktionäre befriedigendes Arrangement getroffen ist. In der Diskussion, welche innerhalb unseres Kollegiums über den vorgedachten Antrag stattgefunden hat, sind die Gründe, welche den Verein zu seinem Vorgehen veranlasst haben, allseitig gebilligt worden. Mit Rücksicht jedoch auf die gesetzlichen Bestimmungen, nach welchen die Zulassungsstellen an den deutschen Börsen sich nur mit konkret vorliegenden Anträgen auf Zulassung bestimmter Papiere zum Börsenhandel zu befassen haben, sind wir nicht in der Lage, den beantragten prinzipiellen Beschluss zu fassen. Dagegen stehen wir nicht an, schon heute zu erklären, dass wir die Zulassungsstellen an den deutschen Börsen für berechtigt erachten, auf Grund des § 36 Abs. 3c des Reichsbörsengesetzes vom 22. Juni 1896 den Werthpapieren solcher Länder die Zulassung zum Börsenhandel zu versagen, in welchen etwa — wenn auch unter dem Schutze von Gesetzen — die Grundsätze von Treu und Glauben verletzt sein sollten."

Die angezogene Bestimmung des Börsengesetzes lautet: „Die Zulassungsstelle hat die Aufgabe und die Pflicht, Emissionen nicht zuzulassen, durch welche erhebliche allgemeine Interessen geschädigt werden oder welche offenbar zu einer Uebervortheilung des Publikums führen."

Ueber die **Entwickelung der Telegraphenleitungen im preussischen, norddeutschen und Reichstelegraphengebiete** von 1849 bis 1897 entnehmen wir einem längeren Aufsatze der „Statistischen Korresp." folgende Mittheilungen: An die Stelle der optischen Staatstelegraphie, welche in Preussen durch die 1832 erfolgte Anlage der Telegraphenlinie von Berlin nach Trier ins Leben gerufen war, trat 1849 eine elektrische Staatstelegraphie

mit zunächst sechs Linien in einer Gesammtlänge von 246 geographischen Meilen (1 825 km). Am Schlusse dieses Jahres betrug die Länge der elektrischen Telegraphenlinien 290 Meilen (2 152 km) und stieg bis Ende 1866 auf 2 036 Meilen (15 111 km). In den Jahren 1867 und 1868 fanden infolge der Einverleibung der Telegraphengebiete der neu erworbenen Landestheile, derjenigen, welche bis dahin unter Taxis'scher Verwaltung gestanden hatten sowie der sächsischen, mecklenburgischen, oldenburgischen, braunschweigischen und hanseatischen Telegraphengebiete Zunahmen von 45,53 bezw. 7,32 % statt, so dass das norddeutsche Telegraphengebiet zu Ende 1868 Telegraphenlinien in einer Gesammtlänge von 3 182 Meilen (23 611 km) umfasste. Bis Ausgang 1875 stieg die Länge der Linien im Reichstelegraphengebiete auf 35 708 km oder um 51,26 % und zwar, abgesehen vom Jahre 1872, in welchem infolge des Hinzutrittes von Elsass-Lothringen und Baden eine Zunahme von 13,38 % stattfand, durchschnittlich jährlich um 4,96 %. Neben den bisherigen oberirdischen Linien wurden, um den telegraphischen Verkehr von Witterungs- und sonstigen äusseren Einflüssen nach Möglichkeit unabhängig zu machen, 1876 im Reichstelegraphengebiet unterirdische Telegraphenlinien hergestellt, deren Länge am Ende dieses Jahres 203 km betrug. Ferner traten in demselben Jahre zu dem Reichstelegraphennetze unterseeische Kabellinien in Länge von 36 km hinzu. Im ganzen fand im Reichstelegraphengebiete von Ende 1875 bis Ende 1897 eine Zunahme an Linien um 234,16 % statt, so dass die Gesammtlänge sämmtlicher Linien am Schlusse des Jahres 1897 119 328 km betrug. Ausserdem bestehen seit 1890 in den deutschen Schutzgebieten in Afrika Landtelegraphenlinien, deren Länge sich Ende des Jahres 1897 auf insgesammt 777 km stellte.

Was die Länge der telegraphischen Leitungen anbelangt, so war diese in Preussen Ende 1849 gleich derjenigen der Telegraphenlinien, d. h. jede Linie war mit nur einem Leitungsdrahte ausgestattet. Durch allmähliche Vermehrung der Drähte wuchs bis Ende 1862 die Länge der Leitungen auf das Zwei- bis Dreifache der betreffenden Linienlänge. Von Ende 1863 bis Ende 1897 schliesslich waren die oberirdischen Leitungen im Durchschnitt drei- bis viermal so lang wie die entsprechenden Linien. Bei den 1876 hinzutretenden unterirdischen Linien hatten die Drahtleitungen Ende 1897 die 68 fache Länge der mit ihnen ausgestatteten Linien. Die Linien der gleichfalls seit 1876 bestehenden, im Besitze des Deutschen Reiches befindlichen unterseeischen Kabel zählten im Durchschnitt bis Ende 1897 2,14 Leitungen. In den afrikanischen Schutzgebieten endlich haben die Telegraphenleitungen ziemlich die gleiche Länge wie die Linien. Reichlicher als Ende 1897 im Deutschen Reiche waren mit Leitungsdrähten ausgestattet die Staatstelegraphenlinien in Grossbritannien und Irland, woselbst die Längen der Leitungen 1896 das 6,78 fache, sowie in Belgien und Ungarn, wo sie 1897 das 5,10- bezw. 4,82 fache der Linienlängen betrugen. Am wenigsten Drähte hatten die Türkei (europäische, asiatische und afrikanische) sowie Griechenland aufzuweisen, in welchen Gebieten die Telegraphenlinien 1892/93 bezw. 1896 durchschnittlich nur das 1,55- bezw. 1,18 fache an Leitungen zählten.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Tarifherabsetzungen bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat auch im Jahre 1897 eine 100 fl. übersteigende Aktiendividende ergeben. Es war somit für die Staatsverwaltung neuerdings der Fall gegeben, von dem ihr bezüglich des obigen Bahnnetzes konzessionsmässig vorbehaltenen Tarifreduktionsrechte Gebrauch zu machen. Die diesfälligen, mit den übrigen betheiligten Ministerien vereinbarten Verfügungen des Eisenbahnministeriums dürften der Verwaltung der Bahngesellschaft demnächst zugehen. Zufolge der einschlägigen konzessionsmässigen Bestimmungen ist die Staatsverwaltung bekanntlich ermächtigt, die Reduktion der Nordbahntarife auf das Maass der Staatsbahntarife und eventuell noch weitergehende Tarifherabsetzungen, insofern solche durch volkswirthschaftliche Rücksichten geboten erscheinen, anzuordnen. Auf Grund dieser Bestimmung wurde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die vollinhaltliche Anpassung ihres Gütertarifes an jenen der österreichischen Staatsbahnen aufgetragen. Da schon bei früheren Anlässen die allgemeinen Klassentarife nach dem Staatsbahnbareme regulirt worden sind, bezieht sich die nunmehr neuerlich eintretende Tarifherabsetzung auf die bei den Staatsbahnen im Ausnahmetarife eingereihten Güter mit der Wirkung, dass die Ausnahmetarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, insoweit dieselben nicht ohnehin schon für die Verfrachter günstigere Bestimmungen enthalten als die analogen Ausnahmetarife der Staatsbahnen, sowohl in Bezug auf die Einreihung der Artikel, als auch auf die Höhe der Frachtsätze mit den Ausnahmetarifen der Staatsbahnen gleichgestellt werden.

Von besonderem Vortheile wird diese Regulirung für den Verkehr der an der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelegenen Zuckerfabriken sowie für den Exportverkehr einer Reihe handelspolitisch wichtiger Ausfuhrartikel sein. Weitere Tarifmaassnahmen beziehen sich auf den Kohlenverkehr, insoweit derselbe aus volkswirthschaftlichen Rücksichten einer eisenbahntarifarischen Unterstützung bedarf. In dieser Beziehung kommt unter anderem der Kohlenverkehr aus dem Ostrau-Karwiner Reviere nach Wien transit in Betracht. Durch die für diese Relation eintretende Ermässigung des Kohlenfrachtsatzes von 746 Heller auf 660 Heller für die Tonne wird insbesondere einem in letzter Zeit dringend zu Tage getretenen Bedürfnisse der in Niederösterreich gelegenen zahlreichen Industrien Rechnung getragen. Hinsichtlich der Kohlentransporte nach Wien loko beschränkt sich die eintretende Tarifherabsetzung auf gewisse Kohlenbezüge der Gemeinde Wien. Von einer allgemeinen Ermässigung der Fracht für die Kohlentransporte zu Beheizungszwecken wurde auf Grund der vielfach auch anderwärts gewonnenen Erfahrungen Umgang genommen, wonach eine Herabsetzung der Kohlentarife zumeist für den Haushaltungskonsum ohne Wirkung bleibt. Dieser Umstand kam um so mehr in Betracht, als der Bedarf an Heizkohle in Wien zum weitaus überwiegenden Theile aus den oberschlesischen Kohlenrevieren gedeckt wird.

Weitere Verfügungen des Eisenbahnministeriums, welche bei dem vorliegenden Anlasse getroffen wurden, beziehen sich auf die Art der Verrechnung von Kosten für Rekonstruktion, Erweiterungen und Nachschaffungen, und zwar in der Art, dass vorläufig mit Wirksamkeit für das Jahr 1899 solche Kosten, insoweit es sich um Auslagen handelt, deren Nothwendigkeit aus der normalen Entwickelung des Verkehres resultirt, fortan in die Betriebsrechnung eingestellt werden sollen. Den finanziellen Interessen des Staates trägt diese Maassregel insofern Rechnung, als hierdurch die Einlösungsrente für den Fall der Geltendmachung des Einlösungsrechtes herabgemindert wird, was im Schlusseffekte mehr ins Gewicht fällt, als die bis zu einem gewissen Grade eintretende Schmälerung, welchen der Antheil des Staatsschatzes an dem Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn künftighin in einzelnen Jahren erleiden dürfte.

— **Die Eisenbahnen und die neue Erwerbssteuer.** Den Eisenbahnen ist bekanntlich die Steuerleistung für 1898 auf Grund der neuen Erwerbssteuer vorgeschrieben worden und dürfte in der Mehrzahl der Fälle den Bahnen aus diesem Titel eine zum Theile namhafte Mehrbelastung erwachsen.

Abgesehen von der Erhöhung des Steuerfusses von 10 auf 10,5 % tritt bei manchen Gesellschaften infolge der Aenderung in den Bestimmungen über die Steuervorschreibung eine empfindliche Erhöhung der Zuschläge ein. Nach dem Gesetze über die neue Erwerbssteuer der Eisenbahnen ist ein Vierttheil der landesfürstlichen Steuern auf sämmtliche Gemeinden jenes Gebietes oder jener Gebiete aufzutheilen, welche die Linien der betreffenden Eisenbahnen durchziehen. Die Gemeinden heben zur Deckung ihrer Ausgaben vielfach Umlagen von über 100 % der direkten Steuern ein, so dass bei manchen Bahnen die Zuschläge in ihrer Gesammtsumme einen wesentlich höheren Betrag repräsentiren, als die landesfürstliche Steuer. Bei der Südbahn beträgt die Erhöhung ihrer landesfürstlichen Steuer gegenüber der vorjährigen rund 150 000 fl., die Steigerung der Zuschläge dagegen annähernd 270 000 fl.

— Der **niederösterreichische Landesausschuss** erstattet dem Landtage zu der am 27. d. Mts. erfolgenden Wiedereröffnung seiner Berathungen auch über den Stand der **Lokalbahnaktion** Bericht. Hinsichtlich der Lokalbahn Gross-Siegharts-Raabs wird hervorgehoben, dass ihr baldiges Zustandekommen um so erwünschter sei, als die Eröffnung der in Mähren gelegenen Lokalbahn Mährisch-Budwitz-Jamnitz auf die Verkehrs- und Marktverhältnisse von Raabs einen äusserst ungünstigen Einfluss nimmt. Der Verkehr des Hinterlandes, welcher bisher ausschliesslich nach Raabs gravitirt, ist nach Jamnitz abgelenkt worden, wodurch in erster Linie der Markt Raabs, im weiteren aber auch die Interessen Niederösterreichs nachtheilig berührt werden. Der Landesausschuss empfiehlt deshalb den raschen Ausbau der Linie Gross-Siegharts-Raabs. Der Bau soll für Rechnung der Lokalbahn Göpfritz-Gross-Siegharts, mit welcher die neue Linie gesellschaftlich vereinigt werden und ein einheitliches Unternehmen bilden soll, unter unmittelbarer Aufsicht der Staatsverwaltung oder eventuell des Landes erfolgen. Hinsichtlich der Herstellung einer normalspurigen Lokalbahn von Korneuburg nach Ernstbrunn empfiehlt der Landesausschuss, sobald der Nachweis erbracht sein wird, dass 30 % des vom Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem Landesausschusse festgesetzten Nominalanlagekapitals von den Interessenten mit Beihilfe des Staates, durch Uebernahme von Stammaktien zum vollen Nennwerth oder durch Leistungen à fonds perdu aufgebracht werden, die Uebernahme der Reinertragsgarantie

seitens des Landes Niederösterreich für die zur Beschaffung des weiter erforderlichen Aufwandes auszugebenden, mit 4 % zu verzinsenden und innerhalb 75 Jahren zurückzuzahlenden Prioritätsobligationen (Eisenbahnschuldverschreibungen) bis zum Höchstbetrage von 840 000 fl. in der Weise, dass für den Fall, als das Erträgniss der Bahn zur Verzinsung und Tilgung dieser bevorrechteten Titres im Nominalbetrage von höchstens 840 000 fl. nicht ausreichen sollte, der auf das Erforderniss zur 4 % Verzinsung und zur planmässigen Tilgung innerhalb 75 Jahren sich ergebende Abgang aus Landesmitteln vorschussweise gedeckt wird. Betreffs der schmalspurigen Lokalbahn Gmünd-Weitra-Gross-Gerungs wird gleichfalls die Uebernahme einer Reinertragsgarantie für die im Höchstbetrage von 1 190 000 fl. auszugebenden Prioritätsobligationen beantragt.

— Die Verhandlungen betreffend die Konzessionirung der **Lokalbahn Triest-Parenzo** an den küstenländischen Landesausschuss, die wohl in merito seit einiger Zeit beendigt, bezüglich deren jedoch noch einige Detailfragen formeller Natur zu erledigen waren, sind nun wie das „Oester.-Ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, endgültig zum Abschlusse gebracht und steht die Konzessionsertheilung in naher Zeit bevor.

— **Die Arbeiterentlassungen aus der Ringhoffer'schen Wagenfabrik in Smichow.** In dieser Fabrik sind in der letzten Zeit insgesammt etwa 200 Arbeiter der Wagenabtheilung entlassen worden. Die Entlassung dieser Arbeiterschaft erfolgte nicht auf einmal, sondern in Partien, und zwar in der Zeit von einigen Wochen. In der nächsten Zeit soll abermals eine Anzahl von Arbeitern in der Wagenabtheilung der Firma, und zwar gleichfalls in Partien entlassen werden. Bemerkt zu werden verdient, dass wegen ungenügender Bestellungen in der Wagenabtheilung des Etablissements seit mehr als 2 Jahren nicht über die Zeit gearbeitet wurde. Dem Vernehmen nach finden auch in der Wagenabtheilung der Simmeringer Maschinen- und Wagenfabrik seit den letzten Wochen Arbeiterentlassungen statt. Auch dort werden seit langem keine Ueberstunden gemacht.

— **Elektrischer Betrieb auf den ungarischen Staatsbahnen.** Die bei den ungarischen Staatsbahnen geplanten Versuche, betreffend den Verkehr von für elektrischen Betrieb eingerichteten Personenwagen auf normalspurigen Eisenbahnen, sollen in allernächster Zeit begonnen werden. Wie mitgetheilt wird, wurde zu diesem Zwecke ein Personenwagen II. Klasse mit den entsprechenden Einrichtungen versehen, und da die Versuche auf der Steinamanger-Rumer Linie vorgenommen werden sollen, wurde mit der Direktion der Elektrizitätswerke des Eisenburger Komitats rücksichtlich der Lieferung des nöthigen elektrischen Stromes ein Vertragsabkommen getroffen.

— **Frachtbegünstigungen für arme Landwirthe.** Als zur Unterstützung der infolge Hagelschlages an Saatkornmangel leidenden kleineren Landwirthe Ungarns im vergangenen Sommer Herbst-Anbausamen von den Ueberschüssen der staatlichen Wirthschaften vorgeschossen wurde, hat der Handelsminister auf Ansuchen des Ackerbauministers die Beförderung dieser Sendungen auf den ungarischen Staatsbahnen zum Selbstkostenpreise bewilligt. Nun hat der ungarische Handelsminister diese Begünstigung abermals, und zwar mit Gültigkeit bis Ende April für Frühjahrs-Anbausamen, Gerste und Hafer eventuell Weizen und Korn wie auch Erdäpfel bewilligt. Auch wurde die Direktion der ungarischen Staatsbahnen aufgefordert, ähnliche Begünstigungen auf den übrigen ungarischen Eisenbahnen zu erwirken.

— **Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen im Januar 1899.** Die ungarischen Staatsbahnen haben im Monate Januar nach den provisorischen Zusammenstellungen 6 582 400 fl. vereinnahmt. Die definitiven Einnahmen im Januar 1898 betrugen 6 449 231 fl.; die diesjährigen Einnahmen stellen sich um 133 170 fl. höher. Dieser Mehrertrag stammt fast ausschliesslich aus dem Waarenverkehr her. Aufgegeben wurden im vorigen Monat 165 387 Wagenladungen Parteigut, um 10 381 mehr als im Januar 1898. Die Zunahme erstreckt sich besonders auf Getreide, Stückwaaren, Zucker, Eisenwaaren und Zuckerrüben. Hingegen war eine Abnahme zu bemerken bei Kohle, Wein, Holz und Steinen.

— Vor kurzem verhandelte die Budapester Verwaltungskommission, wie der „Pester Lloyd“ mittheilt, über einen Rekurs der Direktion der ungarischen Staatsbahnen, betreffend die **Kommunalsteuer der ungarischen Staatsbahnbediensteten.** Der Gesetzartikel IV vom Jahre 1893 erklärt, dass die Beamten und Angestellten des Staates von der Kommunalsteuer befreit sind. Eine Ministerialverordnung vom Jahre 1894 interpretirte das Gesetz dahin, dass auch die Beamten und Angestellten der ungarischen Staatsbahnen und der Maschinenfabrik der Staatsbahnen als Angestellte des Staates zu betrachten und von der Kommunalsteuer befreit sind. Auf Grund dieser Verordnung stellte die Direktion der Staatsbahnen im Jahre 1894 bezüglich der Gehälter ihrer Angestellten keinen Steuerfassionsbogen aus. Dagegen sprach sich das Verwaltungsgericht dahin aus, dass die Beamten und Angestellten der ungarischen Staatsbahnen und der Staatsbahnmaschinenfabrik nicht als Angestellte des Staates im Sinne des 1893er Gesetzes zu betrachten sind, daher die Direktion für ihre Angestellten die Kommunalsteuer entrichten müsse. Infolge dessen wurde die Direktion der Staatsbahnen aufgefordert, für ihre Angestellten die auf den Zeitraum 1895—1898 entfallende rückständige Kommunalsteuer in der Höhe von 59 091 fl. zu bezahlen, wobei die im Jahre 1894 ausgeworfene Steuer als Basis angenommen wurde. Die Direktion der Staatsbahnen rekurrirte gegen diesen Bescheid an den hauptstädtischen Verwaltungsausschuss; dieser verwarf den Rekurs mit der Motivirung, dass gegenüber der Dezision des Verwaltungsgerichts der Ministerialerlass vom Jahre 1894 nicht in Betracht gezogen werden könne.

— Die Direktion der **ungarischen Staatsbahnen** hat im Interesse der **Vervollständigung der Zugförderungsanlagen** die Erweiterung derselben in mehreren Stationen durch Zubauten, sowie auch Verbesserungen der maschinellen Einrichtungen angeordnet, deren Gesammtkosten mit 300 000 fl. veranschlagt sind.

— **Personalnachrichten.** Mit kaiserlicher Entschliessung vom 8. d. Mts. wurden die Mitglieder des Patentamtes ernannt. Unter den zu nichtständigen (fachtechnischen) Mitgliedern auf die Dauer von 5 Jahren Ernannten befinden sich aus Eisenbahnkreisen: der Generaldirektionsrath der österreichischen Staatsbahnen a. D. Otto Gebauer, der Sektionsrath im Eisenbahnministerium Max v. Leber, der Centralinspektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn August Ritter v. Löhr, der Oberingenieur der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Eduard Ritter v. Löhr und der Regierungsrath der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Franz Perner.

Rumänien.

— Infolge steter Zunahme der **Abfertigungen mittelst Frankirungsmarken** ist beschlossen worden, die mit derartigen Werthzeichen versehenen Güter nunmehr nicht nur mit Personen- und gemischten Zügen, sondern in beschränktem Maasse auch mit Eilzügen zu befördern. In Bukarest sind zur Erleichterung des Publikums in der Stadt Sammelstellen errichtet worden und ist auch die Zustellung der Güter durch den Rollfuhrdienst der Eisenbahn in Aussicht genommen worden.

— Infolge eines zwischen der Verwaltung des der rumänischen Eisenbahn unterstehenden Seedienstes und der ägyptischen Schifffahrtsgesellschaft (Son Khediviale Mail Steam Ship-Comp. Limited) getroffenen Uebereinkommens, wird demnächst ein **direkter Verkehrsdienst zwischen den hauptsächlichsten Binnenstationen der rumänischen Eisenbahnen einerseits und Aegypten bezw. einigen Levantehäfen andererseits** eingerichtet werden.

Vereinsausland.

— Am 18. d. Mts. hat infolge Zugzusammenstosses ein furchtbarer **Eisenbahnunfall bei Forest** unweit Brüssel stattgefunden. Der Morgenzug von Tournai hatte bei dichtem Nebel mit 15 Minuten Verspätung kaum den Bahnhof Forest verlassen, als der von Mons kommende Eilzug, dessen Führer das Haltesignal nicht erkannt hatte, mit voller Gewalt in den vorauffahrenden Zug hineinfuhr. Im Augenblick hatten Maschine und Tender des Eilzuges die letzten drei Wagen III. Klasse des Tournaier Zuges überklettert und unter ihrem Gewicht völlig zermalmt. Während aus dem aufgeschlitzten Leibe der Maschine der Dampf mit fürchterlichem Zischen entwich, waren etwa 25 Menschen bereits zerquetscht, zerrissen, geviertheilt, und mehr als 100 stürzten wie wahnsinnig vor Schmerz und Angst davon. Die Stadt Forest war sofort alamirt. Aerzte und Geistliche brachten die erste Hilfe und Trost. Lehrerinnen und ganz jugendliche Schülerinnen bilden die Mehrzahl der Todten, daneben hat das Schicksal kleinere Beamte von Banken und Advokaten ereilt. Eine Lehrerin lag mehrere Stunden unter einem grässlich verstümmelten Leichnam, ehe man sie unverletzt hervorziehen konnte. Der Verkehr auf der Linie ist völlig aufgehoben.

Nach der amtlichen Feststellung beträgt die Zahl der Todten 30, die der schwer Verletzten 68 und diejenige der Verletzten überhaupt mehr als 100.

— Die **belgische Staatsbahnverwaltung** hat 4 500 000 Frcs. für **Beschaffung neuer Lokomotiven** bereit gestellt; sie hat soeben 40 Lokomotiven für die grossen internationalen Eilzüge bei belgischen Werken zum Preise von 83 520 Frcs. das Stück bestellt. Ausserdem hat sie 12 Güterzuglokomotiven zum Preise von 1,88 Frcs. für das Kilogramm vergeben. („Voss. Ztg.").

— Am 1. Januar ist in **Frankreich** eine Verordnung des Ministers für öffentliche Arbeiten in Kraft getreten, wonach auf den Haupteisenbahnlinien die bisherigen **Tarife für Einschreiben, Zählen, Einlagern** usw. bedeutend erhöht werden. Betroffen wurden u. a. auch die Handlungsreisenden mit Musterkoffern. Bisher konnten sie ihre Koffer gegen eine verhältnissmässig unbedeutende Vergütung auf der Bahn von einem Orte zum anderen bringen lassen, während sie fortan eine nach Tagen sich steigernde Lagergebühr zu entrichten haben.

— Die von Italien aus verbreitete Meldung, dass der **Gotthardtunnel** infolge der wiederholten Bergstürze gesperrt werden solle, wird in Zürich als gänzlich unbegründet bezeichnet. Der Tunnel sei durch umfassende Schutzarbeiten vor den Folgen jedes Absturzes gesichert.

— Angesichts des gestiegenen Verkehres gestattete der Bautenminister der **italienischen Mittelmeerbahn** weitere 200 **Güterwagen** bei der österreichischen Wagenleihanstalt zu miethen.

— Vom russischen Eisenbahndepartement ist ein Cirkular veröffentlicht worden, betreffend den **Abzug von 1 % a conto des normalen Gewichtsverlustes der Güter während der Beförderung.** Dieses Cirkular lässt sich, der amtlichen „Handels- und Industriezeitund" zufolge, wie folgt zusammenfassen: einige Eisenbahnen berechnen bei Prüfung der Reklamationen wegen eines Gewichtsmankos und bei Festsetzung der den Reklamanten zukommenden Entschädigungen 1 % als normalen Gewichtsverlust bei allen trockenen Beförderungsgegenständen. Laut § 106 des Eisenbahnreglements sind die Eisenbahnen aber nur für den normalen Gewichtsverlust solcher Güter nicht verantwortlich, „die ihrer natürlichen Beschaffenheit wegen während des Eisenbahntransportes einen Gewichtsverlust erleiden." In Anbetracht dessen gibt der Abzug von 1 % bei solchen Waaren wie Schienen, Maschinen, Kupfer, Stahl u. a., da er nicht in Uebereinstimmung mit dem Gesetz steht, nur Veranlassung zu Klagen von seiten der Waarenbesitzer. Das neue Cirkular bestimmt daher, dass die Eisenbahnen jedes Mal genau untersuchen sollen, ob die betreffende Waare ihrer Beschaffenheit nach einen natürlichen Gewichtsverlust erleiden konnte oder nicht und wenn ein Gewichtsverlust unmöglich war, keinen Abzug von 1 % a conto des normalen Gewichtsverlustes zu machen.

Wenn das Eisenbahndepartement nicht durch einen Erlass gegen den Unfug eingeschritten wäre, so hätte man eigentlich einen derartigen Gedanken, dass von Schienen ihrer natürlichen Beschaffenheit wegen 1 % für Eintrocknen usw. bei Entschädigungsforderungen für Verluste abgezogen werden kann, nicht für möglich gehalten. Unter den obwaltenden Umständen muss man aber doch daran glauben!

— **Die Betheiligung Russlands an der Pariser Weltausstellung.** Wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung" mittheilt, wird der Vergünstigungstarif für die Beförderung von Ausstellungsgegenständen am 13./25. d. Mts. in Kraft treten. Die Gegenstände werden mit einem Rabatt von 50 % auf sämmtlichen russischen Eisenbahnen zur Ausstellung und zurück befördert werden, wobei zu beachten ist, dass auf der Abfertigungsstation eine Bescheinigung des Generalkommissars der russischen Sektion darüber vorgelegt werde, dass die betreffende Sendung für die Ausstellung bestimmt ist oder von derselben zurückgeschickt wird (bei der Rückeinfuhr ist auch der ursprüngliche Frachtbrief vorzuzeigen), und ferner müssen die Sendungen entweder direkt nach Paris oder an einen der Sammelpunkte adressirt werden, die von der Verwaltung des russischen Generalkommissariats in St. Petersburg, Moskau, Riga, Libau, Warschau, Odessa und Poti organisirt worden sind.

Zur Zeit ist man in der technischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten auch eifrig damit beschäftigt, in Gemeinschaft mit der statistischen Abtheilung desselben Ministeriums eine neue Karte des russischen Eisenbahnnetzes und einiger, dazu gehöriger statistischer Daten über dessen Zunahme auszuarbeiten. Die Arbeiten werden dann noch in einer besonderen Kommission endgültig besprochen werden, wobei zugleich diejenigen statistischen Daten erwogen werden sollen, welche besonders auf der Pariser Weltausstellung von der Verwaltung der Staatsbahnen ausgestellt werden könnten.

— Der Chefingenieur des belgischen Eisenbahnministeriums Hubert war nach China entsendet worden, um den Bau der **Eisenbahnlinie Peking-Hankau** zu regeln. Nach dem jetzt in Brüssel bei der Société Générale, als der Leiterin der Studiengesellschaft der chinesischen Eisenbahnen, eingegangenen Berichte ist die ganze Linie festgestellt und sind sämmtliche Verträge für den Eisenbahnbau abgeschlossen. Hubert kehrt infolgedessen nach der Heimath zurück; der bereits nach China abgegangene Ingenieur Jadot leitet den Eisenbahnbau weiter. („Voss. Ztg.").

— Die **ägyptischen Staatsbahnen** schreiben die Lieferung von 200 stählernen **Güterwagen** für die Kohlenbeförderung aus. Ein grosser internationaler Wettbewerb ist zu erwarten; alle belgischen Konstruktionswerkstätten betheiligen sich. Ausserdem steht nach Mittheilung der „Voss. Ztg." die Verdingung dreier vollständiger Luxuszüge mit Speisewagen, von 10 Lokomotiven und eines Looses Stahlschienen bevor; Deutschland, Frankreich, England, Belgien und Italien werden sich um den Zuschlag bewerben.

— **Afrikanische Südnordbahn (Kap-Kairo).** Ein deutscher Afrikakenner, anscheinend Fritz Bley, wendet sich in der „Deutschen Tageszeitung" nachdrücklich gegen die Annahme, als ob die Herstellung einer unmittelbaren, Afrika von Nord nach Süd durchschneidenden Eisenbahn im Interesse des allgemeinen Verkehres, besonders auch Deutschostafrikas liege. Genau das Gegentheil sei zutreffend. Zunächst in wirthschaftlicher Beziehung. Der ostafrikanische Handel bewegt sich auf Jahrtausende alten Strassen, deren Erhaltung dringend im deutschen Interesse liegt, vom Nyassa und Tanganyika dem stillen Ozean zu. Es war schlimm genug, dass Zanzibar, das ehedem das grosse Sammelbecken für diesen Handel darstellte, uns entrissen ist. Nachdem dies aber einmal geschehen war, hat sich der deutsche Handel unter ausserordentlich hohen Opfern auf dem Festlande in decentralisirten Niederlassungen eingerichtet, und er rückt Schritt für Schritt von Osten nach Westen vor, um die Urproduktion des Schutzgebietes in die Betten seiner neuen Ströme zu leiten. Und dem Handel folgt der Plantagenbau, dem letzteren die Organisation der Eingeborenen zum Anbau der lohnenderen Bodenfrüchte. Dank dem grossen Apparate der Verwaltung ist dieser stille Fortschritt gesichert, und wenn Ostafrika vor englischen Intriganten und Flibustiern aus Rhodesia bewahrt bleibt, so wird es in einigen Jahrzehnten geworden sein, was es werden soll: ein Gebiet, das uns einen Theil der Erzeugnisse liefert, die wir im eigenen Lande nicht bauen können, und das unserer Industrie einen Theil ihrer Erzeugnisse abnimmt, die sie im eigenen Lande nicht absetzen kann. Es wird einem Theile unserer überschüssigen Intelligenz ein Arbeitsfeld werden und sich somit gleichsam als ein sozialpolitisches Sicherheitsventil erweisen, durch das ein Theil des auf der deutschen Bildungsmaschine überhitzten Dampfes gefahrlos ausströmen kann. Dies deutsche Interesse fällt nun glücklicherweise zusammen mit der natürlichen und geschichtlichen Entwickelung des Landes. Ostafrika sendet seine grossen Wassermassen von West nach Ost. Will man die Schiffbarkeit des Pangani, Kingani und Rufidji entwickeln, so werden wir dem lebhaft das Wort reden. Wir bedauern sogar, dass nach dieser Richtung hin nicht längst viel mehr geschehen ist; denn es handelt sich — von den grossen Hindernissen der Pangani- und der Schupulifälle abgesehen — um verhältnissmässig sehr einfache Freilegungen der Fahrstrassen. Ebenso sind wir für den Bau von Eisenbahnen, sogar über das Bedürfniss des jetzigen Karawanenverkehres hinaus. Wir geben zu, dass durch Eisenbahnen erst das Land erschlossen werden kann. Nur haben wir in dieser Beziehung zwei sehr triftige Wünsche: 1. dass der Eisenbahnbau sich technisch in den denkbar primitivsten Formen hält, und 2. dass er Afrika für die Deutschen erschliesst und nicht für Cecil Rhodes und seine Chartered Company. Eine Eisenbahn, wie sie Rhodes plant, würde das Verkehrsinteresse, das sich von West nach Ost richtet, auf den Kopf stellen, das Nyassaland erschliessen, ehe die Deutschen von Osten nach Westen dorthin vorrücken könnten, und an der Mündung des Zambesi würde ein neues Zanzibar erstehen, von dem aus die Engländer uns auf dem Wege über den Shire und Nyassa und durch die Tarifpolitik auf ihrer Bahn in dem Rücken packen würden.

— In einer ausführlichen Beschreibung seiner Reise nach Magalla, Utussa, Nassa und Uschaschi, Landschaften am Südufer des Spekegolfs, spricht Hauptmann Schlobach im „Deutschen „Kol.-Bl." die Ansicht aus, dass die **britisch-ostafrikanische (Mombassa-) Bahn,** die Mombassa mit dem Viktoria-Nyanzasee verbinden soll, wie es sich mehr und mehr herausstellt, als schädlicher Konkurrent für den deutschen Exporthandel nicht so sehr in Betracht kommt, wie man glauben konnte. Der Bau schreitet schon jetzt sehr langsam vorwärts und das nahe der Küste im günstigen Gelände. Je weiter nach

Westen werden die Schwierigkeiten, wie die Karte zeigt, mehr und mehr zunehmen. Nachrichten aus Uganda besagen, dass man englischerseits nicht vor zehn Jahren die Beendigung des Bahnbaues erwartet, dass ferner sogar Zweifel dort herrschen, ob der Bau nicht vor seiner Beendigung eingestellt werden wird. Selbst wenn die Mombassabahn in absehbarer Zeit fertiggestellt werden sollte, ist zu bedenken, dass diese in erster Linie aus strategischen Gründen erbaute Bahn infolge ihrer ausserordentlichen Bau- und Unkosten speziell für den Gütertransport sehr hohe Preise verlangen wird. Bezeichnend ist die Erklärung eines Vertreters einer grossen englischen Firma, wonach dieselbe nach Fertigstellung der Mombassabahn beabsichtigt, ihre Güter weiterhin mittelst Träger durch die deutsche Kolonie zu befördern.

— Eine halbamtliche Note der französischen Regierung erklärt, es sei unrichtig, dass die Regierung einen Vertrag mit einer Gesellschaft über den Bau einer **Eisenbahn von Portonowo nach Abomey** abgeschlossen habe. Der Kolonialminister habe lediglich eine Kommission beauftragt, die Aussichten und Kosten einer Bahn von Abomey über den Uëme und über die Niki nach Madricale über den Niger zu berechnen.

— Der **zwischenstaatliche Verkehrsausschuss in den Vereinigten Staaten von Nordamerika** betont in seinem Jahresbericht aufs neue, dass das Gesetz zur Regulirung des zwischenstaatlichen Handels sich als fehlerhaft und unzulänglich erwiesen hat. Die Bemühungen, seine Vorschriften durchzuführen, könnten unter den gegenwärtigen Umständen, bis das Gesetz zweckentsprechend amendirt sei, nur geringen oder gar keinen Erfolg haben. Inzwischen seien die Verhältnisse für das Publikum sowohl wie für die Eisenbahnen unerträglich geworden. Transportraten blieben unbeachtet, ungerechte Bevorzugungen ereigneten sich fortwährend, und die Preise seien schwankend und unbestimmt. Die Betriebsleiter der Eisenbahnen trauten einander nicht, und der Versender von Gütern sei immer im Zweifel, welche Transportraten man seinem Konkurrenten berechne. Enorme Summen würden zu dem Zwecke verausgabt, um durch geheime Ratenabmachung, die weit niedriger als die angekündigten Transportpreise, den Geschäftsumsatz zu vergrössern. Für die Bevölkerung im allgemeinen seien diese Reduktionen von geringem Nutzen, denn nur den grossen Frachtversendern würden Herabsetzungen zugestanden. Ein solches Verfahren vermehre die Vortheile des grosskapitalistischen Betriebes zum Schaden und häufig zum Ruin der Kleinhändler. Als Beweis für die jetzigen Missstände führt der Bericht die im letzten Jahre von der Kommission vorgenommenen Untersuchungen an. Das zwischenstaatliche Verkehrsgesetz wurde z. B. in St. Paul, Minn., übertreten, wo den grossen Mehlfirmen beim Versand nach atlantischen Häfen und anderen Plätzen im Osten besondere Frachtraten bewilligt wurden. Die Northern Pacificbahn hat auf der Strecke von St. Paul nach Portland unterschiedliche Raten gebraucht. Eine gleiche Gesetzesübertretung erfolgte seitens der Bahnen, die Kohlen aus Westvirginia und Virginia befördern. Die Entscheidung des Oberbundesgerichts gegen „Joint Traffic Associations" werde, wie der Bericht hervorhebt, den verderblichen Ratenkrieg noch verschärfen. Die Schwäche dieser „Traffic Association" liege in dem Mangel an gesetzlicher Macht, ihre Ratenvereinbarungen aufrecht zu erhalten. Uneingeschränkte Konkurrenz der Bahnen bringe die kriminirenden Transportraten hervor. Die Kommission empfiehlt als Abhilfsmaassnahme, den Bahnen begrenzte „Kombinationen" in Bezug auf Fahrpreise zu gestatten, jedoch nur unter Oberaufsicht und mit Genehmigung der Kommission. Auch könnte durch Einsetzung eines „Board of Managers" seitens der Güterversender, welcher alle Beschwerden untersuchen sollte, viel zur Abhilfe beigetragen werden.

Allgemeines.

— **Ein Jubiläum der Telegraphie.** Am 1. Oktober werden 50 Jahre vergangen sein, seitdem die „elektro-magnetischen Staatstelegraphen" für den Privatverkehr des Publikums freigegeben worden sind. Die ersten Linien in Deutschland waren die von Berlin über Braunschweig, Hannover und Köln nach Aachen mit der Seitenlinie von Düsseldorf nach Elberfeld und die von Berlin über Wittenberge, Hagenow nach Hamburg. Jede Depesche musste mit dem Namen des Absenders unterschrieben in verständlicher Sprache und ohne Abkürzungen geschrieben sein; kein Telegramm durfte mehr als 100 Worte enthalten. Grössere Depeschen, oder mehrere Depeschen ein und desselben Absenders wurden nur in dem Falle in unmittelbarer Folge befördert, wenn der Apparat nicht von anderen Korrespondenten in Anspruch genommen wurde. Die Gebühr richtete sich nach der Wortzahl und der Entfernung. So kostete zum Beispiel eine Depesche von Berlin nach Magdeburg für 1—20 Worte 1 Thlr. 2 Sgr.; die gleiche Depesche nach Hannover 2 Thlr. 8 Sgr., nach Aachen 5 Thlr. 6 Sgr. Für ein Telegramm bis zu 20 Worten nach Hamburg wurden 2 Thlr. an Gebühren erhoben. Neben diesen Sätzen war noch ein Bestellgeld von 5 Sgr. zu zahlen. Depeschen, welche Nachts befördert werden sollten, kosteten das Doppelte der erwähnten Gebühren. In Potsdam wurde erst am 1. Dezember 1849 eine Telegraphenstation eröffnet. Telegramme nach dieser Stadt kosteten für 1—20 Worte 10 Sgr. und 5 Sgr. Bestellgeld. Wie sehr der Tarif seit jener Zeit verbilligt worden ist, erhellt aus folgender Berechnung: ein Telegramm nach Aachen mit 91 Worten kostet heute 4 ℳ. 55 ₰; es kostete vor 50 Jahren 15 Thlr. 18 Sgr., also zehn Mal so viel.

— **„Die kommende elektrische Eisenbahn".** Im Januarheft der Newyorker Monatsschrift „Cosmopolitan" findet sich ein Artikel über „die kommende elektrische Eisenbahn". Verfasser ist Professor Sidney H. Short, eine bekannte Autorität auf dem Gebiete des elektrischen Strassenbahnwesens, unter dessen Leitung nicht nur die erste elektrische Untergrundstrassenbahn in den Vereinigten Staaten (im Jahre 1885), sondern seither auch mehr elektrische Strassenbahnen gebaut wurden, als nach den Plänen irgend eines anderen Ingenieurs.

Schon im Titel des Essays verräth der Verfasser seine Ueberzeugung, dass die Elektrizität in Zukunft auch die Fortbewegungskraft für die grossen Ueberlandschienenwege liefern wird, und auch über die Zeit, binnen welcher sich diese Umwälzung nach Ansicht des Verfassers vollziehen wird, lässt uns letzterer nicht lange im Unklaren. Beginnt Professor Short doch mit folgenden Worten: „Wenn die nächsten 15 Jahre einen ebenso wunderbaren Fortschritt in der elektrischen Wissenschaft erleben, wie ihn die jüngsten 15 Jahre zu verzeichnen hatten, so wird die Elektrizität den Dampf als Fortbewegungskraft selbst für unsere Trunkbahnen verdrängen, die Zeit zwischen Newyork und Chicago auf 10 Stunden reduzirt werden und das Gefüge unseres geschäftlichen und sozialen Lebens sich einer Norm von 125 Meilen die Stunde anstatt von 40 anpassen. Noch braucht es dazu einer Revolution oder eines „Wunders". Der Wechsel wird sich im Stillen vollzogen haben, ohne unnöthiges Opfer an vorhandenen Werthen in Eisenbahneigenthum und ohne radikales Abweichen von derzeitigen Konstruktionsmethoden."

Professor Short geht davon aus, dass die neuesten Fortschritte in der elektrischen Wissenschaft die Möglichkeit und die Vortheilhaftigkeit eines elektrischen Bahnbetriebes auf weite Entfernung dargethan hätten. Gegen die Einführung solchen Betriebes sprächen nach allgemeinem Dafürhalten nur die in die Tausende von Millionen Dollars gehenden Kosten, und zwar namentlich die Verluste an dem vorhandenen Betriebsmaterial, welche durch eine Ersetzung der Dampf- durch elektrische Kraft involvirt werden würden. So würden z. B. die 30 000 Dampflokomotiven, welche heute im Dienste der amerikanischen Eisenbahnen stehen und durchschnittlich je 10 000 D. gekostet haben, nach Einführung des elektrischen Betriebes überflüssig und somit 300 000 000 D. Anlagekapital mit einem Schlage ausgelöscht werden. Dem gegenüber ist Professor Short jedoch der Ansicht, dass von den verschiedenen Arten Bahneigenthums das Meiste durch einen Wechsel der Fortbewegungskraft nicht einen Dollar an Werth verlieren und dass ausser Lokomotiven und ihren Reparaturwerkstätten sowie den Wagengestellen (Trucks) alles im bisherigen Gebrauch bleiben wird, und dass auch die Lokomotiven für den Frachtverkehr beibehalten und nicht alle Trucks umzuändern sind. Die elektrische Betriebskraft könne demnach ohne verhältnissmässig allzu grosse Kosten (Ausgaben und Verluste) für die Dampfkraft bei den Eisenbahnen, wie sie jetzt im Betriebe sind, substituirt werden.

Seinen nun folgenden Berechnungen der voraussichtlichen Kosten eines derartigen Ersatzes der Dampf- durch elektrische Kraft legt Herr Short eine Bahnlänge von 100 Meilen zu Grunde und dabei kommt er zu dem Resultate, dass jene Umwandelung der Bewegungskraft für die Einheitsstrecke von 100 (englischen) Meilen „nicht mehr" als 4 870 000 D. Neuausgaben verursachen würde, wobei der eventuelle Umbau der Dampflokomotiven in elektrische Lokomotoren oder der Neubau solcher, sowie der Verlust an den alten Lokomotiven und der Bau von Reparaturwerkstätten für die neuen elektrischen Lokomotiven nicht in Berechnung gezogen sind.

Man sieht, schreibt die „Newyorker Handelszeitung", der Herr Professor gehört zu jenen nicht seltenen fachgelehrten Sanguinikern, denen das Gold anderer Leute, dass sie zur Ausführung ihrer Pläne bedürfen, nur Chimäre ist. Man wird ja Professor Short beipflichten müssen, dass die elektrische Betriebskraft ausser erhöhter Schnelligkeit noch manche andere Vortheile mit sich bringt, welche deren Einführung auf den amerikanischen Bahnen empfehlen, so z. B. grösse Billigkeit der Krafterzeugung, Verminderung der Reparaturkosten und geringere Abnutzung des Bahnkörpers; aber alle diese Vortheile werden bei den Finanziers der amerikanischen Bahnen nicht die schwer-

wiegenden Bedenken überwinden, welche sich einer Einführung der elektrischen Fortbewegungskraft um den von Professor Short selbst berechneten Mindestpreis von Tausenden von Millionen Dollars entgegenstellen. Sicherlich wird sich eine derartige Umwälzung nicht in den nächsten 15 Jahren „ganz im Stillen" vollziehen. Womit freilich nicht gesagt sein soll, dass sie nicht in späterer Zeit zur Ausführung kommen wird, denn ohne Zweifel bietet die Elektrizität auch die zukünftige Fortbewegungskraft der grossen Ueberlandbahnen.

Bücherschau.

— **Ueber die Anlage von Uebergangsbahnhöfen und den Betrieb viergleisiger Strecken.** Von Kecker, Eisenbahnbetriebsdirektor in Metz. Wiesbaden, C. W. Kreidel, 1898.

Das vorliegende Werkchen ist ein Separatabdruck der in den Bänden XXXIV und XXXV des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" erschienenen höchst beachtenswerthen Arbeiten des bekannten Verfassers. Kecker zeigt darin, dass die Gleisgruppirung nach Richtungsbetrieb bei Uebergangsbahnhöfen sowohl für den Zugverkehr wie für das Uebersetzen einzelner Zugtheile jeder anderen Gleisanordnung vorzuziehen ist. Er hat aber für die Anordnung der Bahnsteige und Gleise bei viergleisigen Bahnen, wie schon von Blum im „Organ" 1898 S. 120 hervorgehoben wurde, die konsequente Durchführung des Richtungsbetriebes leider insofern verlassen, als er die Schnell- und Personenzüge derselben Richtung an verschiedenen Bahnsteigen abfertigen will, was für die Reisenden und die Betriebsleitung gleich unbequem wäre. Im übrigen kann aber die „verdienstvolle Schrift", wie sie Professor Goering in einem Vorworte mit Recht nennt, allen denen, die mit dem Entwerfen von Bahnhofsanlagen zu thun haben, aufs wärmste empfohlen werden.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 0,93 km lange Strecke Landsberg-Brückenvorstadt-Landsberg a/W., welche mit dem Tage der Betriebseröffnung am 1. März d. J. in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg übergeht, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Am 1. März d J. wird der an der Strecke Tilsit-Stallupönen zwischen Pillkallen und Schwirgallen gelegene Haltepunkt Schilleningken für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg in Nr. 14 d. Ztg. — Inser.-Nr. 477 —.)

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 20. Februar d. J. wird die zwischen den Stationen Luzan und Zuczka im Kilometer 257,298 der Strecke Lemberg-Itzkany gelegene Haltestelle Mamajestie für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Das Fragenheft zur Erhebung der statistischen Mittheilungen über die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen des Vereins.

Mit Rundschreiben vom 15. Februar d. J., Nr. 718, ist der „Entwurf des neuen Fragenheftes zur Erhebung der statistischen Mittheilungen über die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen des Vereins" an die Vereinsverwaltungen zur Erklärung übersandt worden. Etwaiger Widerspruch gegen dieses neue Fragenheft ist **bis zum 24. April d. J.** bei der geschäftsführenden Verwaltung geltend zu machen.

Zu der **Zusammenstellung der im Gebiete des Vereins bestehenden gesetzlichen Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderung auf Eisenbahnen** ist der Nachtrag I herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 645 vom 9. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Radreifenbruchstatistik des Rechnungsjahres 1897 (abgesandt am 17. Februar d. J.).

Nr. 673 vom 14. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Festsetzungen in Art. 15 Ziff. 6 Abs. 1 des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 17. Februar d. J.).

Nr. 718 vom 15. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Fragenheft zur Erhebung der statistischen Mittheilungen über die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen des Vereins (abgesandt am 18. Februar d. J.).

Nr. 736 vom 15. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zusammenstellung der im Gebiete des Vereins bestehenden gesetzlichen Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen (abgesandt am 17. Februar d. J.).

Nr. 738 vom 16. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 52 der in Leipzig am 9./10. Februar d. J. abgehaltenen Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres (abgesandt am 18. Februar d. J.). (Die nächste Ausschusssitzung soll am 28. September d. J. in Genf stattfinden.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Zu dem Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommen am 1. März d. J. durch Nachtrag II zum Heft 13 Frachtsätze des Spezialtarifes III für den Verkehr mit Thale a. Harz (Direktionsbezirk Magdeburg), mit Bornum-Dahlum (braunschweigische Landeseisenbahn) und mit Blankenburg Harz, Rübeland und Tanne (Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn) zur Einführung.

Der am 15. November 1897 eingeführte Frachtsatz des Spezialtarifes III von Differdingen nach Dassel (Ilmebahn) wird zum 1. April 1899 ohne Ersatz aufgehoben. (Tarifheft 8.)

Strassburg, den 15. Februar 1899. (515)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Mai d. J. ab erhalten folgende, zu unserem Verwaltungsbezirk gehörige Stationen bezw. Haltestellen eine andere Benennung:

bisherige	neue
Bezeichnung	
Altendorf bei Essen	Altendorf-Essen Nord,
Altendorf-Kronenberg	Altendorf-Essen Süd,
Caternberg	Caternberg Süd.

Essen, den 10. Februar 1899. (516)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Main-Neckar-Eisenbahn.

Im Binnenverkehr der Main-Neckarbahn, sowie im Wechselverkehr derselben mit dem Direktionsbezirk Mainz und Frankfurt a/M. und mit den pfälzischen Bahnen hat in Abänderung unserer Bekanntmachung vom 30. Januar l. J. das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs für rohe Kalisalze (Kalitarif) mit Gültigkeit vom 15. Februar l. J. folgende neue Fassung erhalten:

1. Rohe Kalisalze, als: Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sämmtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull oder Torfstaub gemischt;
2. Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia, bis zu einem Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, auch kalcinirt;
3. Kalcinirter gemahlener Kieserit.

Anmerkung. Dieser Tarif findet keine Anwendung auf Sendungen zu gewerblichen oder zu Badezwecken.

Soweit die Anmerkung Erhöhungen zur Folge hat, werden diese erst vom 1. April 1899 ab wirksam.

Darmstadt, den 16. Februar 1899. (517)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Inbetriebnahme der Warthebrücke bei Landsberg a. W.

Mit Inbetriebnahme der Warthebrücke (1. März d. J.) treten für die mit demselben Tage in den diesseitigen Bezirk übergehende Station Landsberg a. W. Brückenvorstadt und für die Stationen der Strecke Landsberg a. W.-Schönlanke einerseits und Grünberg-Fröbel andererseits anderweite Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe derselben ertheilen die Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 18. Februar 1899. (518)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. l. Mts. gelangen für die Beförderung von Bord-, Pflaster- und Saumsteinen von Andorf und Taufkirchen nach Stein direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 17. Februar 1899. (519)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Der durch Bekanntmachung vom 19. März v. J. eingeführte und durch weitere Bekanntmachung bis 31. Dezember 1898 gültig gewesene Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen tritt im gleichen Umfange mit sofortiger Gültigkeit bis 31. Dezember d. J. wieder in Kraft.

Erfurt, den 16. Februar 1899. (520)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.

Die unterm 20. Mai 1898 (Vereinszeitung Nr. 40), 12. August 1898 (Vereinszeitung Nr. 63) und 19. August 1898 (Vereinszeitung Nr. 65) mit Gültigkeit bis 31. Dezember 1898 eingeführten Ausnahmesätze für Zink, rohes, Petroleumkoks und Zinkerze bleiben bis auf weiteres, längstens bis Ende d. J. in Kraft.

Breslau, den 16. Februar 1899. (521)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar d. J. ab bis zum Jahresschluss kommt der Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen auch im Nord-Ostseeverbande wieder zur Einführung.

Auf den Verkehr mit der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn und Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn findet der Ausnahmetarif jedoch keine Anwendung.

Altona, den 19. Februar 1899. (522)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Der bis Ende 1898 im hanseatisch-ostdeutschen Güterverkehr in Geltung gewesene Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen tritt für die Zeit vom 20. Februar bis 31. Dezember 1899 wieder in Kraft im Verkehr zwischen den Stationen der preussischen Staatseisenbahnen, der Militär-Eisenbahn, der Altdamm Colberger, der Marienburg-Mlawkaer, der lausitzer Eisenbahn und der Nebeneisenbahn Hansdorf-Priebus einerseits und den Stationen der mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Lübeck-Büchener, der Kiel-Eckernförde-Flensburger, der Prignitzer, der Wittenberge-Perleberger, der Neubrandenburg-Friedländer und der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn andererseits, soweit die Verkehrsleitung ausschliesslich über Strecken der genannten Eisenbahnen stattfindet.

Berlin, den 17. Februar 1899. (523)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. kommen direkte Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen sowie des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II zwischen Station Brockau des Direktionsbezirks Breslau einerseits und den Stationen Bralin, Gross-Wartenberg und Perschau der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits zur Einführung. Des weiteren werden mit gleichem Zeitpunkte direkte Frachtsätze des Spezialtarifs III sowie des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II zwischen Brockau und Stradam der Breslau-Warschauer Eisenbahn eingeführt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, den 16. Februar 1899. (524)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Am 20. Februar d. J. treten für den Versand von Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb von den Stationen Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn, Rath des Direktionsbezirks Elberfeld und Salzwedel des Direktionsbezirks Magdeburg ermässigte Ausnahmesätze in Kraft.

Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Essen, den 14. Februar 1899. (525)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr Gruppe IV/V.

Am 1. April 1899 tritt ein neuer Tarif in Kraft, durch den der Tarif für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. April 1895 nebst Nachträgen 1 bis 14, und der Tarif für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Halle und Magdeburg (Gruppe V) vom 1. Juli 1898 nebst Nachtrag 1 — letzter Tarif jedoch nur bezüglich der an der Strecke Oebisfelde-Wustermark einschliesslich gelegenen Stationen — aufgehoben werden.

Durch den neuen Tarif werden neben theilweisen Ermässigungen verschiedene geringfügige Erhöhungen herbeigeführt werden.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Hannover, den 16. Februar 1899. (526)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.

Der am 15. Februar d. J. zum deutsch-niederländischen Verbandsgütertarif, Heft Nr. 3, eingeführte Nachtrag III hat, soweit er den Verkehr mit Eger, Franzensbad und Hof betrifft, vom gleichen Zeitpunkte ab auch für die Stationen Eger, Franzensbad und Hof im niederländisch-bayerischen Verkehr über Aschaffenburg Gültigkeit.

München, den 15. Februar 1899. (527)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 2.

Mit dem 1. März l. J. wird die Station Spandau des Direktionsbezirkes Berlin in den Ausnahmetarif 2 für Holz einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 13. Februar 1899. (528)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Verkehr mit der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar d. J. wird die Station Frömern des Direktionsbezirks Elberfeld in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Mit demselben Tage treten im Verkehr zwischen den Stationen der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn einerseits und den Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft sowie verschiedenen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Elberfeld, Essen und Münster Entfernungskürzungen ein.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 13. Februar 1899. (529)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für den südwestdeutschen Verbandsverkehr ist der im vorigen Jahre in Geltung gewesene Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen mit Wirkung vom 1. Februar bis Ende dieses Jahres wieder in Kraft gesetzt worden.

Strassburg, den 13. Februar 1899. (530)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Wirksamkeit vom 15. d. Mts. findet der Ausnahmetarif 10 auf Thon (lose oder in Säcken verpackt) im Verkehr zwischen Karlstadt und Schlüchtern unter den im Tarif angegebenen Bedingungen Anwendung.

München, den 13. Februar 1899. (531)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. lf. Mts. gelangen für die Beförderung von Borke (Rinde) zwischen ungarischen Stationen und der Station Trennfeld direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 10. Februar 1899. (532)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-sächsischer Verbandsverkehr.

Am 20. Februar d. J. wird die Station Sebnitz in den direkten Thierverkehr einbezogen.

Die Frachtberechnung erfolgt bei Thieren in Wagenladungen nach den Frachtsätzen für die Station Neustadt in Sachsen zuzüglich folgender Anstossbeträge:

Pferde in gewöhnlichen Vieh- oder Güterwagen	0,30 ℳ	für 1 qm Ladefläche
sonstiges Vieh in einbödigen Wagen	0,26 „	
„ mehrbödigen „	0,36 „	

Die Frachtberechnung für einzelne Stücke Vieh erfolgt nach den Entfernungen für Neustadt i. Sachsen zuzüglich 12 km.

Dresden, am 14. Februar 1899. (533)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1899 ist im belgisch-südwestdeutschen Verbande zu den Tarifheften 6a und 6b für den Güterverkehr mit Stationen der badischen Staatseisenbahnen je ein Nachtrag II ausgegeben worden. Die Nachträge enthalten die Aufnahme der Station Buchen und Aenderung der Frachtsätze für Mengen und Sigmaringen, ausserdem jener zum Heft 6a. Die Aufnahme der Station Fahrnau in die Ausnahmetarife Nr. 13 und 15, Aenderung des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif Nr. 29, den Ausnahmetarif Nr. 30 für frisches Obst zur überseeischen Ausfuhr und Nr. 31 für Holzstoff und Holzzellstoff zur überseeischen Ausfuhr, sowie Aenderungen und Berichtigungen, jener zum Heft 6b, Aenderung des Waarenverzeichnisses zu den Ausnahmetarifen Nr. 5 und 8, Ausnahmetarif Nr. 9 für Holzstoff und Holzzellstoff zur Ausfuhr nach Belgien, sowie Aenderungen und Berichtigungen. Soweit durch die Berichtigung von Frachtsätzen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 1. April 1899 in Geltung.

Die Nachträge können von unserem Gütertarifbüreau und den Dienststellen bezogen werden.

Karlsruhe, den 15. Februar 1899. (534)
Generaldirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar bis längstens 31. Dezember l. J. gelangen für die Beförderung von Eis von Kitzbühel, Brenner und Toblach nach Augsburg, München und Rosenheim direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 16. Februar 1899. (535)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Elbumschlagsverkehr in Dresden und Riesa.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachungen vom 23. Januar 1897 und 9. Februar 1898 wird veröffentlicht, dass die vorjährigen Vergünstigungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa auch für das laufende Jahr gelten.

Die vom 1. März d. J. an gültigen Nachträge III zu den Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa sind durch unsere Wirthschaftshauptverwaltung hier kostenfrei zu beziehen.

Dresden, den 14. Februar 1899. (536)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Der bis 31. Dezember v. J. gültig gewesene Ausnahmetarif für Eis wird bis zum 31. Dezember d. J. wieder in Kraft gesetzt.

Hannover, den 16. Februar 1899. (537)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab wird die Station Trossingen Ort der württembergischen Staatsbahn in das Heft 5 des Steinkohlenausnahmetarifs 6 vom 1. Mai 1897 mit den um 2 ₰ für 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Trossingen Staatsbahnhof aufgenommen.

Essen, den 15. Februar 1899. (538)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom **1. März d. J.** werden für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren des Spezialtarifes II von den oberschlesischen Eisenversandstationen nach den Stationen Löbau i. Wpr., Riesenburg, Soldau und Weissenburg i. Wpr. der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn direkte Ausnahmefrachtsätze eingeführt.

Ferner treten am **1. März d. J.** im Verkehr **von** den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ermässigte Ausnahmetarife für Schleif- und Celluloseholz **nach** den Stationen Goldap, Königsberg i. Pr. Ost- und Kaibhf., Tilsit und Wehlau, sowie für Holz der Spezialtarife II und III zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern nach den Hafenstationen Danzig, Elbing, Königsberg i. Pr. Ost- und Kaibhf., Memel und Neufahrwasser in Kraft.

Abdrücke der neuen Ausnahmetarife können unentgeltlich die obengenannten Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Danzig, den 17. Februar 1899. (539)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. kommen die auf den preussischen Staatseisenbahnen bestehenden Zusatzbestimmungen zu §§ 30 und 31 der Verkehrsordnung über die Abfertigung und Beförderung unverpackt aufgegebener einsitziger Zweiräder auch im diesseitigen Binnenverkehr zur Einführung.

Die Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Dortmund, den 14. Februar 1899. (540)
Die Direktion.

Nordbrabant-deutsche Eisenbahngesellschaft.

Am 1. April d. J. tritt zu dem Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden in unserem Binnenverkehr vom 1. Juni 1893 der Nachtrag 3 in Kraft. — Der Nachtrag enthält neben sonstigen Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und zu dem Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen sowie neuen Fahrpreisen und Gepäckfrachtsätzen, neue Bestimmungen über die Abfertigung und Beförderung unverpackt aufgegebener einsitziger Zweiräder.

Die im Nachtrag enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden.

Gennep, den 13. Februar 1899. (541)
Die Direktion.

Norddeutscher Eisenbahnverband.

Mit dem 1. Mai d. J. kommt auf Strecken der sächsischen Staatsbahnen die Bestimmung, dass auf Fahrkarten zu gewöhnlichen Personenzügen beim Uebergang von einem Personen- in einen Schnellzug die niedrigere Klasse eines Schnellzuges ohne Lösung einer Zusatzkarte benutzt werden kann, in Wegfall.

Die in den Tarif aufzunehmende zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I (2) derselben genehmigt worden.

Hannover, den 18. Februar 1899. (542)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-, Güter-, Personen- und Viehtarif. Theile I.

Am 1. April d. J. treten zu den vorbezeichneten Tarifen die Nachträge I in Kraft, die Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen und der Anlage B zur Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterklassifikation und des Nebengebührentarifs enthalten.

Der deutsche Eisenbahngütertarif, Theil I erfährt eine grundlegende Ergänzung durch Einfügung eines Eilgutspezialtarifs, der für bestimmte Artikel die eilgutmässige Beförderung zu den gewöhnlichen Frachtgutsätzen gewährleistet. Daneben werden noch zahlreiche andere Vergünstigungen und Frachtermässigungen durch die Nachträge eingeführt. Die in die Nachträge aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden. Druckabzüge der Nachträge können vom 1. März d. J. ab von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der deutschen Reichs- und königlich preussischen Staats-

eisenbahnverwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) bezogen werden.

Berlin, den 15. Februar 1899. (543)

Namens sämmtlicher deutscher Eisenbahnverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

5. Lieferfristen.

Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen.

Zeitweilige Einstellung des Transit-Güterverkehres auf der Wiener Verbindungsbahn und Einführung von temporären Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen.

Infolge des Umbaues der Bahnhofsanlagen in Wien-Hauptzollamt, sowie der hiermit verbundenen Umlegung der Strassenzüge nächst der Grossmarkthalle, wird der Transitgüterverkehr der Wiener Verbindungsbahn für die Dauer von beiläufig 30 Tagen ohne Erhöhung der tarifmässigen Gebühren auf Hilfsrouten abgelenkt. Desgleichen kann auch während dieses Zeitraumes der grösste Theil des Güterverkehres der Abfertigungsstellen Wien-Freilager am Schüttel, Wien-Hauptzollamt und Wien-Markthalle nur über Hilfsrouten abgefertigt werden.

Hierdurch gestalten sich die Verkehrsverhältnisse auf den für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen offenbleibenden Bahnlinien derart schwierig, dass die an dem Verkehre betheiligten Eisenbahnverwaltungen sich bemüssigt sehen, mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums, Z. 5042/16, vom 6. Februar 1899 und in Gemässheit des § 63, Absatz (3) 2 des Eisenbahnbetriebsreglements und der Ausführungsbestimmung § 6, Absatz (3) 2 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtenverkehr, für die Dauer der eingangs erwähnten Verkehrsbeschränkung die nachstehenden Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen mit Gültigkeit vom Tage der Verkehrseinstellung auf der Wiener Verbindungsbahn (Ende Februar oder Anfang März 1899) in Anwendung zu bringen:

1. Für Eilgüter, welche im Lokal- oder Anschlussverkehre abgefertigt und in Wien von Bahnhof zu Bahnhof, einschliesslich Wien-Hauptzollamt und Wien-Markthalle mittelst Strassenfuhrwerk überführt werden, 24 Stunden.
2. Im Verkehre zwischen Wiener Bahnhöfen verschiedener Eisenbahnverwaltungen, einschliesslich des Anschlussverkehres, welcher auf Hilfsrouten bedient wird,
   für Frachtgut . . . . . 4 Tage,
   für lebende Thiere (Eilgut oder Frachtgut) . . . 2 „

Gleichzeitig werden:

a) die für den Uebergang in Wien-Donaukaibahnhof im Verkehre von und nach Ungarn über Marchegg und Bruck a. L. bestehenden Zuschlagsfristen,

b) die bisherigen Zuschlagsfristen der Wiener Verbindungsbahn im Anschlussverkehre Matzleinsdorf-Wien St. E. G., Matzleinsdorf-Wien E. W. A. und Wien St. E. G.-Wien E. W. A. für die Dauer der Gültigkeit der ad 1 und 2 normirten Zuschlagsfristen

ausser Wirksamkeit gesetzt.

Die für die Wiener Stadtbahn und die Linie Penzing-Klein-Schwechat-Nussdorf bestehenden Zuschlagsfristen sind während der Dauer der Gültigkeit der erwähnten temporären Zuschlagsfristen nur bei jenen Sendungen, an deren Beförderung im Wiener Uebergangsverkehre blos die k. k. Staatsbahnverwaltung betheiligt ist, anzuwenden. Im Falle jedoch die Ueberstellung derartiger Eilgutsendungen mittelst Strassenfuhrwerk erfolgt, ist nur die sub 1 erwähnte temporäre Zuschlagsfrist gültig.

Insoweit der Verkehr mit Wien-Hauptzollamt, Wien-Markthalle und Wien-Freilager am Schüttel ohne Inanspruchnahme von Hilfsrouten oder Strassenfuhrwerken bedient wird, gelten unter Ausschluss der Zuschlagsfristen ad 1 und 2 die für die betreffenden Relationen schon bisher in Kraft stehenden Zuschlagsfristen.

Wien, im Februar 1899. (544)

Die k. k. Staatsbahndirektion Wien,
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

6. Verdingungen.

Die Lieferung des Bedarfs an:
1. Kohlen,
2. Schmier- etc. Materialien als: Schmieröl, Brennöl, Petroleum, Talg, Putzwolle, weisse und grüne Seife,
3. Farben, Drogen, Chemikalien etc.
4. Eisen und Eisenwaaren etc.,
5. Kies sowie
6. die Ausführung von Pflasterarbeiten

für das Etatsjahr 1899/1900 soll vergeben werden. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum 2. März 1899, Vorm. 10 Uhr hierher einzureichen.

Bedingungen liegen im diesseitigen Zahlmeister-Geschäftszimmer aus; auch können dieselben von dort bezogen werden.

Berlin, den 15. Februar 1899. (545)

Betriebsabtheilung der Militäreisenbahn.

Die Arbeiten und Lieferungen:
1. für die Erweiterung des Güterschuppens,
2. für die Erweiterung des Empfangsgebäudes und
3. für den Neubau eines Dienstgebäudes auf Bahnhof Zoppot

sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen können werktäglich während der Dienststunden im Büreau der unterzeichneten Inspektion eingesehen, erstere auch gegen vorherige, gebührenfreie Einsendung von 1,50 *M.* von derselben bezogen werden.

Die mit der Aufschrift „Angebot auf Arbeiten und Lieferungen für Hochbauten auf Bahnhof Zoppot" versehenen Angebote sind bis zum 1. März d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Inspektion einzureichen, wo sie in Gegenwart der erschienenen Bieter geöffnet werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Danzig, den 15. Februar 1899. (J546)

Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion.

Die Arbeiten und Lieferungen der Erd-, Ramm- und Maurerarbeiten für die Herstellung der Brücke über die Sasper Kehle in Station 5 + 49,5 der Verbindungsbahn zwischen dem Weichselbahnhof bei Danzig und dem Rangirbahnhof Saspe, sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen können werktäglich während der Dienststunden im Büreau der unterzeichneten Inspektion eingesehen, erstere auch gegen vorherige, gebührenfreie Einsendung von 1,00 *M.* von derselben bezogen werden.

Die mit der Aufschrift „Angebot auf Erd-, Ramm- und Maurerarbeiten für die Brücke über die Sasper Kehle" versehenen Angebote sind bis zum 28. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Inspektion einzureichen, wo sie in Gegenwart der erschienenen Bieter geöffnet werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Danzig, den 15. Februar 1899. (J547)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

Die Ausführung der Erd- und Maurerarbeiten zur Herstellung der Bahnsteigmauern auf Haltepunkt Hirschgarten Kilometer 13,1 – 13,3 der schlesischen Bahn soll im Wege öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 4. März 1899, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an die königliche Eisenbahnbauabtheilung I Berlin, Fruchtstrasse 14/15 einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind bei der Bauabtheilung I einzusehen. Die Hefte sind auch von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 *M.* in Baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Berlin, den 11. Februar 1899. (548)

Königliche Eisenbahnbauabtheilung I.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Die in den Hauptwerkstätten Neumünster und Harburg stehenden ausgeschiedenen 2 Stück Lokomotiven sowie die in der Hauptwerkstatt Wittenberge und in der Nebenwerkstatt Glückstadt befindlichen ausgesonderten 3 Stück Wagen sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden. Die Verdingungsunterlagen können gegen kostenfreie Einsendung von baar 50 ₰ von unserem Centralbüreau bezogen werden. Angebote sind bis 4. März d. J., Vormittags 11 Uhr, auf vorgeschriebenem Formular, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf ausgemusterter Eisenbahnfahrzeuge" versehen an uns einzusenden.

Altona, den 15. Februar 1899. (549)

Königliche Eisenbahndirektion.

8. Offene Stellen.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Gesucht wird zum sofortigen Antritt ein Bahnmeister.

Meldungen mit Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüche sind an die Betriebsdirektion in Luckau N./L. zu richten. (550)

Niederlausitzer Eisenbahn.

Zum 1. April d. J. suchen wir einen im Eisenbahnbau und Betrieb erfahrenen tüchtigen Techniker als Betriebskontroleur.

Meldungen mit Angabe der bisherigen Thätigkeit und Zeugnissabschriften sowie Gehaltsansprüche sind an die Betriebsdirektion der niederlausitzer Eisenbahn in Luckau N./L. zu richten. (551)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 9. August Vorm. gemeldet.

Nr. 15. Berlin, am 12. August 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1949	1	Korb	Eisenwaaren	—	49,5	1	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
2	A B	—	4	Tafeln	Eisenblech	—	105	2	Neuss	K. E.-D. Köln	
3	A D	1/3	2 1	Schliesskörbe Koffer	gefüllt	—	107	3	Mannheim	Direktion Mainz	
4	A E G S	146 153	2	Pack	4 Bettrahmen	—	37	4	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
5	A F & Co	7054/5	2	—	leere Kisten	—	10	5	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	alte Bezett.: Cochem.
6	A H	150	1	Bll.	Manufakturw.	—	10	6	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
7	A H G	—	1	—	eichene Eisenbahnschwelle		—	7	Schlawe	K. E.-D. Danzig	
8	A J	11	1	—	Messingstange mit 11 Aufhangshaken		—	8	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
9	A S	676	1	Kiste	Eisenwaaren (Hängeschlösser)		25	9	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
10	A S	—	4	Stücke	Wagenfedern	—	38	10	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
11	B	264	1	Sack	Kaffee	—	13,5	11	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
12	B	384	1	Pack	Draht	—	19	12	Aachen	K. E.-D. Köln	
13	B	13/194	2	Fässer	Petroleum	—	460	13	Wanne	K. E.-D. Essen	
14	B	1000	1	—	Sensenambos (Gussstahl)		1	14	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
15	B	7	1	—	Bank	—	7	15	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
16	B	5	1	Tafel	Zinkblech	—	14	16	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
17	B	828	1	—	gr. leere Kiste	—	419	17	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
18	B C	1248	1	Kiste	Käse	—	25	18	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
19	B H	6499	1	„	Spielwaaren	—	83	19	München Centr.	Bayerische Stsb.	
20	B K	864	1	Ballen	Papier	—	105	20	Warburg	K. E.-D. Cassel	
21	B M	—	1	Sack	Mehl	—	100	21	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: MannheimDir.-Bez. Mainz 2./6. 99.
22	Br	—	1	—	Leine	—	—	22	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
23	C H	4	1	Pack	leere Körbe	—	40	23	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
24	Ch	—	1	Korb	Blumenkohl	—	36	24	Mainz	Direktion Mainz	
25	C M F	358	1	Kiste	Hülsen	—	—	25	Aachen	K. E.-D. Köln	
26	C S	2238/41	4	Ballen	gefüllt	—	197	26	Mannheim	Direktion Mainz	
27	C S	—	1	Kiste	Teigwaaren	—	27	27	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
28	C S	91691	1	„	leere Säcke	—	10	28	„	„	
29	C S	45	1	„	—	—	43	29	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
30	D	1639	2	Kolli	Tische	—	—	30	Mannheim	Direktion Mainz	
31	D A G	16531	1	Kiste	Gasglühstrümpfe	—	2,5	31	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
32	D H	5904	1	„	Christbaumschmuck		8	32	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
33	E	3982/4	3	—	gusseis. Heizplatten		102	33	Dresden=A.	Sächsische Stsb.	
34	E	138 139	1 1	Verschlag Pack	Holzkoffer 2 Stühle	— —	—	34	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	
35	E B	—	1	—	Eisenplatte, 2,5×2,0 m, 7 mm stark		800	35	Coblenz	K. E.-D. Köln	
36	E B	1	1	Rolle	Papier	—	53	36	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
37	E C	5219/20	2	Kolli	Maschinentheile	—	—	37	Dalheim	K. E.-D. Köln	
38	E G	444	1	Kiste	Musikautomat	—	25	38	Köln=G.	„	
39	E G	101	1	—	leere Kiste	—	7	39	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
40	E H S	—	1	Korb	Blaubeeren	—	4,5	40	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	verkauft.
41	E L	2884	1	—	Bindekette, 10 m lang		—	41	Kastel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
42	E N	9325	1	Pack	Leisten	—	42	42	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
43	E R	7218	1	—	Holzpumpe	—	—	43	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
44	E S 3640 3641 Lauenburg M N	—	2	Kisten	Cigarren	—	106	44	Cüstrin Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
45	F	22	1	Fass	leer	—	—	45	Frkfrt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Blechschild: Prins, Amsterdam.
46	F weiss	—	1	—	eiserner Rost	—	11	46	Zittau	Sächsische Stsb.	
47	F B	6156 a	1	Kiste	Lampentheile	—	27	47	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	F C	2972	1	Kiste	gefüllt	—	56	48	Frankf. a/M.H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Eilgut.
49	F H	7	1	Ballen	Filzdecken	—	17	49	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
50	F K	4624	1	Korb	Eisenschrauben	—	107	50	Frankf. a/M.H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
51	F N	894	1	Pack	4 000 Stück Düten aus gelbem Schrenzpapier		12	51	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
52	F R	7234	1	Kiste	leer	—	10	52	Mainz	Direktion Mainz	
53	F W	5	1	Sack	Säcke	—	24	53	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
54	G	1/5	5	Pack	leere Säcke	—	138	54	Bautzen	Sächsische Stsb.	
55	G	—	1	Beutel	Schrauben	—	3	55	Marienheide	K. E.-D. Elberfeld	
56	G B	2092	1	Bund	eiserne Kugeln	—	11,5	56	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
57	G D	5339	1	Kiste	Teigwaaren	—	13	57	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
58	G F	—	3	—	Kohlenkasten	—	29	58	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
59	G J	—	7	Fässer	leer	—	244	59	Frkfrt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
60	—	—	3	Körbe	leer	—		60			
61	G R	—	1	—	Roststab	—	9	61	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
62	G S	869	1	Sack	Holzstifte	—	5	62	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
63	G S	3816	1	Korbflasche (Glasballon)	gefüllt	—	—	63	Kotthausen	K. E.-D. Elberfeld	
64	G S	44524	1	Kiste	Theaterutensilien	—	34	64	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
65	K	3836	1	„	Theaterutensilien	—	23	65			
66	G S	15070	1	Sack	trockene Farbe	—	17	66	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
67	H	—	1	—	eiserne Kette	—	—	67	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
68	H	1	1	Verschlag	Emaillewaaren	—	94,5	68	Essen H. B.	K. E.-D. Hannover	
69	H	1	1	Kiste	Sichel	—	14	69	Neuss	K. E.-D. Köln	
70	H A B	2862	1	„	?	—	125	70	Westend	K. E.-D. Berlin	
71	H B	3/5	3	—	alte leere blecherne Lackflaschen		6	71	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
72	H B	1	1	Ballen	Seilerwaaren	—	69	72	Mannheim	Direktion Mainz	
73	H C	44938	1	Kiste	Soda	—	29	73	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
74	H E	46	1	Korb	Eisenwaaren	—	56	74	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
75	H G	3590	1	Kiste	leer	—	49	75	Mannheim	Direktion Mainz	
76	H L	683	1	„	Schuhwaaren	—	53	76	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
77	H S	—	1	„	?	—	17	77	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
78	H S	2	1	—	Pflugschar	—	8	78	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
79	H S	2752	1	Ballen	Stoffe	—	38	79	Elberfeld	„	
80	J H	2579	1	Kiste	leer	—	8	80	Mainz	Direktion Mainz	
81	J K	10	1	Fass	gefüllt	—	369	81	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
82	J M	74274	3	Fässer	leer	—	38	82	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
83	J P	584	1	Sack	Spreu	—	23	83	Mannheim	Direktion Mainz	
84	J P	200	6	Kolli	Umzugsgut	—	127	84	„	„	
85	J S & Co.	100	1	Ballen	grünes Tuch für Forstleute		17	85	Coblenz	K. E.-D. Köln	
86	J T	5	1	Sack	Bohnen	—	29	86	München Centr.	Bayerische Stsb.	
87	K III	826	1	Fass	Fett	—	56	87	Soltau	K. E.-D. Hannover	
88	K	1171	1	Sack	Lederabfall	—	29	88	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	Croix beschr.
89	K	—	1	—	Zinkbarren	—	14	89	Bonn	K. E.-D. Köln	
90	K E D	—	1	—	alter Schraubstock	—	—	90	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
91	K E D E K G	310	1	—	Kuppelstange, 8 m lg.		310	91	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
92	K G	—	1	—	eis. Pumpenrohr	—	60	92	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
93	K G R	3898	1	Sack	gefüllt	—	56	93	Kaldenkirchen	K. E.-D. Köln	
94	K K St B	—	4	—	eis. Kippen	—	—	94	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
95	K N	6400	1	Kiste	Pomade	—	57	95	Mainz	Direktion Mainz	
96	K N	—	1	Sack	Leim	—	53	96	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
97	K W I	828	1	Kiste	Messinghähne	—	54	97	Magdeburg-N.	K. E.-D. Magdeburg	
98	L	—	1	„	leer	—	15	98	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
99	L I	19/20	2	—	Gummireifen von Fahrrädern		26	99	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
100	L	—	3	Kolli	Ofentheile	—	7,5	100	Calcum	K. E.-D. Elberfeld	gehören zu einer Kochmaschine.
101	L B S	175/6	2	Körbe	Eisenwaaren	—	133	101	Mannheim	Direktion Mainz	
102	L & B	120	1	Kiste	leer	—	9,5	102	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
103	L L	1335	1	Stück	I-Eisen	—	20	103	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
104	L M	20/1	2	Pack	Handtuch-Gestelle	—	—	104	Mannheim	Direktion Mainz	
105	M	2800	1	Kiste	Schutzbleche	—	27	105	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
106	M	11	1	—	Riemenscheibe	—	8	106	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
107	M	2437	1	Ballon	Säure	—	74	107	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
108	M	147	1	Ballen	Leinen	—	47	108	Neuss	K. E.-D. Köln	
109	M F	—	1	Kollo	Kleider	—	5	109	Kurpark	K. E.-D. Cassel	*)
110	M G	30	1	Sack	Griesmehl	—	100	110	Paderborn	„	
111	M M	—	4	Stück	Holznaben	—	7	111	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
112	M S	—	1	Bund	Leder	—	85	112	Warlubien	K. E.-D. Danzig	
113	N P	20	18	Stück	T-Eisen	—	—	113	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
114	O	—	6	—	Lattenverschläge	—	3	114	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
115	O C F J	11757	1	—	l. Petroleumfass	—	34	115	Viersen	K. E.-D. Köln	
116	O G	258	1	Kiste	Thürhebel	—	36	116	München Centr.	Bayerische Stsb.	
117	O W	157	1	„	Schirmstöcke-Griffe	—	35	117	Chemnitz	Sächsische Stsb.	

*) In weisser Decke mit blauer Kante u. 2 Riemen umschnürt.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
118	P D	25	1	—	Ausklopfer	—	6,5	118	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
119	P J	6532	1	Harrass	gefüllt	—	75	119	Mannheim	Direktion Mainz	
120	R	43	2	—	leere Kisten	—	17	120	„	„	*)
121	R D	1140	1	Kiste	Kaffee	—	8	121	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
122	R K	3127	1	Eimer	Mus	—	10	122	Mannheim	Direktion Mainz	
123	R K C	—	2	Kolli	Eisenblech	—	11	123	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
124	R S	225/26	2	Pack	Kupferdraht	—	50	124	Altona	K. E.-D. Altona	beschr.: Malmö.
125	R S	5459	18	—	eis. Schienen	—	—	125	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
126	S	—	12	Pack	Wienerstühle	—	104	126	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
127	S	41	1	Ballen	Packpapier	—	80	127	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
128	S	—	2	Kolli	Gusswaaren	—	10	128	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
129	S	—	2	Säcke	Chemikalien	—	122	129	Bitschweiler-Thann	Reichsbahn	
130	S	39	1	—	Ofentheil	—	4	130	Heide	K. E.-D. Altona	
131	S C	975	1	Ballen	?	—	101	131	Wanne	K. E.-D. Essen	
132	S S	3301	1	Kiste	gefüllt (Feuerwerksgegenstände)		23	132	Cronberg	Cronberger E.	**)
133	St & C	380	1	Rolle	8 runde Siebe	—	12	133	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
134	S V	4694	1	Bund	Stahl	—	62,5	134	Schee	„	
135	T K	—	1	Korb	Erdbeeren	—	5	135	Strassburg Eil.	Reichsbahn	
136	T R S	220	1	Packet	eiserne Nieten	—	14	136	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
137	V P	—	1	Kiste	Trauben	—	9,5	137	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
138	W	—	1	—	Eisenrohr	—	2	138	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
139	W A	237	1	Fass	Wein	—	58	139	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
140	W	—	1	—	Nähmaschinentheil	—	11,5	140	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
141	W B	40	1	—	Kinderstuhl	—	9	141	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
142	W H	6	1	—	Schmierbüchse	—	—	142	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
143	W Rch	29184	1	—	leere Kiste	—	27	143	Mochbern	K. E.-D. Breslau	beschr.: Köln-Süd.
144	W S	6	1	—	leeres Eisenfass	—	106	144	Köln-Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	
145	W V	12	1	Koffer	—	—	42	145	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Hildesheim.
146	W W	1035	1	—	eiserne Kugel	—	10,5	146	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bekl. von Köln-Ger. 24/6.
147	Z	1515	1	Fass	Oel	—	244	147	Augsburg	Bayerische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:						
148	(gez. Berger)	—	1	Pack	12 Sägen	—	10	148	Aachen	K. E.-D. Köln	
149	Bey in Lincoln	—	1	—	Wagendecke	—	—	149	München Centr.	Bayerische Stsb.	
150	S C Hannover	10652	1	Kiste	leer (Holzwolle)	—	8,5	150	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
151	T Hannover	—	1	Tonne	leer	—	7	151	„	„	
152	Hagen L. M.	7790	1	—	Mantel aus Eisenblech		98	152	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
153	Mayer	—	1	Pack	altes Papier	—	13	153	Mainz	Direktion Mainz	
154	S & O M & C Stolp	129	2	Rollen	graues Packpapier	—	52	154	Rügenwalde	K. E.-D. Danzig	
					C. Güter m. Numm. bez.:						
155	roth	I	4	Stäbe	T-Eisen	—	—	155	Kettwig	K. E.-D. Essen	
156	weiss	I	1	—	Gussrohr	—	1	156	Duisburg	„	
157	weiss	11	1	—	Stange Flacheisen	—	26	157	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
158	—	5	1	Kollo	1 zusammenlegbares Bettgestell		21	158	Lessen	„	
159	—	5	1	—	Feldbahnschiene	—	2	159	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
160	—	31	1	—	Viehgitter	—	—	160	Krefeld Eilg.	K. E.-D. Köln	
161	—	158 4262	2	—	leere Fässer	—	167	161	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	349 u. 330 l Inhalt.
162	—	372 168	1	Stein	Pyramidenform	—	—	162	Ottbergen	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
163	—	398	1	—	Eisenrohr, 4 m lg., 9 cm Durchm.		—	163	Coblenz	K. E.-D. Köln	
164	—	556	1	Pack	leere Säcke	—	7	164	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
165	—	888	1	Korb	Kleidungsstücke	—	32	165	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
166	—	1464	1	Bund	Sessel	—	8,5	166	Sonthofen	Bayerische Stsb.	
167	Die Buchstaben sind beschädigt u. unleserlich	2284	1	—	neuer Dreschkasten	—	183	167	Bokellen	K. E.-D. Königsberg	
168	—	3050	1	Ballen	Putztücher	—	78	168	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
169	—	9487	1	Kiste	?	—	38	169	Metz Eilg.	Reichsbahn	

*) Alte Bezettelung: Albersweiler-Frankfurt a/M. H.
**) Beklebt . . . . ersbach K. S. S. Bhn. verwischt, beschmutzt und zerrissen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeichen vers.					
170	{ J }	660	1	Holzeimer	Schmalz —	18	170	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
171	{ 4 ✡ }	4177	1	Kiste	? —	64	171	Oederan	Sächsische Stsb.	bez.: Oederan.
172	{ C F Porl }	—	1	Pack	leere Körbe —	3,5	172	Hamburg H	K. E.-D. Altona	
173	{ O }	9560	1	—	leere Kiste —	40	173	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
174	— blau	—	1	Pack	Eisenwaaren —	13	174	Flatow	K. E.-D. Danzig	
175	{ schwarzer Strich }	—	1	Stange	Eisen, 4,7 m lg. —	40	175	Wildemann	K. E.-D. Magdeburg	
176	weisser Strich	—	1	—	Maschinentheil —	2	176	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
177	Strich weiss	—	1	—	Ofenthür —	—	177	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
178	blau ///	—	1	Pack	Nägel —	—	178	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
179	blau ☐	—	4	Stangen	Flacheisen —	132	179	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
180	—	—	1	Pack	Arzneigläser —	10	180	Marsberg	K. E.-D. Cassel	
181	—	—	1	Kiste	Asphalt —	—	181	Cleve	K. E.-D. Köln	
182	—	—	1	—	{ gusseis. (emaill.) Ausguss }	6	182	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
183	—	—	1	Sack	Baststricke —	25	183	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
184	—	—	{ 8 8 8	— — —	Bretter — Vorlegetheile — Stricke — }	28	184	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
185	—	—	3	Pack	altes Blech —	120	185	Bautzen	Sächsische Stsb.	Streckenfund.
186	—	—	{ 1 1	„ Stück	Blechdeckel — Blechkessel — }	9	186	Mogilno	K. E.-D. Bromberg	
187	—	—	1	—	Brett, 2,5 m lg. —	—	187	Gardelegen	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
188	—	—	1	Pack	Bretter —	19	188	Wanne	K. E.-D. Essen	
189	—	—	1	—	Bufferstange —	—	189	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
190	—	—	1	Pack	Bügeleisenbolzen —	17	190	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
191	—	—	1	Sack	Cement —	58	191	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
192	—	—	1	—	gusseis. Klosettrichter	6	192	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
193	—	—	1	(Stroh)	Dezimalwaage —	25	193	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
194	—	—	1	—	eich. Diele —	—	194	Oestrich-Winkel	K. E.-D. Frankf. a/M.	Streckenfund.
195	—	—	1	Kollo	Doppelleiter —	20	195	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
196	—	—	1	Ring	verz. Draht —	50	196	Riesa	Sächsische Stsb.	
197	—	—	1	Rolle	{ verzinktes eis. Drahtgeflecht }	76	197	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	*)
198	—	—	1	—	Drahtstab, ca. 2 m lang	1	198	Creuzthal	„	
199	—	—	1	—	eiserne Egge —	34	199	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
200	—	—	2	Stück	Eggentheile —	78	200	Mülhausen	Reichsbahn	
201	—	—	1	Kollo	Eisen —	23	201	Krefeld Eilg.	K. E.-D. Köln	
202	—	—	1	„	{ Eisen (Winkeleisen mit eingelegten Schrauben) }	6	202	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
203	—	—	1	Pack	{ Eisen (ansch. Fensterriegel) }	—	203	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M	
204	—	—	1	Bund	Eisen —	53	204	Gevelsberg Nord	K. E.-D. Elberfeld	
205	—	—	1	Kollo	{ Eisenband, 1,5 m lang, 1,5 m breit und 1 mm stark, auf einer Holzleiste befestigt }	2,5	205	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
206	—	—	1	{ Pack in Leinen }	blanke platte Eisenringe	10	206	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
207	—	—	1	—	Eisenrohr —	—	207	Bonn	K. E.-D. Köln	
208	—	—	1	Pack	2 Eisenrohre —	5	208	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
209	—	—	3	—	Eisenstangen, gebogen	17	209	Friedeberg i/M.	K. E.-D. Bromberg	**)
210	—	—	1	Bund	Eisenstäbe —	7	210	Donauwörth	Bayerische Stsb.	
211	—	—	1	—	Eisenstange —	11	211	Wendischfähre	Sächsische Stsb.	
212	—	—	1	Bund	24 Stück Eisentheile	16	212	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
213	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	30	213	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
214	—	—	1	—	Fahrrad —	—	214	Altona Gep.-Abf.	K. E.-D. Altona	{ Metallmarke 325 Berlin.
215	—	—	1	Bund	12 Fensterriegel — }	19	{ 215 }	Cleve	K. E.-D. Köln	
216	—	—	1	„	eis. Stangen — }		{ 216 }			
217	—	—	1	Pack	eis. Fensterstangen —	9	217	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
218	—	—	1	{ Blechbüchse }	Fahrradöl —	1,5	218	Bocholt	K. E.-D. Essen	

*) lt. Fabrikmarke, 50 m lang, 1 m breit, 6 cm Maschenbreite, 2,5 mm Drahtstärke.
**) Die Stangen können Treppengeländer vorstellen, sind gebogen und mit Löchern versehen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
219	—	—	1	Kiste	ger. Fische	—	219	Krefeld Eilg.	K. E.-D. Köln	
220	—	—	1	Stab	Flacheisen	23	220	Lauterbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
221	—	—	1	Bund	Flacheisen	8	221	Barmen=Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
222	—	—	1	„	5 Stück Flachstahl	50,5	222	Barmen	„	
223	—	—	1	Block	neues Flusseisen	112	223	Grevenbrück	„	
224	—	—	1	Pack	Frauenkleider	6	224	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
225	—	—	1	—	Fussbänkchen	1	225	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
226	—	—	1	—	Futterschneidemaschinenmesser	1	226	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
227	—	—	2	—	Gasrohre	—	227	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
228	—	—	8	—	alte Gypssäcke	129	228	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
229	—	—	2	Stück	Gleitschuhe von einer Maschine	27	229	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
230	—	—	4	„	runde Gussstahlstangen	104	230	Schlüchtern	K. E.-D. Frankf. a/M.	Streckenfund.
231	—	—	1	—	Gusstheil	14	231	Frkfrt a/M.H.G.B.	„	
232	—	—	1	Bund	6 stählerne Hacken ohne Stiel	17	232	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	mit Stahlstempel C. P.
233	—	—	1	Pack	Hämmer	25	233	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
234	—	—	1	—	Hammer	—	234	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
235	—	—	1	—	Hammer	5	235	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
236	—	—	1 1	— —	brauner Handkoffer grauer Handkoffer	28	236	Bodenbach	Sächsische Stsb.	Gepäck.*)
237	—	—	1	Kollo	5 eis. Hebel	10	237	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
238	—	—	1	Pack	Holzwaaren	1,5	238	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
239	—	—	1	Sack	Holzwaaren (Möbelverzierungen)	10	239	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
240	—	—	2	Rollen	Holzwolleseile	32	240	Oelde	K. E.-D. Hannover	
241	—	—	2	Stück	Jaucheschöpfer (verzinkt)	—	241	Frkfrt. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
242	—	—	1	Sack	Kaffee	38	242	Bocholt	K. E.-D. Essen	
243	—	—	1	Pack	Kalbleder in Papier verpackt	44	243	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
244	—	—	1	—	Kaminschieber	1,5	244	„	„	
245	—	—	1	Kasten	neu, leer	46	245	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	braun gestrichen.
246	—	—	1	—	Kessel	6	246	Burgwaldniel	K. E.-D. Köln	
247	—	—	3	—	Ketten (3, 4 u. 0,75 m lg.)	10	247	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
248	—	—	1	Pack	Kette	—	248	München Centr.	Bayerische Stsb.	
249	—	—	1	—	Kette	42	249	Spandau	K. E.-D. Berlin	
250	—	—	1	—	Kette, 8 m lg.	—	250	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
251	—	—	1	—	Kiefernbrett	—	251	Trebnitz i/M.	K. E.-D. Bromberg	3 m lg.
252	—	—	1	Pack	Kinderschubkarre	6	252	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
253	—	—	3	Paar	Kinderholzschuhe	—	253	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
254	—	—	1	—	kl. Kinderschlitten	3	254	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
255	—	—	1	—	kl. Kinderstuhl	1	255	„	„	
256	—	—	1	Korb	Kirschen	8	256	Oldesloe	Lübeck-Büchener	verkauft.
257	—	—	1	Pack	10 leere Körbe	15	257	Wallhausen	K. E-D. Cassel	
258	—	—	1	„	8 leere Körbe	12	258	Mainz	Direktion Mainz	
259	—	—	1	Bund	weisse Korbweiden	11,5	259	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
260	—	—	1	—	Krahnkette, 7 m lg.	—	260	Wanne	K. E.-D. Essen	
261	—	—	1	Pack	2 Kupferrohre	11,5	261	Niederlahnstein	K. E.-D. Köln	
262	—	—	1	Korb	Lampengläser u. Dochte	16	262	Neuss	„	
263	—	—	1	Pack	12 Laschen	—	263	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
264	—	—	1	Ballen	Lederriemen	25	264	Linde	K. E.-D. Danzig	
265	—	—	1	Kollo	Maschinentheile	25	265	Engers	K. E.-D. Köln	
266	—	—	1	—	Maschinentheil von runder cyl. Form	2	266	Minden	K. E.-D. Hannover	
267	—	—	1	Kollo	gusseis. Maschinentheil	2	267	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
268	—	—	1	Säckchen	Messingtheile	1	268	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
269	—	—	1	—	l. Milchkübel, 20 l	—	269	Starnberg	Bayerische Stsb.	
270	—	—	1	—	Messer zu einer Schneidelade	—	270	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
271	—	—	1	—	Möbelaufsatz	1	271	Hademarschen	K. E.-D. Altona	
272	—	—	2	Kolli in Papierumhüllung	Möbeltheile	10	272	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
273	—	—	1	Ledertasche	Muster	4	273	Neustadt O/S.	K. E-D. Kattowitz	
274	—	—	1	Pack	Ofenknie	25	274	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
275	—	—	9	—	l. Petroleumfässer	288	275	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
276	—	—	1	Sack	Pfeifenrohre	—	276	Linz	K. E.-D. Köln	
277	—	—	1	—	Pflugschar	2,5	277	Korschen	K. E.-D. Königsberg	
278	—	—	1	Kollo	stählerne Pflugschar	5	278	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
279	—	—	1	„	stählerne Pflugschar	4	279	„	„	
280	—	—	1	„	stählerne Pflugschar	3	280	„	„	

*) Am 30/VI. cr. in Bodenbach zu Packmeisterk. 676 Prag St. E. G.-Berlin m. Zug 1 eingegangen. Eigenthümer hat sich zur Zollrevision nicht gemeldet.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
281	—	—	1	Korb	Pilze	32	281	Dresden-N. II	Sächsische Stsb.	vernichtet.
282	—	—	1	—	eis. Planscheibe	13,5	282	Dorsten	K. E.-D. Essen	
283	—	—	1	Stab	Quadrateisen, 2,10 m lg.	46	283	Berg-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
284	—	—	1	Collo	3 Richtplatten, 1 Rechen	9	284	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
285	—	—	1	—	Riemscheibe	3	285	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
286	—	—	1	—	eis. Rohr, 4,5 m lg.	19	286	Linden-F	K. E.-D. Hannover	
287	—	—	3	Pack	Rohtalg	—	287	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
288	—	—	1	Stange	Rundeisen	6	288	Bollweiler	Reichsbahn	
289	—	—	1	Bürde	18 Stäbe Rundeisen	50	289	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
290	—	—	1	Bündel	Säcke	22	290	Mainz	Direktion Mainz	
291	—	—	6	Pack	l. Säcke	141	291	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
292	—	—	1	Sack	gebr. Säcke	25	292	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
293	—	—	1	Pack	Säcke, leere gebr.	36	293	Cosel	K. E.-D. Kattowitz	
294	—	—	1	Sack	alte Säcke	15	294	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
295	—	—	1	Ballen	Säcke	13	295	Bettingen	Reichsbahn	
296	—	—	1	—	Sackkarren	—	296	Frankfurt a/M. H. G. B (Eilg.)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
297	—	—	1	Korb	Salat	25	297	Chemnitz	Sächsische Stsb.	verkauft.
298	—	—	1	Sack	Seemannsgut	16	298	Woyens	K. E.-D. Altona	
299	—	—	1	Kiste	3 Sensenschärfer, 1 Paar Holzpantoffeln, 1 Pack ordin. Stückseife, 1 ord. Küchenmesser u. sonstiges werthloses Zeug, wie Leder- u. Zeugstückchen.	8	299	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
300	—	—	1	Sack	calcinirte Soda	70	300	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
301	—	—	1	Ballen	Sohlleder	87	301	Krefeld	K. E.-D. Köln	
302	—	—	1	—	eis. Schaufel	2	302	Langendreer Süd	K. E.-D. Essen	
303	—	—	1	Pack	25 stählerne Schaufeln, blank geschliffen	32	303	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
304	—	—	1	Packet	eiserne Schieber	3	304	Metz	Reichsbahn	
305	—	—	3	Stück	Schraubenbänder	7,5	305	Soest	K. E.-D. Cassel	
306	—	—	6	—	Schwarzbleche	27	306	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
307	—	—	1	—	junges Schwein	10	307	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
308	—	—	1	Pack	6 Stopfhacken	25	308	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
309	—	—	1	Stange	Stahl	7	309	Marten	K. E.-D. Essen	
310	—	—	1	—	kl. Stahlwelle	6	310	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
311	—	—	1	Pack	5 Stühle	5	311	Aschaffenburg	„	
312	—	—	1	Sack	Thomasphosphatmehl	100	312	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
313	—	—	1	Stück	Tragholz	2	313	Hochfeld Rh.	K. E.-D. Essen	
314	—	—	4	—	Treppleitern	17	314	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
315	—	—	1	—	Triumpfstuhl	4	315	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
316	—	—	15	—	Unterlaghölzer	—	316	München Centr.	Bayerische Stsb.	
317	—	—	1	—	gusseis. Untersatz	10	317	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
318	—	—	1	—	Verschlusskapsel	1	318	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Wagenbestandtheil.
319	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum	—	319	Oldesloe	Lübeck-Büchener	
320	—	—	1	—	Walzenlager	11,5	320	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
321	—	—	1	Pack	5 Waschkessel	—	321	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
322	—	—	2	—	neue Wäschekörbe	3	322	Kiel	K. E.-D. Altona	
323	—	—	2	—	leere neue Weidenkörbe	7	323	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
324	—	—	1	Ballen	Wettertuch	54	324	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
325	—	—	4	Stäbe	Winkeleisen	—	325	Kettwig	„	
326	—	—	1	Korb	Wurst	17	326	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
327	—	—	1	Tafel	Zinkblech	23	327	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
328	—	—	20	Stücke	Zinkkübeln	70	328	Köln-G.	K. E.-D. Köln	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B	4196	1	Kiste	Wagenschmiere	65	1	Ochtrup	K. E.-D. Münster	beschr. Ochtrup.
2	B G	7680/2	2	—	leere Gestelle	42	2	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
3	C R	2	1	Fass	leer	32,5	3	Halle a/S.	„	
4	G B	674	1	Pack	Papierdüten	15	4	Dülmen Stsb.	K. E.-D. Münster	beschr. Dülmen.
5	G S	12	2	—	Ambosse	29	5	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
6	H W H	6391	1	Ballen	Oelpapier	22	6	Münster	K. E.-D. Münster	beschr. Münster i/W.
7	J R	610	1	Kiste	Schuhnägel	25	7	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
8	K H W	2020	1	„	Ofenschrauben	17	8	Stuttgart H.	„	
9	M O S	5	1	Kette	—	—	9	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
10	P T	II	1	Kiste	leer	13	10	Meppen	K. E.-D. Münster	
11	R	6	1	Fass	grüne Farbe	36	11	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
12	S	32	1	Pack	Holzdeckel	13	12	Stuttgart H.	„	
13	S & S	3175	1	Ballen	?	154	13	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
14	W H, R H	2175, 2556, 2663/4, 2377, 2358	6	„	Wolle	1350	14	Forst	K. E.-D. Halle a/S.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
15	W W	37235	1	Ballen	Fussmatten —	51	15	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
16	A. Laufer	—	1	—	Viehgitter —	—	16	Burgsteinfurt	K. E.-D. Münster	
17	—	503	1	Fass	kleine Steine —	44	17	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
18	—	9163	1	—	Fahrrad —	—	18	Cannstatt Gep.	„	
19	(X M)	—	2	—	leere Milchkannen —	14	19	Lauchstädt	K. E.-D. Halle a/S.	
20	—	—	1	Sack	Betten —	62	20	Leipzig Berl. Gep.-Abf.	„	
21	—	—	1	—	Dachfenstergestell —	19	21	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
22	—	—	1	Verschlag	Fahrrad (Fabrikmarke Dessauer Fahrradfabrik E. Langer, Ingenieur)	36	22	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
23	—	—	1	Packet	Fahrradpedal —	0,5	23	Halle a/S. Eilg.	„	
24	—	—	2 1	— —	Hühner — Hahn —	—	24	Burgsteinfurt	K. E.-D. Münster	*)
25	—	—	1	Kinderwagen	Kleider etc. —	—	25	Halle a/S. Gep.-Abf.	K. E.-D. Halle a/S.	
26	—	—	1	—	Maschinentheil —	3	26	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
27	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	50	27	Münster	K. E.-D. Münster	seit 22/6. 99.
28	—	—	1	—	landwirthschaftlicher Maschinentheil	2	28	Osnabrück B. B.	„	**)
29	—	—	1	Packet	Nägel —	12	29	Teuplitz	K. E.-D. Halle a/S.	
30	—	—	1	—	Ofenvorderplatte —	7	30	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
31	—	—	2	Stück	eis. Röhren (Säulen)	167	31	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	39 cm lg., 27 cm Durchmesser, seit 26/6. 99
32	—	—	6	—	gusseis. Rohrmuffen	232	32	Meppen	K. E.-D. Münster	
33	—	—	1	Sack	Rupfensäcke —	6	33	Ulm	Württemberg. Stsb.	

*) Aus Packwagen des Pz. 278 am 1. 7. 1899 aus einer Kiste entflogen; verkauft.
**) Anschein. Umwender von einer Mähmaschine.

Fehlendes Gepäck.

Zur Packmeisterkarte 12 Teplitz-Dresden=A. Zug 2/10 vom 1/7. fehlt in Dresden=A. 1 kl. Rohrkoffer, Kleidungsstücke enth. im Gewichte von 18 kg, gez. Dr. med. Barth. Werth 1 148 ℳ. Es wird ersucht, nach dem Gepäck eingehend zu forschen und im Vorfindungsfalle dem Verkehrsbüreau der sächs. Staatseisenbahnen Mittheilung zu machen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 16. | 25. Februar 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 4 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Noch einmal Kanäle oder Grossbahnen.

Unter dieser Aufschrift veröffentlicht die „Kreuzzeitung“ in Nr. 67 vom 9. d. Mts. einen längeren Aufsatz gegen die Ausführungen, die an dieser Stelle (Nr. 7 vom 25. Januar d. J.) unter der Ueberschrift: „Grossbahnen mit besonders grossen Güterwagen“ erschienen sind.

Wir hatten zunächst die in der „Kreuzzeitung“ gemachte Annahme, dass die heutigen Eisenbahnen noch immer mit den „Wägelchen aus ihrer Kindheit von 10 000 kg Ladefähigkeit, die man erst neuerdings auf 15 000 kg zu erhöhen bemüht war, glaubten ausreichen zu können,“ mit dem Hinweise widerlegt, dass die Ladefähigkeit in der Kindheit der Bahnen nicht 10 t, sondern nur 2 t betragen habe und dass die Zunahme der Ladefähigkeit bis zur Gegenwart daher nicht nur 50 %, sondern 750 % ausmache. Dadurch war für sachkundige Leser, wie sie diese Zeitung zu besitzen die Ehre hat, ohne weiteres klar, auf was für einem schwankenden, weil der erforderlichen Sachkunde entbehrenden Fundament die Ausführungen in der „Kreuzzeitung“ aufgebaut seien. Unser Herr Widersacher sucht nun seine Ausführungen mit der Bemerkung zu retten, die Kindheit habe doch wohl „eine Periode von Jahren“ umfasst, „die Periode der ersten Entwickelung des schwachen Verkehres“. Vor 20—25 Jahren seien aber die Wagen von 10 t schon gang und gäbe gewesen, man sei aber „zu einer genügenden Veränderung nicht übergegangen, obwohl der Verkehr .... allein in den letzten 13 Jahren sich verdoppelt“ habe. Damit beweist er aber nur von neuem, dass ihm die einschlägigen Dinge nicht bekannt sind. Denn in den letzten 13 Jahren, d. h. von 1884/85 bis 1897/98 hat sich der Verkehr auf den preussischen Staatsbahnen auf das Kilometer Betriebslänge — und allein die auf die Längeneinheit bezogene Verkehrsentwickelung kann bei der Beurtheilung solcher Fragen in Betracht kommen — nicht verdoppelt, sondern er hat nur zugenommen (siehe Reichsstatistik bezw. Betriebsberichte der preussischen Staatsbahnverwaltung):

bei den Gütertonnenkilometern um 28,5 %,
„ „ Güterzugkilometern . „ 14,4 %.

Wenn nun irgend etwas die grosse Wirksamkeit der eingetretenen Erhöhung der Ladefähigkeit der Wagen — die nicht genügend sein soll — und die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven deutlich macht, so ist es die Thatsache, dass die Zunahme der Güterzugkilometer nur etwa halb so gross zu sein brauchte als die der Gütertonnenkilometer thatsächlich war.

Wir hatten weiter hervorgehoben, Wagen von 50 bis 100 t Ladefähigkeit eigneten sich nicht für den allgemeinen Massenverkehr; schon die volle Ausnutzung der 15 t-Wagen stosse nicht selten auf Schwierigkeiten; Wagen von der vorgeschlagenen Ladefähigkeit würden daher in viel höherem Maasse Leerläufe erfordern, als die jetzigen kleineren Wagen. Unser Herr Widerpart erklärt nun ausdrücklich, er habe ja gar nicht den Vorschlag gemacht, die von ihm empfohlenen grossen Wagen für den allgemeinen Massenverkehr zu benutzen, trotzdem will er aber nicht zugeben, dass dann mehr Leerläufe nothwendig werden. Jedem mit Eisenbahnverhältnissen halbwegs Vertrauten ist nun aber die Thatsache bekannt, dass die Zahl der Leerläufe um so grösser wird, je weniger die Eisenbahnwagen allgemein verwendbar sind. Wagen von 50 bis 100 t Ladefähigkeit würden aber nur für einen sehr beschränkten Kreis von Versendern und Empfängern brauchbar sein, also viel häufiger leer nach der Versandstelle zurückzulaufen haben als unsere heutigen Wagen. So einfach wie sich die „Kreuzzeitung“ die Sache denkt: „dass einfach auf der Grossbahn ein Wagen leer zu rückläuft, wo jetzt fünf oder zehn Wagen leer laufen,“ ist sie nicht und wenn sie ausruft: „Haben denn die Mitarbeiter des

geschätzten Blattes (d. h. dies. Zeitung) niemals die unendlich langen Leerwagenzüge von entladenen Kohlenwagen gesehen, welche regelmässig leer nach der Ruhr und Oberschlesien zurücklaufen usw.“, so können wir mit viel mehr Recht fragen: „Ist es denn dem Verfasser jener Kreuzzeitungsartikel nicht bekannt, dass die Kohlenwagen auch der Verfrachtung aller anderen Artikel, die in offenen Wagen befördert werden und keineswegs immer in grossen Massen zur Verladung kommen, wie z. B. Steine, Sand, Grubenholz, Dünger, Rüben und Rübenschnitzel usw., dienen und dass gerade dieser allgemeinen Verwendbarkeit die günstige Thatsache zu verdanken ist, dass sehr viele Wagen nicht leer nach den Kohlengebieten zurücklaufen?“ Wir bleiben dabei: schon der vierachsige amerikanische Wagen von 20 bis 30 t Ladefähigkeit passt im allgemeinen nicht für unsere deutschen Verkehrsverhältnisse, geschweige denn Wagen von 50 bis 100 t Tragkraft. Es ist das im Interesse des Eisenbahnbetriebes sehr bedauerlich, denn Wagen mit möglichst grosser Ladefähigkeit wären vom reinen Eisenbahnstandpunkt aus gewiss erwünscht, da aber die Bahnen des Verkehres wegen da sind, werden sie sich auch in der Wagengrösse dessen Bedürfnissen anpassen müssen.

Gegen die gleichzeitig empfohlene Anwendung einer breiteren Spur für die Grossbahnen, die bei Wagen der vorgeschlagenen Grösse allerdings wohl nothwendig werden würde, spricht der Umstand, dass derartige Bahnen mit unserem normalspurigen Netze nicht ohne Umladungen in Wechselbeziehungen treten könnten. In der „Kreuzzeitung“ wird das Störende dieser Umladungen sehr gering angeschlagen unter Hinweis auf die Umschlagplätze zwischen Wasserstrassen und Eisenbahnen und zwischen Vollspur- und Schmalspurbahnen. Ja, wo eine Umladung schlechterdings nicht zu vermeiden ist, muss man sich mit ihr abfinden, aber eine Verkehrserschwerniss bleibt sie darum doch und diese wird um so härter empfunden werden, je grösser der Umladeverkehr ist. Die vorgeschlagenen Grossbahnen sollen nun aber gerade dem Massenverkehr dienen, den Massenverkehr aber an recht vielen Stellen auf den Umladeverkehr anzuweisen, wäre doch eine recht eigenthümliche Verbesserung und Verbilligung des Verkehres. Da wären, wir müssen es ausdrücklich wiederholen, selbst Kanäle noch vorzuziehen, denn sie gestatten den Fahrzeugen wenigstens einen direkten Uebergang auf die bestehenden Wasserstrassen, so dass die Zahl der Umladestellen erheblich geringer wäre als bei den Grossbahnen, wenn ein gleich grosses Verkehrsgebiet bedient werden soll.

Es kommt aber noch eins in Betracht. Wenn die Massengüter an den Gewinnungs- und Verwendungsstellen direkt in die Grosswagen verladen und aus diesen entladen werden sollten, so müssten alle Anschlussanlagen auf den Zechen, Hüttenwerken, Gasanstalten, Kohlenplätzen usw. hierfür umgebaut und ergänzt werden. Wer es aber weiss, wie ausserordentlich beengt fast überall in Deutschland diese Anlagen sind und welch grossen Widerstand namentlich die Kohlenzechen der Einführung grösserer Wagenkasten entgegenstellen, weil solche sich nicht mit ihren Rätteranlagen vertragen — und auf sehr vielen anderen gewerblichen Anlagen liegen die Verhältnisse ganz ähnlich — der wird uns zustimmen, wenn wir sagen, dass die Durchführung solcher Vorschläge auf sehr grosse Schwierigkeiten sowie den lebhaftesten Widerstand der Verkehrsinteressenten stossen und ganz ausserordentlich hohe Kosten verursachen würde. Sollen aber die Breitspurwagen erst aus den gewöhnlichen Wagen beladen werden, bezw. letzteren die Transportmassen zur Entladung erst wieder abgeben, um die heutigen auf die Normalspur und ihre Betriebsmittel berechneten Anschlussanlagen unverändert beibehalten zu können, so kämen zu den schon vorhin genannten noch weitere Umladungen und ein beträchtlich vermehrter Rangirdienst auf den jetzigen Bahnen hinzu. Und doch soll gerade der Rangirdienst durch die Grossbahnen vermindert werden! Unser Widersacher in der „Kreuzzeitung“ meint mit den Grossbahnwagen könnte man ganz langsam und hübsch sachte hin- und herfahren, denn es wäre kein Hasten nöthig, es stände eine sehr ausreichende Zeit für alles Rangiren zu Gebote. Wenn allerdings auf den Grossbahnen nicht viel zu fahren ist, was wegen ihrer geringen Brauchbarkeit für den allgemeinen Verkehr allerdings leicht zutreffen könnte, dann würde jene Annahme gewiss richtig sein. Aber wenn diese Bahnen wirklich einen Massenverkehr bewältigen sollen, und nur dann könnte man ihnen doch eine Daseinsberechtigung zugestehen, so wird auch ein Betrieb ähnlich dem auf unseren heutigen Hauptbahnen und auch eine gewisse Eile nicht immer zu vermeiden sein. Unsere heutigen vervollkommneten Rangirmethoden wären aber mit Wagen von 50 bis 100 t Ladefähigkeit nicht anwendbar, man müsste voraussichtlich in die „Kindheit“ der Bahnen zurückkehren, aus der doch gerade die „Kreuzzeitung“ heraus möchte, und jeden Wagen hübsch säuberlich absetzen usw., damit spricht man aber der Leistungsfähigkeit einer solchen Bahn ihr Todesurtheil.

Wir hatten die Bemerkung in dem ersten Artikel der „Kreuzzeitung“ über „das ungezählte Millionen verschlingende Rangiren“ als Uebertreibung bezeichnet. Unter Berufung auf den dem Landtage vorgelegten Betriebsbericht der preussischen Staatsbahnen werden wir nun in dem zweiten Artikel darüber belehrt, dass im Jahre 1897/98 gegenüber 277 651 899 Lokomotivnutzkilometern 122 874 600 Rangirlokomotivkilometer geleistet worden seien und dass auf je 1000 Lokomotivnutzkilometer ein Ausgabebetrag von 2 366 *M.* entfalle, und daran wird die Bemerkung geknüpft: „Diese Zahl (der Rangirkilometer) macht den grossartigen Antheil, welchen der Rangirdienst an den Ausgaben der Eisenbahnverwaltung hat, schlagend ersichtlich.“ Leider ist uns dieser Satz etwas unklar geblieben, es scheint aber, als ob der Verfasser jener Aufsätze annähme, man müsse jene Zahl von 122 874 600 Rangirlokomotivkilometern mit 2366 multipliziren, um die Rangirkosten zu erhalten, denn andernfalls hätte die Gegenüberstellung dieser Zahlen keinen Zweck. Da ist nun leider unserm Herrn Widersacher ein kleines Missgeschick zugestossen, er scheint zunächst im Lesen des Betriebsberichtes nur bis Seite 153 gekommen zu sein und hat dann darauf vergessen, dies Blatt umzuschlagen und das Studium des Berichtes fortzusetzen. Sonst würde er gefunden haben, dass die Zahl der Rangirlokomotivkilometer in Beziehung zu den Kosten der Züge nur 61 769 955 beträgt. Die erstgenannte etwa doppelt so hohe Zahl, die, wie überhaupt diese Zahlen, nur statistischen Zwecken dient, bezieht sich auf die Unterhaltung des Oberbaues usw. Es wird aber wohl kein Fachmann darüber in Zweifel sein, dass man, um die Rangirkosten auf solchem Wege zu ermitteln, die zu den Kosten der Züge in Beziehung stehende und nicht die andere Zahl der Rangirkilometer in Rechnung stellen muss. Weiter dürfen bei einer solchen Rechnung aber nicht die Gesammtausgaben, sondern nur die Kosten der Transportverwaltung, in welcher die Rangirkosten mit enthalten sind, berücksichtigt werden und endlich muss man behufs Ermittelung des auf je 1 000 Lokomotivkilometer entfallenden Ausgabebetrages selbstverständlich alle bezüglich der Kosten der Züge geleisteten Lokomotivkilometer, d. h. nach Seite 154 des genannten Betriebsberichtes 368 470 113 und nicht nur die Nutzkilometer mit 277 650 899 berücksichtigen. Thut man das aber, so ergibt sich nach der Reichsstatistik, die hier zu Hilfe genommen werden muss, weil im preussischen Betriebsberichte Angaben über die Ausgaben der Transportverwaltung fehlen, auf 1 000 Lokomotivkilometer eine Ausgabe für die Transportverwaltung von etwa 1 070 *M.*, statt wie vor angegeben von 2 366 *M.*, und damit für die aus den Rangirlokomotivkilometern berechneten Kosten des Rangirdienstes ein Betrag von rund 66 100 000 *M.* Das ist etwa $^1/_{10}$ der Gesammtausgaben bezw. $^1/_6$ der die Rangirkosten einbegreifenden Ausgaben für die Transportverwaltung. Die Beurtheilung darüber, ob es hiernach eine Uebertreibung ist, von „ungezählten“ Millionen zu sprechen oder nicht, sowie über das von unserem Herrn Widersacher in dieser Frage gezeigte Sachverständniss überlassen wir getrost dem Urtheil unserer Leser.

Endlich wenden sich die neuen Ausführungen in der „Kreuzzeitung“ gegen unsere Bemerkung, die vorgeschlagenen Grossbahnen, also zweigleisige Bahnen mit breiter Spur und ungewöhnlich schweren Betriebsmitteln, könnten mit einem Kapital von 100 000 ℳ. für das Kilometer „oder etwas darüber“ nicht gebaut werden, sondern würden mindestens den für die heutigen Eisenbahnen in Deutschland erforderlich gewesenen Durchschnittsbetrag von 252 000 ℳ. erfordern, und beruft sich dabei auf einige in den letzten Jahren ausgeführte eingleisige Nebeneisenbahnen! Weiter wird bemerkt: Ein geeignetes Talent, „z. B. der geniale Erbauer der anatolischen und anderer Orientbahnen“ würde die Sache schon recht billig machen. Jenen hervorragenden Fachmann in Ehren, aber wir glauben kaum, dass er den Trugbildern der „Kreuzzeitung“ zu folgen bereit wäre, dazu denken wir von seinem Sachverständniss zu hoch. Dieses Sachverständniss lässt unser Widersacher in der „Kreuzzeitung“ aber besonders auch dort vermissen, wo er unsere Angabe über die Durchschnittskosten der ausgeführten Bahnen mit der Bemerkung glaubt abthun zu können: „Wie kann man da deutsche oder gar europäische Durchschnittssätze, deren Quelle nicht angegeben ist, heranziehen, in welchen unzählige Vollbahnen und Gebirgsbahnen steigernd mitwirken, z. B. auch die Gotthardbahn, der Brenner, der Arl, der Mont Cenis, usw. Das ist ja Blendwerk!“ In einem Fachblatte, wie diese Zeitung, war eine Quellenangabe wohl entbehrlich, denn jeder Eisenbahner, der in der Fachlitteratur halbwegs beschlagen ist, weiss, dass diese Zahlen alljährlich im „Archiv für Eisenbahnwesen“ zu finden sind (siehe z. B. 1898, S. 454—470). Dass aber Grossbahnen, die den an sie zu stellenden Verkehrsansprüchen nur einigermaassen entsprechen, nicht billiger gebaut werden können, als zum Durchschnittssatz unserer norddeutschen Haupt- und Nebenbahnen, darüber wird jeder mit Bau und Betrieb vertraute Eisenbahner nicht im Zweifel sein. Die Durchschnittskosten der preussischen Staatsbahnen betrugen 1897/98 256 494 ℳ. für das Kilometer*), darunter befinden sich aber 31,6 % Nebenbahnen und 60 % sind nur eingleisig. Der Verfasser der Kreuzzeitungsartikel will allerdings seine Grossbahnen in einer mehr als dürftigen Weise, kaum als Nebenbahn, ohne Signale usw. ausstatten, um die Anlagekosten zu vermindern; aber eine Bahn, die einen grossen Verkehr bewältigen soll, muss auch auf einen grossen Betrieb eingerichtet sein, sie muss z. B., auch bei einfachen Betriebsverhältnissen, zweigleisig sein, besonders wenn die Züge nur mit einer Geschwindigkeit von 10—12 km in der Stunde fahren. Die schweren Betriebsmittel bedingen eine breitere Spur, höhere Raddrücke und daher einen breiteren und kräftigeren Unter- und Oberbau, als ihn unsere heutigen Schnellzugslinien besitzen usw. Breit und schwer lassen sich nicht durch Worte in schmal und leicht verwandeln! Es erscheint aber zudem mehr wie fraglich, ob die Reichs- und Landesaufsichtsbehörden ihre Zustimmung dazu geben würden, dass eine Bahn für den grossen Massenverkehr nur in der vom Verfasser jener Artikel vorgeschlagenen dürftigen Weise ausgestattet wird; ja sie würden, beiläufig bemerkt, voraussichtlich eine andere Spurweite als die unserer heutigen Hauptbahnen überhaupt nicht zulassen und damit fiele ja das ganze Projekt überhaupt über den Haufen. Auch unsere auf die Erfahrungen bei den bestehenden Voll- und Schmalspurbahnen und deren statistische Nachweise gestützte Behauptung, dass die Betriebsmittel von Schmalspurbahnen ein unverhältnissmässig geringeres todtes Gewicht haben als die Betriebsmittel der Normalspurbahnen und dass daher auch das todte Gewicht der Breitspurbetriebsmittel und damit die Anlage- und Betriebskosten unverhältnissmässig zunehmen würden, müssen wir voll und ganz aufrechterhalten. Es ist das eben eine durch die Erfahrung erwiesene Thatsache, über welche der Ausspruch: „je grösser die Wagen, desto vortheilhafter das Verhältniss von Ladung und todter Last“ nicht hinweghilft. Dieser Ausspruch gilt nur bei Wagen gleicher Spurweite, nicht aber bei Wagen verschiedener Spurweiten, er erweist sich im vorliegenden Falle also nur als eine Redensart.

*) Siehe Anlage 1 zum Betriebsbericht S. 120.

Zu der Frage der Höhe der Anlagekosten ist noch auf eins hinzuweisen. Eine Grossbahn, die z. B. dem Massenverkehr zwischen dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und unseren mittel- und norddeutschen Grossstädten und den zugehörigen gewerblichen Bezirken dienen und die heutigen Bahnen entlasten soll, müsste doch in alle diese Gebiete eindringen und den Städten möglichst nahe kommen, denn wenn die verschiedenen Versand- und Empfangsstellen von der Grossbahn nicht unmittelbar berührt, der letzteren die Frachten vielmehr erst durch Vermittelung der heutigen Eisenbahnen zugeführt werden, so entsteht ja, wie schon oben ausgeführt, für die jetzigen Eisenbahnen, namentlich soweit der Rangirdienst in Frage kommt, keine Ent-, sondern eine erhebliche Mehrbelastung. Gerade dieses Eindringen in die Industriegebiete und dies Herankommen an die Grossstädte würde aber ausserordentlich kostspielig sein — ganz abgesehen von der schon erwähnten Nothwendigkeit, alle industriellen Anschlussanlagen zu ergänzen — und auch hier würde sich die breite Spur recht unangenehm fühlbar machen. In dieser Hinsicht wäre ein Kanal einer Grossbahn mit breiterer Spur weit überlegen, denn seine Fahrzeuge könnten durch dessen Verbindung mit Rhein, Weser, Elbe usw. alle die Versand- und Empfangsstellen, die schon jetzt Wasseranschluss haben, bezw. wo solche schon in Ausführung begriffen sind, z. B. Ruhrort, Dortmund, Bremen, Cassel, Hamburg, Magdeburg, Halle, Dresden, Berlin usw., direkt erreichen, während das den Grossbahnwagen nur möglich wäre, wenn die Grossbahn sich unter Aufwendung sehr hoher Anlagekosten in ein vollständig selbständiges Eisenbahnnetz verästelte. Sieht man aber zur Herabminderung der Anlagekosten von solcher Verästelung ab und überlässt den heutigen Eisenbahnen die Zu- und Abführung der Güter, so erwachsen diesen, wie nochmals wiederholt werden muss, ganz bedeutende Mehrlasten durch vermehrtes Rangiren und dem Verkehr erhöhte Kosten durch die erforderliche Umladung.

Man mag die Sache ansehen wie man will, die Herstellung besonderer Grossbahnen mit breiterer Spur wäre eine wirthschaftliche Verschwendung ohne Gleichen und brächte keinerlei Verkehrserleichterung herbei. Durch Verwendung der zu ihrer Herstellung nothwendigen hohen Kosten zur Ergänzung und Vervollständigung schon bestehender Verkehrswege, seien dies Eisenbahnen oder selbst Wasserstrassen, würde jedenfalls dem allgemeinen Verkehre und damit dem Wohle des ganzen Landes immer noch besser gedient, als mit Grossbahnen, diesem „eitlen Blendwerk.“

B—m.

Verkehrsverhältnisse des Ostens.

Während im alten Europa und in der neuen Welt jenseits des atlantischen Ozeans dem Dampfross die Ehre gebührt, den Wagen des industriellen und kommerziellen Fortschrittes zu ziehen, und nur die Verbindung über das grosse Wasser es nöthig macht sich auch des Dampfschiffes zu bedienen, hat dieses im Osten auch für den Nahverkehr bei weitem die Oberhand über seinen Kollegen am Lande. Schon im östlichen Theile Europas gewinnt der Verkehr auf dem Wasser einen bedeutenden Vor-

sprung vor allem im östlichen Bezirke des Mittelmeeres mit seinen unzähligen Einzelbecken und den bedeutenden Flussläufen, die ihre Wasser in das grosse europäische Binnenmeer ergiessen. Der Grund für dieses Uebergewicht des Dampfschiffes über das Dampfross ist ein doppelter: einmal bringt es die geographische Gliederung des südöstlichen Europa und westlichen Asien mit sich, dass der Wasserweg von Natur aus die erste Stelle einnimmt, dann aber macht die Vertheilung der Kulturstätten, die sich fast ausschliesslich auf die Küsten des Meeres beschränkt, keinen ausgedehnten Binnenverkehr nöthig; in Ostindien und Ostasien gilt dies letztere zwar nur in Bezug auf die Ausdehnung des europäischen Elementes, das einstweilen nur an sehr wenigen Stellen tiefer ins Land eingedrungen ist, allein die gelbe Rasse ist trotz ihrer beispiellosen Volksdichtigkeit auch im Inlande bisher ohne Schienenstrang und Draht ausgekommen. Je mehr man sich daher von den Gestaden des westlichen Europa entfernt, um so mehr muss man sich des Gebrauches der Eisenbahnen entwöhnen und derjenige, den sein Beruf zwingt, viel von einem Ort zum andern zu reisen, muss seine Gewohnheiten dem Ritus anpassen, den das Leben auf dem Dampfschiff mit sich bringt. Die Vorzüglichkeit unserer und anderer grosseuropäischer Dampferlinien macht es übrigens durchaus nicht allzu schwer, sich in den Aufenthalt an Bord zu finden, selbst wenn dieser einige Wochen dauern sollte.

Aber die Annehmlichkeiten, die auf dem grossen transatlantischen Durchgangsverkehr dem Reisenden geboten werden, der auf einem der unzähligen deutschen, englischen oder französischen „schwimmenden Paläste“ nach Ostasien reist, haben sich durchaus nicht auf den spezifisch ostindischen und ostasiatischen Dampfschiffsverkehr ausgedehnt, der die Verbindung zwischen den Plätzen des Ostens untereinander aufrecht erhält. Abgesehen von den drei Zweiglinien des Norddeutschen Lloyd — von Singapore nach Deli auf Sumatra, von Singapore nach Neu-Guinea und von Hongkong nach Japan —, die den Ruf der grössten Rhederei Deutschlands und der ganzen Welt auch mit ihren kleinen Schiffchen im ostasiatischen Zwischenverkehr wahren, lässt der Schiffsverkehr im ostindischen Archipel und in den chinesischen Gewässern gar manches zu wünschen übrig. Die holländischen Dampferlinien, die im Bezirke der Sundainseln und der Molukken den Dienst zwischen den zahlreichen Ansiedelungen besorgen, gelten immer noch als die besten, zuverlässigsten und angenehmsten, welch' letzterer Vorzug am meisten ins Gewicht fällt, da der Reisende mit Rücksicht auf die durchschnittliche Ausdehnung einer Fahrt und die Fährnisse oder Unannehmlichkeiten des Klimas das Hauptgewicht auf möglichst grosse Bequemlichkeit legt. Die langausgedehnten Reisen durch den nordamerikanischen Kontinent könnten hier einen Maassstab geben, nach welchem man den ostindischen Dampfschiffsverkehr hinsichtlich seiner Entwickelung bewerthen könnte; denn sowohl die Reisedauer, als auch der Reisezweck sind auf den Pacificbahnen und den Dampferlinien Ostindiens annähernd dieselben, aber die letzteren sind in ihrer Entwickelung weit hinter jenen zurückgeblieben. Während der Reisende von Newyork nach San Francisco durch die unglaublichsten Erfindungen des Luxus über die endlose Dauer der Fahrt angenehm hinweggetäuscht wird, bietet der mehrtägige Aufenthalt auf einem Dampfer der holländischen Packetfahrt wahrlich nicht viel verlockendes. Es ist ja gerade nicht erforderlich, dass dem reisenden Publikum die Vorstellung einer modernen Oper geboten wird, welchen Genuss heutzutage der echte Yankee mitten in der Prairie verlangt, aber der Tropenmensch stellt doch auch gewisse Anforderungen ans Leben, und vor allem wünscht er die Musse der Seefahrt so angenehm als möglich zu verbringen. Seltsamer Weise sind die Dampferlinien der ostindischen Gewässer bislang diesem Wunsche des reisenden Publikums gegenüber taub geblieben, und dieses hat infolgedessen seine ganzen Sympathien dem Lloyddampfer zugewandt, der in den letzten beiden Jahren in Batavia, Soerabaya, Makassar, Banda, Ternate und Amboina auch der Liebling der Holländer geworden ist. Die chinesischen und malaiischen Dampferlinien, die mit den holländischen in heftigen Wettstreit getreten sind, erfreuen sich noch weniger der Liebe der Reisenden, die auf diesen Fahrzeugen die nöthige Sauberkeit vermissen und auch ganz abgesehen davon den Seeleuten der gelben Rasse kein besonderes Vertrauen entgegenbringen.

Ganz anders verhält sich dies mit den Japanern und ihrer Entwickelung zur See. Das Inselreich des Ostens ist nicht nur seit Jahren in einen recht aussichtsvollen Wettkampf mit den grossen europäischen Handelsmarinen des Weltverkehres getreten, sondern weiss auch in den heimischen Gewässern und den anliegenden Gebieten seiner Handelsflagge Achtung bei dem reisenden Publikum zu verschaffen. Der Japaner ist nicht nur ein geschickter Seemann und tüchtiger Ingenieur, sondern auch ein äusserst gewandter Geschäftsmann und als solcher unterlässt er es nicht, den Wünschen des Reisenden nach Möglichkeit nachzukommen. Und in der That sind die Schiffe der japanischen Handelsmarine bei weitem die besten im ostasiatischen Zwischenverkehr und verdienen vor den chinesischen und holländischen Dampfern durchaus den Vorzug. Japan ist auch das einzige Land des Ostens, in dem ein ausgedehnteres Eisenbahnnetz vorhanden ist, dessen gute und schlechte Seiten erst unlängst in diesen Spalten erörtert wurden. Auch China ist ja auf dem Wege, mehr und mehr seine ungeheuren Landstrecken dem Dampfross zu eröffnen, immerhin werden noch viele Jahre hingehen, ehe das grosse Reich der Mitte in nennenswerthem Verhältniss zu seiner Land- und Bevölkerungsmasse vom Schienenstrang durchzogen ist. Im grossen und ganzen steht der Fernverkehr Ostasiens und Ostindiens unter dem Zeichen des Dampfschiffes und sowohl die geographische Gliederung, wie die Kulturverhältnisse des Ostens werden es mit sich bringen, dass diese Vorherrschaft des Wasserverkehres noch lange bestehen wird, wenn auch die Erschliessung des Binnenlandes ungeahnt schnelle Fortschritte machen sollte. Der Seeverkehr des Ostens ist infolge dessen ein ganz ungewöhnlich reger und drückt nicht nur dem Geschäftsleben, sondern auch dem geselligen Zusammenleben der Menschen einen eigenthümlichen Charakter auf. Die Verbindungen zwischen den Hauptplätzen sind so häufige, dass eine Reise von mehreren hundert Seemeilen in wenigen Tagen hin- und zurückgemacht werden kann, und eine Fahrt von Singapore nach Batavia oder von Hongkong nach Tokio für den Geschäftsmann des Ostens nicht viel mehr bedeutet als eine Reise von Berlin nach Frankfurt a/M. Der wesentlichste Unterschied liegt aber darin, dass der Kaufmann dort drüben in weit grossartigerem Stile mit Zeit und Geld wirthschaftet als in der Heimath, wo die Menschen zwar alles viel bequemer und billiger haben, aber auch nicht so leicht den Säckel füllen, wie unter der Tropensonne.

Während so einerseits der Fernverkehr des Ostens sich grundsätzlich durch das Uebergewicht des Dampfschiffes von unseren heimischen Verkehrsverhältnissen unterscheidet, zeigt auch das Verkehrsleben der Städte ein grundverschiedenes Bild. Bei uns daheim und mehr noch in Amerika beherrschen Dampf und Elektrizität in gleicher Weise den Verkehr in unseren Grossstädten und ihren engeren oder weiteren Bezirken. Desgleichen wird auch die Verbindung nahe gelegener Ortschaften untereinander, einer Stadt mit ihren Vororten oder eines Bade- oder Industriebezirkes vom Dampfwagen oder dem Elektromotor unterhalten oder als Ueberbleibsel aus Grossvaters Zeit findet man auch noch hier und da das Pferd im Dienst der ruhlos von Ort zu Ort hastenden Menschheit. Im Osten ist von diesem Fortschritt der Kultur noch herzlich wenig zu merken. Nicht Maschinen-, nicht Pferdekraft sind die Träger des grossstädtischen Verkehres, sondern der Mensch besorgt dieses Geschäft noch selber in höchst eigener Person. Schon in Colombo wetteifert der Kuli mit seinem vierfüssigen Leidensgefährten, dem neugierigen Fremden in den wenigen Stunden eines kurzen Schiffsaufenthaltes die Sehenswürdigkeiten der Singalehsenstadt zu zeigen und Singapore vollends steht ausschliesslich unter der Herrschaft des zik chair-Chinesen, der mit seiner zähen Lunge den Sieg über Vierfüssler und Maschinenkraft davonträgt. Der Versuch, in dieser Metropole des Ostens eine Trambahn einzu-

richten, ist kläglich gescheitert, da dies Unternehmen sich gegen die vereinigten Kulis nicht halten konnte. Ganz abgesehen davon nämlich, dass der Fremde an und für sich das eigenartige Gefährt mit dem menschlichen Zugthiere um der Sache willen vorzieht und es viel angenehmer ist, in dem Polster des rik chair zu lehnen, als auf der Plattform des Tramwagens zu stehen, ist dieses Fortbewegungsmittel auch noch viel billiger, als jedes andere auf der ganzen Welt. Der Kenner gibt dem Kuli nie mehr wie 5 Cent (nicht ganz 10 ₰) für eine Fahrt, die man im Taxameter mit mindestens 60 ₰ bezahlen muss, und man geniesst dabei noch die Annehmlichkeit frei, luftig und bequem sich fort zu bewegen, welche Vorzüge die Berliner Droschke oder Strassenbahn durchaus nicht immer bieten. So kann es gar nicht Wunder nehmen, dass der rik chair bislang im Osten durchaus die Oberhand behalten hat und bei dem Menschenüberfluss der gelben Rasse und ihrer beispiellosen Genügsamkeit wird es der Elektrizität und dem Dampf harte Kämpfe kosten, bis sie den Sieg über die Lungenkraft des Kuli errungen haben. Thatsächlich ist in allen Städten des Ostens das Strassenleben vom rik chair beherrscht, der lautlos über die glatten chausseeartigen Strassen dahingleitet, die des Stöhnens, Aechzens und Pfeifens der Dampfmaschine noch entbehren und diese Eigenart des Strassenverkehres hat nicht nur den Vorzug der grösseren Ruhe, sondern verleiht dem ganzen Bilde einen malerischen Zauber, den wir modernen Kinder der Elektrizität vergebens in dem Jagen und Treiben der europäischen Grossstadt suchen.

B.

Ein Welt-Eisenbahnverband.

In der verhältnissmässig kurzen Zeit von 70 Jahren hat das Eisenbahnwesen auf dem Erdball eine ungeahnte Ausdehnung angenommen. Die Eisenbahnen haben in der kurzen Zeit ihres Bestehens eine vollständige wirthschaftliche Umwälzung herbeigerufen, die sich vorzugsweise im Güterverkehr, in geringerem Maasse auch im Personenverkehr geltend macht. In Bezug auf den Güterverkehr üben die Eisenbahnen eine preisregulirende und verkehrschaffende Wirkung, da durch dieselben Gütern, die früher transportunfähig waren, Absatzgebiete eröffnet werden. Die bisher auf höherwerthige Güter beschränkte Weltwirthschaft hat durch die Zuführung neuer Rohprodukte eine kolossale Erweiterung erfahren. Auch in Bezug auf Fixirung und Ausgleichung der Preise der Güter haben die Eisenbahnen ihre grossen Verdienste. Man kann mit vollem Recht behaupten, dass es keinen wirthschaftlichen Zweig gibt, der nicht von den Eisenbahnen direkt oder indirekt beeinflusst worden wäre. Nicht minder durchgreifend ist der Einfluss der Eisenbahnen in politischer, sozialer und strategischer Beziehung. Trotz der eminenten Entwickelung des Eisenbahnwesens sind die Grenzen des Könnens jedoch noch bei weitem nicht erreicht. Die kurzsichtige Eisenbahnpolitik früherer Jahre, die diesen mächtigen Kulturhebel in die Hände privater Unternehmer legte, hat dem freien Verkehr gewisse Schranken auferlegt, die vielfach schwer empfunden werden. Mit um so grösserer Befriedigung muss daher konstatirt werden, dass in leitenden Eisenbahnkreisen das Bestreben herrscht, den internationalen direkten Verkehr nach Möglichkeit zu fördern. Man schuf 1890 im Interesse des Güterverkehres die Berner Konvention und führte die internationalen direkten Personenzugverbindungen ein. Doch auch diese Vervollkommnungen scheinen nicht zu genügen, um die Eisenbahnen auf die Höhe ihrer völkerverbindenden Aufgabe zu bringen. Man will die letzten Konsequenzen ziehen und die Eisenbahnen ohne Rücksicht auf die politischen Grenzen der einzelnen Staaten in den Dienst der ganzen Menschheit stellen. Diese grossartige Idee hat den Vertreter des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten, Generalmajor A. A. von Wenndrich zum Urheber. Derselbe will, wie dereinst Stephan, die Schranken niederreissen, die den Weltverkehr auf den Schienennetzen des Kontinents beengen.

Ueber diesen Gegenstand, der das ungetheilte Interesse der ganzen Kulturwelt in Anspruch nehmen muss, hielt v. Wenndrich am 24. Januar d. J. in der Gesellschaft zur Förderung der Militärwissenschaften in St. Petersburg einen Vortrag, den wir nach dem „St. Petersburger Herold“ nachstehend in der Hauptsache wiedergeben.

Der Vortragende entwarf einleitend in grossen Zügen ein Bild von den imposanten Maassen des heutigen Eisenbahnverkehres. Der Erdball wird von nicht weniger als von 714 998 km Schienenwegen umspannt; der Werth des Netzes beträgt 66 470 000 000 Rbl. Die Zahl der Lokomotiven erreicht 131 219 mit 280 000 000 Pferdekräften. Bedient wird das Schienennetz von etwa 5 000 000 Menschen.

Nach diesen statistischen Daten ging Generalmajor v. Wenndrich auf die kommerzielle Exploitation der Eisenbahnen über, wobei er auf die eminenten Umwälzungen hinwies, die Fürst Bismarck im preussischen und im deutschen Eisenbahnwesen hervorrief. Der Kanzler verstaatlichte die preussischen Eisenbahnen, da er von dem Standpunkt ausging, dass die Eisenbahnen in den Händen der Regierung allgemeinen Staatsinteressen, nicht aber zur Bereicherung von privaten Aktiengesellschaften dienen müssen. Prof. Dr. Schmoller, der im Interesse der Volkswirthschaft die grossen privaten Kreditinstitute, Syndikate und Aktienunternehmungen aller Art bekämpft, sagt: „Die Bismarck'sche Eisenbahnpolitik war in dieser Richtung die grösste That unseres Jahrhunderts.“ Die Ansicht Bismarck's, dass die Dividenden privater Eisenbahnunternehmungen eine Steuer sind, die das Land im Interesse einer Gruppe von Unternehmern zu tragen hat, wird auch von den hervorragendsten Staatsmännern Englands getheilt.

Die von Bismarck in Preussen inaugurirte Eisenbahnpolitik hat ihre reichen Früchte getragen. Der Gesammtwerth der preussischen Eisenbahnlinien beträgt 5 230 000 000 ℳ, verzinst müssen die zu Eisenbahnbauten entrirten Anleihen mit 225 000 000 ℳ jährlich werden. Diesen Summen steht die Reineinnahme der Eisenbahnen mit 435 000 000 ℳ gegenüber, sodass alljährlich ein Ueberschuss von rund 210 000 000 ℳ zu anderen Bedürfnissen des Staatshaushaltes verwendet werden kann. Welche Bedeutung die Verstaatlichung der Eisenbahnen speziell in diesem Falle hat, wird allein daraus ersichtlich, dass im entgegengesetzten Fall die direkten Steuern um das Doppelte erhöht werden müssten. Das Eisenbahnnetz Preussens hat eine Gesammtlänge von 27 565 km; es entfallen mithin auf je 100 qkm 7,94 km Eisenbahnen, was im Vergleich zum europäischen Russland das Zwölffache an Dichtigkeit ausmacht. Auf je 10 000 Einwohner kommen 8,58 km Eisenbahnen. Der Regierung gehören 96,2 % sämmtlicher Bahnlinien in Preussen.

Aehnlich wie in Preussen liegen die Verhältnisse im ganzen Deutschen Reich, das ein Schienennetz in der Länge von 46 113 km besitzt. Unentwegt ist man bemüht, Eisenbahnen von strategischer Bedeutung nach einem Typus anzulegen; die Exploitation der einzelnen Linien wird sowohl in kommerzieller Beziehung, als auch im Hinblick auf militärische Zwecke einheitlich betrieben; die Fahrpläne der einzelnen Linien stehen in engster Wechselbeziehung zu einander; es ist eine umfassende Tarifordnung für aussergewöhnliche Ereignisse vorgesehen usw. Die Vereinheitlichung des Eisenbahnnetzes des Reiches, der sich noch im Jahre 1877 die Bundesstaaten widersetzten, ist heute so gut wie zu Ende geführt. Eine ganze Reihe von gesetzgeberischen Akten ist darauf gerichtet, den Eisenbahnbetrieb auf die höchste Stufe der Vollkommenheit zu bringen.

Der Vortragende ging hierauf zu den Missständen über, die den heutigen Güterverkehr behindern und den Betrieb der Eisenbahnlinien vertheuern. Seiner Ansicht nach soll ein Güterwagen durch keinerlei politische Grenzen in seiner freien Bewegung gehindert sein, sondern vom Produktionsort bis zum Absatzmarkt ohne Umladung rollen. In Friedenszeiten soll das Schienennetz den Zwecken der ganzen Menschheit dienen, es soll die Möglichkeit geben, Reisende und Güter mit dem grössten Nutzeffekt, der grössten Oekonomie, Schnelligkeit und Sicherheit zu befördern. Der Wagen muss als Träger des Weltverkehres die Möglichkeit gewähren, sich ohne Aufenthalt selbst über Netze verschiedener Spurweite fortbewegen zu können. Dann werden die Fahrpläne der Güterzüge, nach Analogie der Fahrpläne der Personenzüge des direkten Verkehres, in Einklang gebracht werden können und der Verkehr auf dem ganzen europäischen Kontinent wird ein ungehinderter sein. Erst dann wird man in der Lage sein, die Zeit genau berechnen zu können, welche die Beförderung einer Sendung vom Abgangs- bis zum Bestimmungsort in Anspruch nimmt. Welche wichtige Bedeutung allein dieser Umstand hat, werden Waarenversender und -Empfänger beurtheilen können, die gegenwärtig bei dem Modus der Uebergabe nicht nur von Staat zu Staat, sondern

auch von Linie zu Linie oft die empfindlichsten Verluste erleiden.

So kühn diese Idee auf den ersten Blick auch scheinen mag, so stehen ihrer Verwirklichung keine unüberwindlichen Hindernisse im Wege. Um den weitblickenden Plan von Wenndrich's zu verwirklichen, bedarf es nur einer zweckentsprechenden Abänderung der bestehenden Regeln über die gegenseitige Benutzung der Wagen. Die Vertheilung der Wagen und die nöthigen Abrechnungen lassen sich durch Centralbüreaus, die ihren Sitz in den Hauptstädten haben, sowie durch Filialen an geeigneten Orten besorgen. Dass eine solche Organisation sehr wohl durchführbar ist, beweist das Wagenvertheilungsbüreau in Essen, das bis 48 000 Wagen täglich mit Leichtigkeit sortirt.

Die Keime der internationalen Exploitation sind bereits in der Berner Konvention für den internationalen Eisenbahntransport gegeben; sie bedürfen nur der Entwickelung, um den Zwecken des internationalen Güterverkehres dienstbar gemacht zu werden.

Der Verlust an Zeit und Geld, welcher durch die Anhäufung von Wagen an den Grenzstationen entsteht, ist allgemein bekannt. Man hat daher eine Vorrichtung erdacht, die es ermöglicht, dass Wagen breiter Spur ohne Umladen auf Linien schmälerer Spur übergeführt werden. Eine solche sehr sinnreiche Anlage befindet sich auf der Grenzstation Illowo. Sie besteht aus einer Senkung der Linie, in die der Wagen langsam hinabrollt. Die Achsen lösen sich automatisch aus, der Wagen legt sich auf zwei speziell konstruirte Lowries, die ihn auf die Achsen der anderen Spur bringen, welche letztere automatisch einlagern. Die ganze Anlage kostet nur 2 300 Rbl. und wird von zwei Schlossern bedient. General v. Wenndrich wohnte der Uebergabe russischer Wagen nach Deutschland bei und sah, wie in vier Minuten drei beladene Wagen auf andere Achsen gestellt wurden. Die Ersparniss an menschlicher Arbeitskraft beträgt bei diesem Verfahren 300 bis 3 250 %. Diese horrende Ersparniss hat deutsche Bahnen schon längst veranlasst, vom Umladen der Güter abzusehen, die von vollspurigen Bahnen auf Schmalspurlinien übergehen. Die betreffenden Wagen werden auf besonders konstruirte Rollböcke gestellt und mit einer Minimalgeschwindigkeit von 20 km in der Stunde befördert. Es liegt auf der Hand, dass dieser Modus der direkten Güterbeförderung eine radikale Umwälzung im Verkehrswesen herbeiführen muss. Die Vortheile liegen offen zu Tage, namentlich, wo es sich um den Versand von Gütern handelt, die dem schnellen Verderben oder dem Schwund ausgesetzt sind, wie z. B. Bier, Milch, Früchte, Korn (geschüttet) usw.

Man kann daher von Wenndrich nur beistimmen, wenn er dafür plädirt, dass ein internationaler Typus von Güter- und Personenwagen geschaffen wird, um die Uebergabe der Wagen nicht durch Umladen, sondern lediglich durch Achsenwechsel zu ermöglichen, so lange das ihm vorschwebende Ideal der Rollfreiheit der Wagen durch sämmtliche europäische Staaten nach vorhergehender Vereinheitlichung der Spurweite nicht verwirklicht ist.

Was nun die Rolle anlangt, die Russland dereinst im Weltverkehr zu übernehmen haben wird, so stellt sie sich als eine sehr bedeutsame heraus. Die Zeit ist nicht mehr fern, wo über Russland der mächtige Strom des Transitverkehres zweier Welten gehen wird. Es heisst also alle Kraft anspannen, um dieser grossen Aufgabe gerecht werden und sich die Produktions- und Absatzmärkte sichern zu können. Um dieses erreichen zu können, muss das russische Eisenbahnwesen durchgreifend reformirt werden. Wie sehr Russland noch im Verkehrswesen zurück ist, geht aus einem flüchtigen Vergleich mit den Eisenbahnverhältnissen Nordamerikas hervor. Ganz abgesehen davon, dass in Russland eine Werst Eisenbahn 112 800 R. und in Amerika nur 77 000 R. kostet, wird in Russland die Exploitation der Linien zu wenig intensiv betrieben. In Nordamerika befördert eine Lokomotive 2,5 Mal mehr Nutzlast als in Russland. Bei gleichen technischen Bedingungen kann man in 24 Stunden statt 420 Wagen nach beiden Richtungen, 1 050 Wagen befördern oder statt 315 000 Pud 787 000 Pud Güter. Wenn also in Nordamerika eine Sendung 30 Tage zur Beförderung braucht, so würde dieselbe Sendung unter gleichen Bedingungen in Russland 75 Tage in Anspruch nehmen. Dass diese Verhältnisse unhaltbar sind und dringend der Abhilfe bedürfen, braucht nicht erst ausdrücklich bewiesen zu werden. Schon jetzt, wo die sibirische Bahn noch nicht dem Weltverkehr übergeben worden ist, muss Russland alljährlich zu einer bestimmten Zeit unter verlustbringenden Frachtanhäufungen leiden. Es ist noch allen erinnerlich, welch eine Verwirrung auf den russischen Eisenbahnlinien entstand, als im Jahre 1891 zu 1892 an dieselben ganz besondere Anforderungen gestellt wurden. Der seit Jahren auf denselben kultivirte Schlendrian konnte selbst durch die ausserordentliche Energie des damaligen Generalinspektors der Eisenbahnen nur zum Theil paralysirt werden. Wozu solche Missstände in noch ernsteren Zeiten führen können, ist unschwer zu ermessen.

Der zweite Theil des Vortrages beschäftigte sich mit der Exploitation der Eisenbahnen zu militärischen Zwecken, eingedenk des Moltke'schen Wortes: „Die Eisenbahnen sind in unserer Zeit eins der wesentlichsten Kriegsmittel!" Der Redner wies auf die Arbeiten hin, die Deutschland in dieser Richtung unternommen hat und zielbewusst fortsetzt. Das Hauptgewicht legt Generalmajor von Wenndrich auf ein gut geschultes Dienstpersonal, das seine Aufgabe nicht rein mechanisch erfüllt, sondern im Bedarfsfalle aus eigener Initiative handeln kann. Die Leistungsfähigkeit des heutigen russischen Eisenbahnpersonales ist eine mehr als problematische, daher ist der Wunsch nach einer speziellen Vorbereitung sehr gerechtfertigt, und zwar wünscht der Vortragende, dass das Personal von der Pike auf dient, da es nur auf diese Weise seine verantwortliche und bedeutende Aufgabe zu bewältigen vermag. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend äussert der Vortragende den Wunsch, dass die Verwaltung des rollenden Materiales als selbständiger, eine spezielle Ausbildung beanspruchender Dienstzweig von dem Administrationsapparat der Eisenbahnen ausgeschieden werde. Dieser Dienstzweig trägt einen so speziellen Charakter, dass er nicht von Personen verwaltet werden kann, die eine allgemeine technische Bildung genossen haben. Man kann in der That beispielsweise nicht verlangen, dass ein Schiffsbauingenieur gleichzeitig Navigationsoffizier ist. Leider setzt man sich in Russland über solche Einwände hinweg, sehr zum Schaden des Verkehrswesens, das in Friedenszeiten einer der mächtigsten Hebel der Civilisation und des Fortschrittes ist und in Kriegszeiten eine der wirksamsten Waffen der Millionenarmeen sein wird. Der nächste grosse Krieg wird fraglos durch den Kampf um den Besitz der Eisenbahnlinien eingeleitet werden. Diese Perspektive darf aber nicht zum Trugschluss verleiten, als ob man so wenig als möglich Eisenbahnlinien an die Grenzen führen darf; im Gegentheil, je mehr Linien an die Grenze führen, um so leichter wird es sein in kurzer Zeit grosse Truppenmassen an dieselben zu werfen, auch wenn dieselben nicht in den Grenzgebieten konzentrirt sein sollten. Noch wichtiger ist aber in Kriegszeiten die Rolle der Eisenbahnen als Mittel zur Beförderung von Kriegsmaterial und namentlich von Proviant. Um die Eisenbahnen zweckentsprechend zu militärisiren, gehört allerdings, dass die Eisenbahnen jeden Augenblick zu militärischen Zwecken benutzt werden können. Die Bedingungen hierzu sind: ein einheitliches Netz, Einheitlichkeit im Betrieb und Reorganisation des Personales, an das die grössten Anforderungen gestellt werden müssen, denn die bestangelegte Eisenbahn wird versagen, wenn sie nicht gut geleitet und gut bedient wird. Die Routine und das sogenannte „papierene" Geschäftsverfahren sind allerdings wenig geeignet, um das Eisenbahnwesen auf die Höhe zu bringen, die es in Friedens- und in Kriegszeiten einnehmen muss.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die **Budgetkommission des preussischen Abgeordnetenhauses** berieth am 20. d. Mts. den **Etat der Eisenbahnverwaltung.** Es fand zuerst eine Generaldebatte statt. Der Referent konstatirte, dass seit dem vorigen Jahre eine bedeutende Verbesserung in der Sicherheit des Betriebes eingetreten sei. Die Eisenbahnverwaltung habe die grössten Anstrengungen gemacht, um den gewaltig gesteigerten Verkehr zu bewältigen. Daher hätten sich die Uebelstände nicht geltend gemacht, die vor einem Jahre zu den bedauerlichen Ereignissen geführt hätten. Es sei aber auf eine weitere und stärkere Trennung des Güterverkehres von dem Personenverkehre hinzuwirken nicht nur auf den Stationen, sondern auch auf den Strecken; es sei der Ausbau von Hauptbahnen stärker ins Auge zu fassen. Seit längerer Zeit sei die Aufmerksamkeit hauptsächlich der Entwickelung der Kleinbahnen zugewandt gewesen und seien die Hauptbahnen vernachlässigt worden. Diese seien aber namentlich erforderlich, um in den grossen Verkehrscentren, wo die dritten und vierten Gleise nicht genügten, die bisherigen Hauptbahnen zu entlasten, und würden zur Erhöhung der Betriebssicherheit wesentlich beitragen. Es sei eine grössere Beschleunigung des Güterverkehres, nicht nur in betreff der Wagenladungen, sondern auch in betreff des Stückgutes zu erstreben. Eine Besserung sei allerdings eingetreten; der Umlauf der Wagen sei ein schnellerer geworden, wobei allerdings eine erhebliche Steigerung der Heiz-

kosten eingetreten sei. Bei der mit Sicherheit zu erwartenden weiteren Entwickelung des Verkehres sei schon im voraus hierfür Vorkehrungen zu treffen und ohne finanzielle Einseitigkeit namentlich für rechtzeitigen Erwerb der erforderlichen Grundstücke zu sorgen. Der im vorigen Jahre bewilligte Dispositionsfonds habe sich sehr günstig erwiesen, und es sei wünschenswerth, dass ein gleicher Fonds wieder zur Verfügung gestellt werde. Die Eisenbahnen sollen keine fiskalische Anstalt, sondern eine Verkehrsanstalt sein. Die glückliche Lage der preussischen Finanzen sei hervorgebracht durch die Einnahmen aus den Eisenbahnen. Man dürfe sich aber nicht daran gewöhnen, dauernde Ausgaben auf die Einnahmen aus den Eisenbahnen zu basiren, sondern diese Einnahmen müssten besonders für die Eisenbahnen selbst verwendet werden. Die Vollmachten, welche der Eisenbahnminister in Bezug auf technische und Einzelfragen dem Finanzminister gegenüber habe, seien zu beschränkt. Es sei anzunehmen, dass die im allgemeinen günstigen Verhältnisse auch ferner sich günstig gestalten werden. Die Lage der Landwirthschaft sei eine bessere geworden. Eine Menge von grossen öffentlichen Anlagen sei ausgeführt und in Angriff genommen worden. Dies alles trage dazu bei, den Verkehr der Eisenbahnen zu steigern. Wenn man das Anwachsen des Verkehres betrachte, so zeige es sich, dass Preussen bei weitem günstiger stehe als andere Staaten. Bei dem stets wachsenden Verkehre sei es nicht möglich, mit dem langsamen Weg des Etats auszukommen. Deshalb sei ein grosser Dispositionsfonds nothwendig, um rasch eingreifen zu können. Zugegeben müsse werden, dass der Wagenmangel wesentlich zurückgegangen sei.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten erklärte, dass, wenn die Verwaltung in der ersten Hälfte der 90er Jahre mit der Ausstattung und Entwickelung der Eisenbahnen wesentlich knapper gewesen sei, so sei dies natürlich, weil das Bedürfniss nicht in dem Maasse vorgelegen habe und der Zustand der Finanzen ungünstig gewesen sei. Unter diesen Umständen habe der Eisenbahnminister und der Finanzminister zurückhaltend sein müssen, auch die Volksvertretung habe zur Sparsamkeit gedrängt. Eine weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes sei nicht ausgesetzt und eine Reihe von günstigen Reformen seien gemacht worden, die in kärglichen Jahren vorraussichtlich nicht gemacht worden wären. Im ganzen sei möglichst der Grundsatz befolgt, dass die Einnahme aus dem Betriebe dem Betriebe selbst zu gute kommen müsse. Erst nach Eintritt der besseren Verhältnisse sei es möglich gewesen, die grösseren Aufwendungen zu machen. Es sei jetzt eine grössere Sicherheit des Betriebes erreicht. Die Anstrengung des Personals sei gemildert, wo es sich herausgestellt, dass eine Ueberanstrengung vorhanden sei. Der Rangirverkehr sei erheblich herabgemindert, die Güterzüge seien wesentlich verkürzt. Dabei seien natürlich die Ausgaben, namentlich das Kohlenkonto, sehr gestiegen. Die Trennung des Güterverkehres von dem Personenverkehre sei namentlich auf den Stationen stark durchgeführt. In Bezug auf Bahnhöfe sei man in Preussen England voraus und in Bezug auf die dritten und vierten Gleise komme es ihm nahe. — Nach dem Ergebniss der verflossenen zehn Monate sei eine Mehreinnahme über den Anschlag von etwa 62 000 000 ℳ, davon aus dem Personenverkehre 20 000 000 ℳ zu erwarten. Demgegenüber stehe eine Mehrausgabe von 51—52 000 000 ℳ, so dass noch immer 10 000 000 ℳ reichlich überbleiben.

Bei der Spezialberathung wurden die Einnahmen und die dauernden Ausgaben bis auf den Vermerk betreffend den Dispositionsfonds genehmigt. — Eine Petition um übereinstimmende Betriebsreglements auf allen deutschen Bahnen, auf mögliche Gleichmässigkeit und Herabsetzung der Tarife, auf längere Gültigkeit der Rückfahrkarten und auf Kilometerhefte und eine Petition betreffend die Beförderung der Fahrräder, hinsichtlich der der Minister erklärte, dass die Beförderung mit den Schnellzügen im grossen ganzen wieder zugelassen sei, wurden der Regierung als Material überwiesen.

— Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat Januar d. J. ergibt für 66 Bahnen, die schon im Januar 1897 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 41 963,25 km.

Einnahme	im ganzen ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	auf 1 km ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im Januar d. J.					
aus dem Personenverkehre	28 472 234	+ 1 943 811	694	+ 36	+ 5,47
aus dem Güterverkehre	79 728 863	+ 4 255 981	1 906	+ 66	+ 3,59
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1898 bis Ende Januar d. J.					
aus dem Personenverkehre	332 066 872	+ 19 879 542	9 596	+ 427	+ 4,66
aus dem Güterverkehre	768 926 553	+ 45 507 627	21 798	+ 925	+ 4,43
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Januar d. J.					
aus dem Personenverkehre	4 325 700	+ 317 201	714	+ 45	+ 6,73
aus dem Güterverkehre	9 881 396	+ 215 124	1 604	+ 14	+ 0,88

Eröffnet wurden: am 1. Januar Geestemünde-Bremervörde 36,11 km und Hafenbahn bei Bremervörde 1,34 km (Direktionsbezirk Hannover), am 2. Januar Fröndenberg-Unna 12,50 km (Direktionsbezirk Elberfeld), am 8. Januar Jädickendorf-Pyritz 47,00 km (Stargard-Cüstriner Eisenbahn), am 16. Januar Taubenbach-Bock-Wallendorf 1,61 km (Direktionsbezirk Erfurt).

— Am 1. März d. J. wird die 0,93 km lange Reststrecke **Landsberg-Brückenvorstadt - Landsberg a/W.** der Nebenbahn Meseritz - Landsberg a/W. dem öffentlichen Verkehr übergeben und damit der direkte Bahnverkehr zwischen den Strecken Cüstrin-Landsberg a/W. Stadt-Kreuz und Meseritz-Landsberg a/W. hergestellt werden. Mit dem Tage der Betriebseröffnung tritt die genannte Reststrecke einschliesslich des Bahnhofes Landsberg - Brückenvorstadt vom Eisenbahndirektionsbezirk Posen in den Bezirk Bromberg über.

— Die Budgetkommission des preussischen Abgeordnetenhauses hat am 21. d. Mts. die Vorlage der Staatsregierung auf **Umgestaltung der Eisenbahnanlagen** in Hamburg einstimmig bewilligt. Die demnächstige Annahme der Vorlage im Plenum des Abgeordnetenhauses dürfte daher zweifellos sein.

— **Essener Eisenbahnunfall.** In der Nacht vom 19. zum 20. d. Mts. fuhr der Expresszug Köln - Berlin auf dem Essener Hauptbahnhofe in einen rangirenden Zug hinein. Personen wurden nicht verletzt, dagegen drei Wagen des Rangirzuges vollständig zertrümmert. Der Expresszug wurde mit 1¾-stündiger Verspätung weiterbefördert. Die Schuld an dem Unfalle trägt ausser der unvorschriftsmässigen Handlungsweise eines Weichenstellers und Rangirers hauptsächlich der dichte Nebel, der ein rechtzeitiges Erkennen des auf „Halt“ stehenden Signales unmöglich machte.

— In den letzten Jahren ist von den königlich preussischen Eisenbahndirektionen der Lage derjenigen Eisenbahnbediensteten, die genöthigt sind, die Arbeitspausen ausserhalb ihrer Familie zuzubringen, oder die während der Beschäftigung den Unbilden der Witterung ausgesetzt sind, besondere Fürsorge zugewendet worden. Dies gilt zunächst von der zweckmässigen und sauberen Einrichtung und Unterhaltung der **Uebernachtungs- und Aufenthaltsräume für das Fahrpersonal**, deren Lagerstätten, Koch- und Badeeinrichtungen an vielen Orten verbessert wurden. Auch den auf den Bahnhöfen beschäftigten Bediensteten sind, wo nöthig, geeignete Räume überwiesen, in denen sie sich während der Ruhepausen aufhalten und ihre Mahlzeiten zurichten und einnehmen können. Auch den Streckenarbeitern wird, soweit nicht Bahnwärterbuden benutzt werden können, durch Herrichtung einfacher, den örtlichen Verhältnissen angepasster Unterkunftsräume Schutz gegen die Unbilden der Witterung während der Arbeitspausen und Gelegenheit zur Erwärmung der Speisen geboten. Vereinzelt sind auch Kantinen eingerichtet, in denen gegen mässigen Preis unter der Aufsicht der Verwaltung Speisen und Getränke — jedoch unter Ausschluss von Branntwein — verabfolgt werden.

Nach den bisherigen Erfahrungen hat diese Fürsorge einen günstigen Einfluss auf den Gesundheitszustand der Bediensteten ausgeübt.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monate Januar d. J. wurden bei einer Betriebslänge von 5 560 (Januar 1898: 5 315) km 1 697 763 Personen und 1 270 952 t Güter befördert. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 2 281 488 ℳ, aus dem Güterverkehr 7 023 578 ℳ, aus dem Gepäckverkehr 144 056 ℳ, aus dem Thiertransport 205 552 ℳ, zusammen 9 654 674 ℳ (gegen 9 268 393 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres).

— Die Vorstandschaft der **Arbeiterpensionskasse der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung** hat mit Zustimmung der Generaldirektion in weiterer Fürsorge für ihre Mitglieder

Beschluss dahin gefasst, dass — in allen Fällen, in welchen zu besorgen ist, dass ohne gründliche Pflege von erkrankten Mitgliedern deren dauernde Erwerbsunfähigkeit eintreten könnte — die Arbeiterpensionskasse in weitgehendstem Maasse die **Krankenfürsorge** auf ihre Kosten im Zusammenwirken mit den zuständigen Krankenkassen übernimmt. Zur Durchführung dieser begrüssenswerthen Maassnahmen sind Vertragsabschlüsse mit entsprechenden Heilanstalten, Rekonvalescentenhäusern usw. in weitere Aussicht genommen, nachdem bereits zur Zeit für männliche Brustkranke die Volksheilstätte Planegg und das Bad Wartenberg zur Verfügung stehen. Die in solchen Heilstätten zur Behandlung untergebrachten Erkrankten erhalten während ihres Aufenthaltes dortselbst als Unterstützung ein monatliches Taschengeld bis zu 7 *M.* und deren Familienangehörige die Hälfte des während der gesetzlichen Krankenunterstützungsfrist fälligen Krankengeldes bei Nichtvorhandensein von Kindern unter 15 Jahren, dagegen zwei Drittel, wenn ein oder mehrere Kinder unter 15 Jahren vorhanden sind. Diese Unterstützungen werden jedoch nicht geleistet bei Versicherten, welche das Diensteinkommen in Krankheitsfällen während der Dauer der Uebernahme des Heilverfahrens aus der Arbeiterpensionskasse fortbeziehen. Zur Aufnahme in die gedachten Heilstätten kommen nur solche Erkrankte in Betracht, welche vorzugsweise längere Ruhe, Aufenthalt in gesunder Luft usw. bedürfen oder aber, die nach Ablauf einer akuten Erkrankung hauptsächlich Pflege, Schonung, passende Diät, z. B. bei Brustfell- und Lungenentzündung, Gelenkrheumatismus usw. besonders nöthig haben.

— Den „B. N. N." wird aus Karlsruhe geschrieben: Für unsere grösseren Städte ist eine Entschliessung der Generaldirektion der **badischen Staatseisenbahnen** von Bedeutung. Auf ein Ansuchen der Stadt Karlsruhe wird jetzt die **Anfeuerung der Lokomotiven** mit nicht unwesentlichen Mehrkosten mittelst Koks statt mittelst gewöhnlicher Steinkohlen bewirkt. Die früher beklagte Rauchbelästigung ist dadurch bis auf einen geringen Grad herabgemindert.

— Die Erdarbeiten für das **Dampffährenprojekt Warnemünde-Gjedser** haben — wie der „Hamb. Corresp." mittheilt — noch nicht beginnen können, da die speziellen Baupläne noch einer Prüfung und Ausarbeitung unterzogen werden. Auch bedürfen diese Entwürfe der besonderen Genehmigung seitens der Stadt Rostock. Auf dem Warnemünder Bauterrain werden zunächst die Moolen, der Kanal, der neue Bahnhof und die übrigen Bauten fertiggestellt. Sodann wird die Verbindung zwischen den beiden Stromufern vermittelst der projektirten Brücken hergestellt. Der Eisenbahndamm und die Brücke sollen nach Schluss der Badesaison von 1901 in Angriff genommen und im darauf folgenden Herbst und Winter soweit ausgebaut werden, dass sie vor Beginn der Badesaison von 1902 der Benutzung übergeben werden können. Bei den vorzunehmenden Arbeiten werden in erster Linie einheimische Arbeiter Verwendung finden. — In Berlin beabsichtigt nach Mittheilung desselben Blattes ein Unternehmer nach Fertigstellung des Projektes einen Luxuszug zwischen Konstantinopel und Kopenhagen einzurichten. Der Zug, der nur einmal wöchentlich verkehren soll, wird ausser den Restaurations- und Schlafwagen nur Durchgangswagen I. Klasse führen. Die Trajektdampfer werden die Ueberführung des Zuges weiter vermitteln. Möglicherweise wird nach Durchführung des Projektes auch der Orientexpresszug bis Kopenhagen fortgeführt werden.

— Nach der dieser Tage veröffentlichten Statistik der deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung für das Kalenderjahr 1897 war die **Zahl der täglich zur Postbeförderung benutzten Eisenbahnzüge** von 8898 in 1896 auf 9475 in 1897 gestiegen und die Gesammtpostkurslänge auf den Eisenbahnen von 38182 auf 39260 km angewachsen. Dagegen bestanden nur noch 667 Personenposten mit 940 Posten und 11613 km Gesammtkurslänge. Von den Posten wurden zurückgelegt auf Eisenbahnen insgesammt 171200000 km, auf den Landstrassen 75400000 km indessen einschliesslich der Bahnhofs-, Karriol-, Güter-, Boten- und Landbriefträgerposten. Personenpostenkilometer wurden nur 11400000 zurückgelegt.

— **Elektrischer Strassenbahnbetrieb in Deutschland.** Die „Elektr. Ztsch." veröffentlicht eine Statistik der dem öffentlichen Verkehr übergebenen elektrischen Strassenbahnanlagen in Deutschland. Nach dieser Statistik betrug die Anzahl der Städte mit elektrischen Bahnen:

bis Ende 1891	3	bis Ende 1895	32
„ „ 1892	5	„ „ 1896	44
„ „ 1893	11	„ „ 1897	61
„ „ 1894	19	„ 1. September 1898	68

In weiteren 35 Städten oder Bezirken waren Anfang September 1898 elektrische Bahnen im Bau begriffen oder beschlossen. Von diesen sind bis zum Schluss des Jahres in 9 Städten elektrische Bahnen in Betrieb gekommen, sodass am 1. Januar 1899 bereits 77 Städte bezw. Bezirke elektrische Bahnen aufzuweisen hatten. Ausserdem waren in 35 von denjenigen Orten, in welchen bereits im Vorjahre elektrische Bahnen vorhanden waren, Erweiterungen der bestehenden Anlagen im Bau oder in Vorbereitung.

Was die Ausdehnung und die Leistungsfähigkeit der Anlagen betrifft, so betrug am 1. September 1898 bei den im Betrieb befindlichen elektrischen Bahnen:

die gesammte Streckenlänge in Kilometern	1429,55
„ „ Gleislänge „ „	1939,06
„ Anzahl der Motorwagen	3190
„ „ „ Anhängewagen	2128

während, soweit die Angaben erhältlich waren, weitere 1089 km Strecke mit 1336 km Gleis im Bau begriffen oder beschlossen waren.

Die Gesammtleistung der für den Bahnbetrieb verwendeten elektrischen Maschinen (ausschliesslich Akkumulatoren) betrug 33333 KW. Ausserdem waren Akkumulatoren mit einer Gesammtleistung von 5118 KW für den Bahnbetrieb in Verwendung, sodass in den Kraftwerken an Maschinen und Akkumulatoren insgesammt 38451 KW für Bahnzwecke zur Verfügung standen.

— Am Sonntag, den 12. d. Mts., überreichte eine Abordnung des Vorstandes des **Breslauer Eisenbahnvereins**, bestehend aus den Herren Regierungsrath Pannenberg, Eisenbahnsekretär Herrmann, Stationsgehilfe Bleil und Hobler Frommer, ihrem ehemaligen Vereinsvorsitzenden, jetzigen Wirklichen Geheimen Oberregierungsrath und Ministerialdirektor Herrn Wehrmann in Berlin die künstlerisch ausgeführte Urkunde über seine Ernennung zum Ehrenmitgliede des Eisenbahnvereins zu Breslau. Die mündliche Bekanntgabe dieser Ehrung hatte bereits am 12. November 1898 in Breslau bei Gelegenheit des ersten Herrenabends des Vereins unter der jubelnden Zustimmung von nahezu 2000 Vereinsmitgliedern stattgefunden.

— Auf Veranstaltung des polytechnischen Vereines und des Vereines zur Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in Bayern hielt Professor Bubendey von der Charlottenburger technischen Hochule am 20. d. Mts. in München einen mehrstündigen Vortrag über das Thema: **„die modernen Fortschritte auf dem Gebiete der Kanal- und Flussschifffahrt"**, zu welchem auch Seine königliche Hoheit Prinz Ludwig mit seinem Hofmarschall und der Erbprinz von Hohenlohe-Schillingsfürst, sowie eine grosse Anzahl höherer Mitglieder technischer Staatsbehörden, Vertreter aus dem Handelsstande usw. erschienen waren. Der Vortragende erwähnte zunächst, dass der Ludwig-Donau-Mainkanal den Ansprüchen, die man damals an die Schifffahrt machte, auch Genüge leistete, an die Leistungsfähigkeit der künstlichen Wasserstrassen der Jetztzeit müssten jedoch bedeutend höhere Anforderungen gestellt werden können, und deshalb sei auch der Aufwand für die Erbauung der Kanäle, deren Ausstattung mit maschinellen Einrichtungen bester Art in unserer Zeit ein unvergleichlich grösserer geworden, der nur dadurch ausgeglichen werden könne, dass eben die Leistungsfähigkeit derselben im gleichen Maasse sich steigere, wobei der Vortragende den wohl etwas kühnen Vergleich einflocht: die Leistungsfähigkeit der heutigen Kanalschifffahrt müsse sich zu jener der früheren Periode ähnlich verhalten wie jene der Eisenbahnen zu der der Landstrassen, da nur dann ein billigerer und zugleich auch rascherer Massentransport zu erzielen sei. Hieran schlossen sich seitens des Vortragenden Vergleiche neuerer Kanalanlagen mit ihren verschiedenartigen technischen Vorrichtungen wie Drehbrücken, Hebevorrichtungen, Schleussen usw., insbesondere des Elbe-Trave- und des Dortmund-Emskanales an; darauf bezügliche Aufnahmen, Abbildungen, Karten und hauptsächlich die Vorführung von hier einschlägigen bau- und maschinentechnischen Einrichtungen in Lichtbildern trugen wesentlich zum besseren Verständnisse des Vorgetragenen bei. Nachdem sich Professor Bubendey auch noch über die Beförderungsweise der Fahrzeuge auf den Kanälen verbreitet und der Anschauung Ausdruck verliehen hatte, dass zweifellos auch der elektrische Betrieb in ausgedehntem Maasse zur Anwendung kommen werde, schloss derselbe seinen mit allseitigem Interesse aufgenommenen Vortrag.

Oesterreich-Ungarn.

— Das österreichische „Reichsgesetzblatt" veröffentlicht den Text des **Staatsvertrages** vom 27. November 1898 zwischen Oesterreich-Ungarn und Sachsen, **betreffend mehrere Eisenbahnanschlüsse an der österreichisch-sächsischen Grenze.** Danach sind die beiden Regierungen übereingekommen, Eisenbahnver-

bindungen, und zwar: von Rossbach nach Adorf, von Friedland über Hermsdorf nach Markersdorf, von Nixdorf über Karolinsthal nach Sebnitz, von Schluckenau nach Sohland und von Rumburg nach Warnsdorf zuzulassen und zu fördern.

Was die erstgenannte Eisenbahnverbindung betrifft, so erklärt sich die sächsische Regierung bereit für den Fall, als die österreichische Regierung diese Eisenbahnverbindung für Rechnung des Staates auszuführen und zu betreiben beabsichtigen sollte, den Bau und Betrieb der auf sächsischem Staatsgebiete gelegenen Strecke bis zur Grenze der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung zu überlassen. Sollte jedoch die österreichische Regierung den Bau dieser Bahnlinie im Wege der Konzessionsertheilung an eine Privatunternehmung sicherstellen wollen, so wird die sächsische Regierung dem Unternehmer der österreichischen Strecke die Konzession für die auf sächsischem Staatsgebiete auszuführende Strecke bis zur Grenze ertheilen und ihre Zustimmung dazu geben, dass der Betrieb dieser Strecke auf Konzessionsdauer von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung geführt werde.

Der Bau der zwischen der Station Friedland der südnorddeutschen Verbindungsbahn und der nächst der Grenze zu errichtenden Station Hermsdorf gelegenen Theilstrecke der mit der Spur von 0,75 m auszuführenden Eisenbahnverbindung von Friedland nach Markersdorf wird seitens der österreichischen Regierung zu dem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkte im Wege der Konzessionsertheilung sichergestellt, und wird hierbei dem Konzessionar die Verpflichtung auferlegt werden, diese Bahnstrecke unter thunlichster Annäherung an den Ort Dittersbach auszuführen. Die sächsische Regierung erklärt ihrerseits die Bereitwilligkeit, nach Konzessionirung der österreichischen Theilstrecke Friedland-Hermsdorf den Bau der Fortsetzungsstrecke von Hermsdorf nach Markersdorf auf Staatskosten auszuführen.

Der Bau der normalspurigen Eisenbahnverbindung Nixdorf-Sebnitz soll der böhmischen Nordbahn auf Grund der von den beiderseitigen Regierungen für die auf ihrem Gebiete gelegenen Theilstrecken zu ertheilenden Konzessionen übertragen und hierbei der genannten Gesellschaft die Verpflichtung auferlegt werden, die Eisenbahnlinie längstens binnen zwei Jahren vom Tage der Konzessionsertheilung zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Die Ausführung der normalspurigen Eisenbahn von der Station Schluckenau der böhmischen Nordbahn bis zur beiderseitigen Grenze in der Richtung gegen Sohland soll von der österreichischen Regierung in dem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkte entweder im Wege der Konzessionsertheilung an eine Privatunternehmung sichergestellt oder für Rechnung des Staates ausgeführt und betrieben werden. Die sächsische Regierung wird entweder dem Unternehmer der österreichischen Strecke die Konzession für die auf sächsischem Gebiete auszuführende Strecke von der Grenze bis Sohland ertheilen oder ihre Zustimmung dazu geben, dass der Bau und Betrieb der auf sächsischem Gebiete gelegenen Theilstrecke von der österreichischen Regierung für eigene Rechnung geführt werde.

Bezüglich der als normal- oder schmalspurige Kleinbahn auszuführenden Bahnverbindung zwischen den Städten Rumburg und Warnsdorf hat die sächsische Regierung sich bereit erklärt, für den Fall, dass die österreichische Regierung bezüglich der österreichischen Theilstrecke einer Privatunternehmung die Konzession ertheilen sollte, den Konzessionären der österreichischen Theilstrecke auch die Konzession für die in Sachsen gelegene Zwischenstrecke zu ertheilen.

Der Betriebswechsel findet statt: bezüglich der Eisenbahnlinie von Rossbach nach Adorf in dem auf sächsischem Gebiete gelegenen, nach Maassgabe der Betriebs- und Verkehrsbedürfnisse zu erweiternden Bahnhofe Adorf, bezüglich der Eisenbahnlinie von Friedland nach Markersdorf in dem auf österreichischem Gebiete in unmittelbarer Nähe der Grenze anzulegenden Bahnhofe bei Hermsdorf, bezüglich der Eisenbahnlinie von Nixdorf nach Sebnitz in dem auf sächsischem Gebiete gelegenen Bahnhofe Sebnitz und bezüglich der Eisenbahnlinie von Schluckenau nach Sohland in dem auf sächsischem Gebiete gelegenen, nach Bedürfniss zu erweiternden Bahnhofe Sohland.

— Die der **Kaiser Ferdinands - Nordbahn** auferlegten **Tarifherabsetzungen** (vgl. Nr. 15 S. 239 d. Ztg.) beziehen sich hauptsächlich auf Zucker und Kohle. Von spezieller Bedeutung ist die Tarifherabsetzung für „gewisse Kohlenbezüge der Gemeinde Wien". Es handelt sich hierbei augenscheinlich um die Bezüge der Stadt Wien zur Bedeckung ihres Kohlenbedarfes für die Gaswerke. Wie nämlich verlautet, hat die Gemeinde Wien die Absicht, ihren Kohlenbedarf durch einen Abschluss mit den Ostrauer Gewerken zu decken. Der Bedarf stellt sich auf ungefähr 3 000 000 dz Kohle. Diesem Transporte ist ein billigerer Tarif zugesichert worden. Der Ausfall an Einnahmen durch diese Tarifherabsetzungen lässt sich für ein ganzes Jahr auf etwa 500 000 fl. beziffern.

Der Ausfall für 1899 wird mit Rücksicht darauf zu berechnen sein, dass die Tarifherabsetzungen nur für etwa zwei Drittel des Jahres 1899 in Kraft sein werden. Obschon die Tarife mit grosser Beschleunigung eingeführt werden sollen, braucht es doch einige Zeit bis zu ihrer vollständigen Ausarbeitung. Es ergäbe sich daher für das Jahr 1899 ein Ausfall von ungefähr 330 000 fl. Auch von dieser Last wird der Staat zur Hälfte getroffen, so dass die Aktionäre der Nordbahn für das Jahr 1899 mit 165 000 fl. belastet würden.

Was die von der Nordbahn übernommene Verpflichtung betrifft, die im Jahre 1899 auf dem öffentlichen Netze erforderlichen Ausgaben für Rekonstruktionen, Erweiterungen und Nachschaffungen, deren Nothwendigkeit aus der normalen Entwickelung des Verkehres resultirt, für das Jahr 1899 nicht durch Ausgabe von Prioritäten zu decken, sondern in die Betriebsrechnung einzustellen, so kann die Last, welche der Nordbahn aus dieser Vereinbarung erwächst, für das Jahr 1899 mit rund 900 000 fl. veranschlagt werden, um welche das Betriebserforderniss sich erhöhen wird. Als Gegenpost ist zu rechnen, dass diese Ausgaben nicht unfruchtbar sind und die Erträgnissfähigkeit des Netzes steigern dürften. Auch fällt jenes Zinsenerforderniss weg, welches sich aus der Ausgabe von Prioritäten ergibt. Da der Staat an der Hälfte des Reinerträgnisses, welches das öffentliche Netz über 100 fl. für jede Aktie erzielt, betheiligt ist, so ergibt sich als effektive Mehrbelastung für die Aktionäre der Nordbahn durch die Einstellung des Investitionserfordernisses in die Betriebsrechnung des Jahres 1899 ein Betrag von 450 000 fl.

— **Neue Prioritäten der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.** Die bereits bisher seitens der Staatseisenbahngesellschaft im Wege einer schwebenden Schuld bedeckten Investitionen, sowie der in den nächsten Jahren zu gewärtigende namhafte Investitionsbedarf haben der Verwaltung Anlass gegeben, der Frage der Fundirung des bezüglichen Erfordernisses durch Aufnahme einer Prioritätsanleihe näher zu treten. Wie erinnerlich, war im Jahre 1889 die Aufnahme einer Prioritätsanleihe in Aussicht genommen gewesen, und war der bezügliche Antrag für die Generalversammlung vorbereitet. Derselbe wurde jedoch wieder fallen gelassen, nachdem infolge des inzwischen eingetretenen Wechsels in der Verwaltung die forzirte Bauthätigkeit zum Stillstand kam. Innerhalb der seither verflossenen 10 Jahre wurden die Bauauslagen in schwebender Form bedeckt. Die Anforderungen des wachsenden Verkehres stellen auch für die nächsten Jahre namhafte Investitionserfordernisse in Sicht, und ist es erklärlich, dass man bestrebt ist, an Stelle des höheren Zinsenbedarfes der schwebenden Schulden die Fundirung durch Ausgabe von Prioritäten zu setzen.

Die Angelegenheit kam in der letzten Verwaltungsrathssitzung zur Sprache und wurde hierbei die Aufnahme einer neuen Prioritätsanleihe im Prinzip zum Beschlusse erhoben.

— In der in Nr. 14 S. 219 d. Ztg. gebrachten Nachricht über den Rekurs, welchen die **Buschtěhrader Eisenbahn** gegen die ihr vorgeschriebene **Steuer** eingelegt hat, ist auch die Mittheilung enthalten, dass die **Aussig-Teplitzer Eisenbahn** bei der Fatirung ihres Einkommens behufs Bemessung der Erwerbsteuer die Zuschläge und Umlagen als Abzugspost behandelt hat, ohne dass seitens der Steuerbehörde eine Einwendung dagegen erhoben worden wäre. Wie uns mitgetheilt wird, ist dies nicht zutreffend. Die Zuschläge und Umlagen sind zwar als Abzugspost seitens der Aussig-Teplitzer Eisenbahn behandelt, von der Steuerbehörde jedoch als Abzug nicht zugelassen worden. Es erfolgte daher die Steuervorschreibung unter Hinzurechnung dieser Posten zu den Einnahmen.

Im Laufe dieses Monats wird wie die „Neue Freie Presse" meldet, die Pilsener Handels- und Gewerbekammer eine Versammlung der Vertreter aller grösseren Städte des Kammerbezirkes einberufen, in welcher die wünschenswerthen Aenderungen der **Fahrordnungen der westböhmischen Bahnstrecken** im Lokal- und Personenverkehr nach und aus dem Auslande in wirthschaftlicher und sozialer Beziehung besprochen werden sollen. Die Handelskammer forderte gleichzeitig verschiedene Städte des Bezirkes auf, ihre diesbezüglichen Wünsche eingehend zu begründen.

— Die Handels- und Gewerbekammer Klagenfurt verhandelte vor kurzem über angebliche Missstände bei **Anweisung und Auszahlung von Parteiguthaben**, welche seitens der Bahnverwaltungen bei Ueberprüfung der Frachtgebühren festgestellt werden, und beschloss, das Eisenbahnministerium zu ersuchen, dasselbe möge als Centralstelle für die im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen und als staatliche Aufsichtsbehörde für die Privatbahnen verfügen, dass die im Betriebsreglement § 61, Zif. 4 und Zusatzbestimmung VIII, Lit. e, enthaltenen Bestimmungen bezüglich der Revision der bahnamtlichen Fracht- und Gebührenrechnungen und der individuellen Ver-

ständigung der Parteien auch bei Frachtüberzahlungen genau eingehalten werden. Der Modus, dass bezüglich der Guthabungen von Berechtigten, deren Adresse nicht ermittelt werden kann, Verzeichnisse an den Fenstern der Güterabfertigungsstellen aufgehängt werden, erfülle nach den gemachten Erfahrungen seinen Zweck durchaus nicht. Das Ministerium möge deshalb dahin wirken, dass bei der nächst möglichen Gelegenheit die Bestimmung im Betriebsreglement in der Weise abgeändert werde, dass die fraglichen Verzeichnisse den in Betracht kommenden Gemeindeämtern zur Veröffentlichung zugestellt werden.

Bei Berathung dieses Gegenstandes ist von seite mehrerer Kammermitglieder auch darüber Beschwerde geführt worden, dass Frachtennachzahlungen häufig sehr spät, nämlich zu einem Zeitpunkte eingefordert werden, in dem die Partei die Kalkulation bezüglich des Preises der Waare schon gemacht, oder gar mit den Abnehmern schon abgerechnet hat. In solchen Fällen werde die Partei offenbar geschädigt und könne sich nicht mehr regressiren. Es haben daher alle am Bahngütertransporte betheiligten Personen ein grosses Interesse daran, dass die Bahnverwaltungen die Frachtenrevision mit thunlichster Beschleunigung vornehmen und die Parteien von etwaigen Nachzahlungen ohne Verzug verständigen. Auch in dieser Richtung möge das Ministerium Abhilfe erwirken.

— Der Dezemberausweis des **Oesterreichischen Lloyd** lässt neuerdings die günstige Verkehrsentwickelung des Schifffahrtsunternehmens während des Jahres 1898 erkennen. Im Dezember ergaben die Betriebseinnahmen 1 322 141 fl., was gegen die gleiche Zeit des Vorjahres ein Mehr von 262 333 fl. bedeutet. Vorbehaltlich der buchhalterischen Richtigstellung stellen sich die Betriebseinnahmen des abgelaufenen Jahres auf 10 176 050 fl. gegen 9 089 792 fl. im Jahre 1897. Die Mehreinnahmen belaufen sich demnach auf 1 086 000 fl. Denselben stehen jedoch sehr erhebliche Mehrausgaben gegenüber. Der Lloyd, auf den Bezug ausländischer Kohlen angewiesen, wurde durch den Streik der englischen Kohlenarbeiter zu grossen Opfern genöthigt, so dass sich die Ausgaben für Brennstoff um 5—600 000 fl. höher stellen dürften. Die Verkehrsentwickelung des Lloyd ist in diesem Jahre gleichfalls eine befriedigende. Die Zuckerausfuhr nach Indien ist eine lebhafte. Zudem zeichnen sich die neuen Dampfer, welche in den Verkehr gestellt werden, durch einen geringeren Kohlenverbrauch bei grösserer Tragfähigkeit aus.

— Die Betriebseinnahmen der **elektrisch betriebenen Strasseneisenbahnen Ungarns** im Jahre 1898 im Vergleiche zu jenen des Jahres 1897 waren folgende:

	Länge km	Einnahmen in Gulden 1898	Einnahmen in Gulden 1897
Budapester Strasseneisenbahn	48,2	2 941 077	2 279 508
„ Stadtbahnen	28,1	1 418 536	1 468 332
„ Untergrundbahn	3,7	425 901	355 766
Uj-Pest-Rákos-Palota	12,7	228 581	212 817
Budapester Lokalbahnen	4,6	23 588	25 210
Miskolczer Strasseneisenbahn	7,3	46 174	23 566
Pressburger „	6,2	80 437	52 829
Szabadkaer „	10,0	38 950	8 779
Szombathelyer „	1,6	15 016	10 310

Vereins-Ausland.

— Das **Eisenbahnunglück bei Forest** unweit Brüssel kam am 21. d. Mts. in der belgischen Kammer und im Senat zur Sprache. Sämmtliche Redner tadelten — wie die „Köln. Ztg." mittheilt — den Minister wegen seiner übertriebenen Sparsamkeit, das Betriebspersonal sei überladen, das Material schlecht. In der Untersuchung sollten die Beamten ihre Aussagen in aller Freiheit machen dürfen, der Minister dürfe daher an der Untersuchung sich nicht betheiligen. Die Entschädigung der heimgesuchten Familien müsse rasch und in vollem Umfange erfolgen, besonders aber dürften die Familien nicht durch Zureden oder Drohungen von Agenten des Ministers zur Annahme kleiner Entschädigungen bestimmt werden. Dies sei der Fall gewesen bei der Katastrophe vor Mousty, wo man bei den Leichen die Obduktion vorgenommen habe, in der Hoffnung, den Keim irgend einer Krankheit zu entdecken, um so der Entschädigungspflicht zu entgehen. Das sei abscheulich und gehässig gewesen.

Der Minister weigerte sich, auf die Ursachen des Unglücks einzugehen, um die noch schwebende gerichtliche Untersuchung nicht zu beeinflussen. Der Signaldienst sei vorzüglich, in den letzten Jahren seien für 3 000 000 Frcs. neue verbesserte Signale eingerichtet worden. Das Ergebniss der Untersuchung werde dem Parlament unterbreitet und die Opfer würden nach Gebühr entschädigt werden.

— Der Bau der **Pariser Stadtbahn** wird — wie der „Voss. Zeitung" unterm 17. d. Mts. aus Paris berichtet wird — nun emsig betrieben, so dass wenigstens die Hauptstrecken wohl für die Weltausstellung in Betrieb sein könnten. Meist wird die Bahn gar nicht tief zu liegen kommen. Das durch eiserne Bogen oder Ringe getragene Gewölbe befindet sich gewöhnlich nur 2—3 Fuss unter dem Pflaster, was natürlich einen sehr starken Bau des Gewölbes voraussetzt, um den Erschütterungen widerstehen zu können, welche die schweren Lastfuhrwerke in den Strassen hervorbringen. Jetzt soll auch eine Tiefbahn besonderer Gattung ausgeführt werden. Der Ingenieur Berlier will die schon früher (1892) geplante Röhrenbahn durch den Montmartre bohren. Diese soll alle höher gelegenen Viertel des Montmartre untereinander verbinden und zusammen acht Haltestellen haben. Diese liegen 20—80 m tief und stehen mit der Oberfläche durch Schächte in Verbindung. Durch Elektrizität bewegte Aufzüge werden die Fahrgäste unmittelbar von den Haltestellen nach der Oberfläche in die hübsch und bequem eingerichteten Wartehallen bringen. Ebenso wird auch der Hinabstieg bewerkstelligt. Für vollständige Sicherheit ist gesorgt, da die Aufzüge sofort durch selbstthätige Zahnhebel festgehalten werden, wenn ein Unfall eintritt. Da der Montmatre in seinem Obertheil fast nur aus tiefen Lehmschichten besteht, die darunter liegenden Gips- und Kalksteinlager aber einst viel durchwühlt und durchbrochen wurden, sind viele gefährliche Stellen vorhanden. Deshalb muss die Röhrenbahn möglichst tief gelegt werden, denn sie darf nur auf gewachsenem Boden, auf die noch unberührten Steinlager zu stehen kommen. Ueberdies muss noch mit der grossen wasserführenden Schicht gerechnet werden, welche den ganzen Berg durchstreicht. Berlier und seine Unternehmer hoffen ebenfalls zur Weltausstellung ihre Röhrenbahn in Betrieb setzen zu können. Natürlich zählen sie auf die Neuheit ihrer Schöpfung; alle Besucher der Weltausstellung werden eine unterirdische Reise durch den Montmatre machen wollen. Bei den Haltestellen befinden sie sich, dank der Aufzüge, ohne Umstieg, im Nu an der Oberfläche, und fahren und steigen auch ebenso schnell hinab an den Zug.

— **Bulgarische Bahnbauten.** Das neue bulgarische Ministerium beschloss nach der „Post", mit allen unzeitgemässen oder ökonomisch nicht begründeten Verkehrsbauten innezuhalten. In erster Linie wird von diesem Beschlusse die Konkurrenzlinie zur Orientbahn zwischen Sarambey und Nova Zagora betroffen, deren zur Orientbahnlinie paralleler Theil von Sarambey nach Philippopel gänzlich aufgelassen werden soll, während eine kleine Theilstrecke Tschirpan-Nova Zagora, durch einen Verbindungsstrang an die Orientbahnlinie geknüpft, ausgebaut und eventuell der Betriebsgesellschaft der Orientbahnen in Betrieb gegeben werden soll. Weiter soll vorläufig der Ausbau der Bahnlinie von Sofia zur macedonischen Grenze, deren kleiner Theil Sofia-Radomir in Betrieb steht, während für die übrige Strecke nur die Vorarbeiten im Zuge sind — die Strecke wurde im Vorjahre für 12 500 000 Frcs. vergeben — ebenfalls unterbleiben, da die Aussichten auf den türkischen Anschluss nach Kumanova sehr geringe sind.

— Der Bericht über das verflossene Betriebshalbjahr der **elektrischen City- und Südlondon-Tunneleisenbahn** weist eine Zunahme des Roherträgnisses von 21 603 *M.*, freilich auch eine Zunahme der Ausgaben um 9 445 *M.* nach; der Reingewinn von 268 688 *M.* reichte nach Deckung der Zinsen auf die Schuldverschreibungen und nach Ausschüttung von 5 % Jahresdividende auf die Vorzugsantheile aus, um eine Jahresdividende von 2 % auf die gewöhnlichen zusammengelegten Aktien zu vertheilen. Das erste Halbjahr brachte, auf das Jahr bezogen, 2,25 %, so dass sich in Wirklichkeit für das Jahr $2^1/_8$ % Dividende ergeben, gegen $1^7/_8$ % im Jahre 1897. 1892 betrug die Dividende nur $1^1/_8$ %. Die Entwickelung des Unternehmens ist also fortgeschritten. Die Zunahme des Personenverkehres seit 1895 ist aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich, und eine weitere Zunahme ist nach Beendigung der von der Gesellschaft vorgenommenen Erweiterungsbauten zu gewärtigen. Das selten schöne Wetter der Sommer- und Herbstmonate, die ungewöhnlich milde Witterung in den letzten Monaten des verflossenen Halbjahres haben eine erfreuliche Steigerung des Verkehres und der Einnahmen gegenüber dem Vorjahre zur Folge gehabt. Der Personenverkehr betrug:

	im II. Halbjahre	im I. Halbjahre	zusammen
1898	3 462 814	3 478 977	6 941 791
1897	3 337 861	3 437 810	6 775 671
1896	3 368 480	3 192 267	6 551 152
1695	3 172 438	3 113 199	6 285 637

Die Erweiterungsarbeiten in der Moorgatestrasse sind ohne Unterbrechung weitergeführt worden; beide **Tunnel vom Punkte der Abzweigung aus der gegenwärtigen Bahn am Borough bis**

zur Station in der Moorgatestrasse sind vollständig und die drei Untergrundstationen beinahe fertig. Auch die Schächte für die Aufzüge sind fertig und mit dem Einbau der Fahrstühle hat man begonnen. Desgleichen ist man mit dem Vorstrecken des Gleises gut vorwärts gekommen und an die unterirdische Verbindung zwischen der in der Lombardstrasse gelegenen Station der Südlondonbahn und der Bankstation der Centrallondonbahn ist die letzte Hand gelegt.

Die Stationsgebäude in der Moorgate- und Lombardstrasse sowie auf der Londonbrücke werden unverzüglich in Angriff genommen werden. Die Arbeiten an der Erweiterung von Stockwell nach Clapham werden so thatkräftig gefördert, dass diese Strecke voraussichtlich Anfang Herbst dieses Jahres in Betrieb genommen werden kann. Drei neue Lokomotiven wurden in Dienst gestellt, und da man mit deren Leistungen zufrieden ist, hat man für den ganzen übrigen Bedarf die Angebote eingefordert. Mit der Lieferung von weiteren 30 Wagen ist begonnen. Da die Bauarbeiten im Herzen der Stadt beendet sind, wird man sich zur besseren Ausnutzung dieses einträglichen Stückes der Linie die baldige Weiterführung nach dem Angel in Islington angelegen sein lassen, damit von Norden sowohl als von Süden ein ausgedehnter Verkehr herbeigezogen wird.

Der Grunderwerb ist für eine der drei an dieser nördlichen Verlängerungsstrecke zu bauenden Stationen bereits eingeleitet und die Vergebung der Bauarbeiten soll erfolgen, sobald ein günstiges Abkommen erzielt werden kann. Man glaubt, dass dieser nördliche Theil der Bahn verhältnissmässig billig werden wird und sparsam betrieben werden kann; die Kraft soll freilich der Station in Stockwell entnommen werden.

Mit der London-Brighton- und Südküstenbahn sind Verhandlungen über den Bau einer durch Gesetz von 1893 genehmigten Tunnelverbindung angeknüpft, durch welche die neue Demanstrassenstation der City- und Südlondonbahn mit der London-Bridgestation der Brightongesellschaft verbunden werden soll.

Zur Erleichterung und Verbilligung des Betriebes eines weiteren geplanten Bahnunternehmens, der City- und Brixtonbahn, die nach ihrer Fertigstellung zufolge Beschlusses der Besitzer an die City- und Südlondonbahn verpachtet werden soll, hat man sich dafür entschieden, vom Bau eines besonderen Betriebsbahnhofes abzusehen; man wird vielmehr die Brixtonlinie durch einen kurzen Tunnel mit den vorhandenen Betriebsanlagen in Stockwell verbinden. Ein dahingehender Antrag wurde beim Parlament gestellt. Da aber das Abkommen noch in einigen Punkten zu ändern sein wird, die wieder der Genehmigung der Eigenthümer bedürfen, so ist vorläufig mit dem Bau der City- und Brixtonbahn noch nicht begonnen worden.

— Auf dem kürzlich stattgehabten Kongress der Betriebschefs der **russischen Bahnen** wurden, wie wir der „Handels- und Industriezeitung" entnehmen, sehr wesentliche **Verbesserungen im Fernverkehr** in Aussicht genommen. So wird zwischen St. Petersburg und Ssewastopol mit Einführung des Sommerfahrplanes ein direkter Schnellzug eingestellt, der Moskau nicht berührt und die Fahrt von Petersburg bis Ssewastopol um 9 Stunden verkürzen wird, und zwar wird dieser Zug nicht am Abend, sondern um 10 Uhr Morgens Petersburg verlassen und in Ssewastopol den Anschluss an die Dampfer erreichen. Ferner sollen zwischen St. Petersburg, Odessa und Kiew direkte Personenzüge mit Wagen aller drei Klassen eingeführt werden; diese Züge werden auch Wagen mit numerirten Schlafplätzen führen. Zwischen Libau und St. Petersburg über Riga wird ein Paar Züge eingestellt mit einmaligem Umsteigen in Riga und mit Verkürzung der Fahrt von Libau bis Petersburg um 5½ Stunden und in umgekehrter Richtung um 10 Stunden 10 Minuten.

— Da der Strom des sibirischen Getreides die Transportfähigkeit der Samara-Slatoustischen Eisenbahnlinie weit übersteigt, sieht sich das russische Finanzministerium genöthigt, noch einen Weg für den Transport des sibirischen Getreides zu schaffen, und hat den Plan gefasst, mit Hilfe der Wolga-Kama-Dampfergesellschaft von den Stationen der westsibirischen Eisenbahn über Tscheljabinsk nach der Perm-Tjumen-Eisenbahnlinie zu den Landungsplätzen von Lewschino (bei Perm), dann über die Kama und Wolga nach Nishni-Nowgorod und Rybinsk und von da weiter mittelst Eisenbahn bis zu den Häfen des baltischen Meeres einen direkten Verkehr herzustellen. Derselbe soll den Namen **„Sibirisch-Kama-baltischer Verkehr"** führen und wird von grosser Wichtigkeit für das eisenindustrielle Gebiet des Perm-Tjumenschen Schienenweges sich ausgestalten. Zur Erleichterung des Transportes, der auf seinem weiten Wege mehrmals von einer Eisenbahn- oder Dampferverwaltung zur anderen übergehen muss, soll ein einfacher direkter Frachtbrief eingeführt werden. Um einen zu grossen Getreideandrang an den Bestimmungsorten zu vermeiden, sollen die Frachten gleich von Sibirien aus nach Petersburg (Nowy-Port), Reval, Baltisch-Port, Riga und Libau zum ausländischen Export dirigirt werden können. Der Tarif, der aus den Eisenbahn- und Dampfertarifen kombinirt ist, liegt bereits dem Tarifkomitee des Finanzministeriums zur Durchsicht vor; die Höhe des Tarifes wird jedenfalls diejenige des direkten Eisenbahnverkehres nicht übersteigen, da es sich nicht um die Schaffung einer Konkurrenz gegenüber den bestehenden Eisenbahnlinien, sondern lediglich um eine Verkehrserleichterung handelt. Mit den Vorarbeiten zur Eröffnung des neuen Weges wird gleich beim Beginn der Schifffahrt vorgegangen werden.

Man kann es nicht übersehen, meinen die „Ped. Wed." hierzu, dass selbst mit Verstärkung der Transportfähigkeit der Ssamara-Slatoustbahn dieser Weg in Anbetracht des beständig anwachsenden Güterverkehres auf der sibirischen Bahn doch sich als ungenügend erweisen wird, so lange nicht neue verbindende Schienenwege zwischen der sibirischen Bahn und dem Eisenbahnnetz des europäischen Russlands gebaut werden, was aber erst nach geraumer Zeit erfolgen kann. Deshalb ist der neue Verkehrsweg über Tscheljabinsk-Lewschino-Nishni-Nowgorod und Rybinsk überaus zweckentsprechend und wird der Verkehr auf diesem in der Eigenschaft als Hilfsausweg für das sibirische Getreide einen unzweifelhaft grossen Nutzen schaffen.

— **General Annenkoff**, dessen Tod wir bereits in Nr. 8 S. 124 d. Ztg. meldeten, soll nach den immer bestimmter in Petersburg auftretenden Nachrichten einen freiwilligen Tod gestorben sein. Da er sehr unliebsame Entdeckungen zu befürchten hatte, die ihm eine diffamirende Anklage (Verschleuderung von Staatsgeldern) zugezogen hätten, soll der um das Eisenbahnwesen Russlands sehr verdiente General Gift genommen haben.

— **Bahnbau in Südschantung.** Aus Südschantung wird gemeldet, dass der Chefingenieur der im August 1898 eröffneten Eisenbahn Shanghai-Wusung, preussischer Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Hildebrandt, telegraphischen Auftrag erhalten hat, die erste Bahn zu vermessen und schleunigst zu beginnen. Die Zweigbahnen werden bald folgen. Ein Syndikat hat bereits begonnen, Kohlenlager anzukaufen, im Frühjahre soll der Betrieb beginnen. Von den Missionaren erhielt Hildebrandt Erzproben zugeschickt, die ihm zu den besten Hoffnungen auf eine reiche Erzgewinnung Anlass geben.

— Der „Indian Engineering" vernimmt, dass die Wahrscheinlichkeit einer neuen Art der Beschaffung von **Eisenbahnlokomotiven** seitens der **indischen Regierung** vorliegt. Es soll ein Auftrag für mehrere Lokomotiven nach Amerika gelegt werden, da die englischen Fabrikanten so mit Aufträgen überhäuft sind, dass sie eine baldige Lieferung nicht bewirken können. Die Central Bengal Railway Company hat bereits mit amerikanischen Maschinen Versuche gemacht, die zufriedenstellend ausgefallen sein sollen.

— Im Bezirksverein deutscher Ingenieure zu Frankfurt a/M. hielt am 15. d. Mts. Geheimer Oberbaurath Koch, Rektor des Darmstädter Polytechnikums, einen Vortrag über den **Panama- und Nikaraguakanal** in technischer, wirthschaftlicher und politischer Hinsicht. Geheimrath Koch hat bekanntlich die Verhältnisse an Ort und Stelle als Mitglied jenes Sachverständigenausschusses studirt, der Ende 1894 von der neuen Panamagesellschaft einberufen und mit der Untersuchung der Arbeiten beauftragt wurde. Der Gedanke, den atlantischen und den stillen Ozean durch eine Wasserstrasse zu verbinden, ist trotz des Panamakrachs nicht aufgegeben. Geheimrath Koch schilderte den Lesseps'schen Plan und den bekannten Zusammenbruch. Jene neue Gesellschaft hat 65000000 Frcs. aufgebracht, ohne die Börse zu Hilfe zu nehmen; die Aktien lauten auf den Inhaber und dürfen nicht an der Börse gehandelt werden. Man geht jetzt sehr vorsichtig zu Werke, die Vorarbeiten sind gründlich und Enttäuschungen wie früher sind nicht mehr möglich. Die alte Gesellschaft hat anderthalb Milliarden ausgegeben, ohne auch nur annähernd Entsprechendes zu leisten. Erst 1887 stand Lesseps von dem Plan des Niveaukanals ab, der dort unausführbar ist, und richtete die Arbeiten auf einen Schleusenkanal ein. Sie dauerten allerdings nur ein Jahr, aber in diesem einen Jahr hat man erstaunlich viel fertig gebracht. Einige 20 Varianten sind in den letzten Jahren für den Panamakanal ausgearbeitet worden, davon hat man drei Entwürfe ausgesucht und sich endlich für den mit der mittleren Sohlenhöhe entschieden. Ausführlich wurde nun dargelegt, warum der Kanal nicht wie der Suezkanal offen sein könne, und zwar wegen der grossen Wassergeschwindigkeit, warum Schutzschleusen nöthig seien wie beim Nordostseekanal, welche Schwierigkeiten namentlich der Kulebraeinschnitt böte, die Hochwasserverhältnisse wurden erörtert, die Stauanlagen besprochen usw. Die Baukosten werden sammt Verwaltung und Zinsen 650000000—700000000 Frcs. betragen, die

Bauzeit dürfte 8—10 Jahre währen. Dem Konkurrenzunternehmen, dem Nikaraguakanal, stellte Geheimrath Koch ein weniger günstiges Horoskop. Das erste derartige Projekt tauchte 1852 auf, nach mancherlei Wandelungen bildete sich endlich die Baugesellschaft, erhielt 1887 die Bauerlaubniss, die Baukosten wurden auf 334 000 000 Frcs. veranschlagt, die Arbeiten begannen 1890 und hörten nach drei Jahren auf. Es waren 26 000 000 Frcs. in Baar ausgegeben, 95 000 000 Frcs. in Aktien, und der thatsächliche Werth der geleisteten Arbeiten wird auf — 3 500 000 Frcs. geschätzt! Man stoppte „da sich die Nothwendigkeit genauer und sorgfältiger Studien ergeben habe“; aber auch die neuerdings gebildete Gesellschaft hat nur ungenügende Aufnahmen veranlasst. Die Anlagen an den versandeten Mündungen bereiten weit grössere Schwierigkeiten als beim Panamakanal, eine Strecke wird, obgleich sie nur 5 km lang ist, ungeheuere Kosten verursachen, die Frage der Wasserhaltung und Abführung im Nikaraguasee, der bekanntlich zu Hilfe genommen wird, ist noch lange nicht gelöst usw. Nicht sechs Jahre wird man brauchen, sondern, wenn es überhaupt geht, 12—15 Jahre, und die Kosten können sich leicht auf 1 500 000 000 Frcs. belaufen. Bei dem Panamaunternehmen hat man gute natürliche Hafenanlagen, geringere Erdarbeiten, sogar weniger als beim Nordostseekanal, gesicherte Wasserführung, vortrefflich ausgearbeitete Pläne, eine Bahnanlage längs der ganzen Kanallinie, eine schon vorhandene vollständige Einrichtung von Arbeitsgeräthen und Wohnungen, bessere sanitäre Verhältnisse, geringere Kosten, geringere Fahrzeit, erdbebenfreies Gebiet — kurz: alles spricht für den Panamakanal. Der Redner machte recht interessante Mittheilungen über die dort verwendeten Arbeiter, die Jamaikaneger, die am besten das Klima vertragen; mit den aus Westafrika „importirten“ Negern hatte man schlechte Erfolge. Jeder hat seinen eigenen Karren, seine eigene Hütte; er ist misstrauisch, man muss ihn zu behandeln wissen. Zum Schluss wurde ausführlich erörtert, warum die Vereinigten Staaten das Nikaraguaunternehmen begünstigen. Sie wollen einen amerikanischen Kanal, der mit amerikanischem Geld gebaut ist und alleiniger amerikanischer Kontrole untersteht. Für den Welthandel ist es gleichgültig, ob Panama- oder Nikaraguakanal. Allerdings ist es ein Unterschied, ob der Kanal allen Nationen gleichmässig zugänglich ist oder nicht.

— In Colon, Columbia, gewinnt der grosse **Ausstand der Hafen-, Schiffs- und Bahnarbeiter** an Ausdehnung und die Sicherheit der dort wohnenden Ausländer ist durch die Einmischung des Militärs in den Ausstand derart gefährdet, dass der Generalkapitän von Jamaika ein britisches Kriegsschiff nach Colon befohlen hat. Der ganze Durchgangsverkehr der Landenge von Panama ist, einer Meldung der „Voss. Ztg.“ zufolge, eingestellt und obwohl die Dampfschiff- und Bahngesellschaften den Ausständigen eine Lohnzulage von 25 Silbercents pro Tag und die Zahlung der vorenthaltenen Lohnrückstände angeboten, dauert der Ausstand fort, da die Arbeiter 1 Golddollar pro Tag fordern. Ernstliche Unruhen zwischen Ausständigen und Truppen sind zu befürchten.

Allgemeines.

— **Einfluss der Eisenbahnfahrt auf die Gesundheit.** Die Zeitschrift „Bahn frei“ veröffentlicht eine am 1. August 1839, also bald nach Eröffnung der ersten Lokomotivbahn Oesterreichs in der „Wiener Gesundheitszeitung“ erschienene Abhandlung eines Arztes über den diätetischen Einfluss des Fahrens auf der Eisenbahn. Es ist nicht ohne Interesse aus dieser Abhandlung zu ersehen, welch klares Urtheil sich der Verfasser über diese Frage zu einer Zeit gebildet hat, wo man sich im allgemeinen den abenteuerlichsten Befürchtungen hinsichtlich des schädlichen Einflusses der Eisenbahnfahrt auf die Gesundheit hingab. In dem Artikel wird ausgeführt, dass das Fahren die Nerven auf eine angenehme Weise anrege; es trete während des Fahrens eine eigenthümlich angenehme Empfindung in den Füssen, im Unterleibe und im Rückenmarke (ähnlich der, die man beim leisen Schaukeln fühlt,) und eine gewisse Wohlbehaglichkeit des ganzen Körpers ein. Durch diesen Nervenreiz und durch die leichte Erschütterung während des Fahrens komme auch das Blut in mässige Bewegung, es röthen sich die Wangen, der Puls hebe sich, grössere Wärme durchziehe die Glieder, sanft bethätige die Haut ihre Transpiration, die Lungen athmeten freier und bewegter, die Eingeweide funktionirten lebhafter, kurz der ganze Lebensprozess gehe rascher und energischer vor sich. Dieser körperlich erquickende Einfluss theile sich mehr oder weniger auch der Seele mit, demzufolge eine psychische Aufregung und Heiterkeit entstehe, die sich nach Verschiedenheit der Individualitäten und der Charaktere, bald durch Lustigkeit, Munterkeit, Gesprächigkeit, ja selbst durch Uebermuth, bald durch Ernst, Nachdenken, Beschäftigtsein mit sich selbst usw. verschieden ausspricht. Fasse man sämmtliche Wirkungen der Eisenbahnfahrt zusammen, so ergebe sich daraus der offenbare Nutzen für die Gesundheit und deren Erhaltung, ja sie bilden sogar manchmal ein wichtiges Hilfsmittel, selbe wieder zu erlangen und könne das Eisenbahnfahren gewiss nicht mit Unrecht in jenen Zuständen empfohlen werden, wo Bewegung überhaupt angezeigt ist, wie bei Stockungen und Anschopfungen der Unterleibseingeweide, Bleichsucht, Goldaderbeschwerden und Schleimschwindsucht, bei mancherlei Nervenkrankheiten usw. Ueberdies sei mit dem Fahren eine Ortsveränderung verbunden, die gewiss für alle Menschen angenehm, für viele sogar ein geistiges und leibliches Bedürfniss sei. Denn jedermann empfinde wohl das Angenehme, öfters aus den dumpfen, ängstigenden Mauern der Stadt hinauszukommen in Gottes freie Natur, die verdorbene, staubige unreine Stadtluft öfters zu vertauschen mit der freien, erquickenden, von Wäldern, Wiesen und Gewässern stets neubelebten Luft, öfters hinauszutreten aus dem besorgenden Drange der Geschäfte und dem Zwang misslicher Verhältnisse, und lebensfroh und aller Sorgen bar, zu geniessen, was Gott all seinen Wesen gnädig zum Genusse bot!

Wenn nun schon für den Gesunden dieser Ortswechsel so eingreifend günstige Wirkungen äussere, um wie viel mehr müsse dies von Kranken gelten, die, wenn auch nicht dadurch geheilt werden, wenigstens nicht selten ihres Uebels vergessen.

— **Der Einfluss der elektrischen Strassenbahn** auf die Ausdehnung der Städte wird von dem „Electricien“ mit einigen allerdings etwas willkürlichen Zahlen illustrirt. Als es überhaupt noch keine Strassenbahn gab, soll die durchschnittliche Ausdehnung einer Stadt die Fläche eines Kreises besessen haben, dessen Halbmesser gleich einer Strecke war, die ein Mensch in gewöhnlichem Schritt in 30 Minuten zurücklegen kann. Mit der Einführung der Pferdebahn stieg dieses Durchschnittsmaass um so viel, als das Pferd den Wagen schneller zieht, als der Mensch geht. Der Umfang der Durchschnittstadt dehnte sich also zu einem Kreise aus, dessen Halbmesser der Strecke entsprach, die ein wagenziehendes Pferd in 30 Minuten zurücklegt. Seit Einführung der elektrischen Bahnen stieg die Erweiterung des Stadtumfanges wieder in einem ähnlichen Maasse. Der Durchmesser der alten Stadt wird auf 3 km angegeben, derjenige der mit Pferdebahn versehenen Stadt auf 5 km und derjenige der Stadt mit elektrischen Bahnen auf beinahe 10 km. Diese merkwürdige Anschauungsweise trägt, trotzdem das Pariser Fachblatt die eigentliche Quelle nicht nennt, den amerikanischen Ursprung an der Stirn. Mit Durchschnittstädten kann man eben nur in Amerika rechnen, und allein dort ist auch eine so schnelle und regelmässige Ausdehnung von Städten denkbar.

— **Umfassende Versuche mit Motorfahrzeugen** werden zur Zeit von der technischen Abtheilung des **belgischen Kriegsministeriums** angestellt. So ist festgestellt worden, dass der Train marschirender Truppen bei Verwendung von Motorwagen ein Fünftel desjenigen Raumes in Anspruch nimmt, dessen dieselbe Trainkolonne mit Pferdebespannung bedarf. Wenn man bedenkt, wie nothwendig einerseits einem operirenden Heere sein Train ist, wie lähmend und hemmend indessen andererseits derselbe auf die Beweglichkeit der Truppen einwirkt, so wird man sich der Ueberzeugung nicht verschliessen dürfen, dass dem Motorwesen in zukünftigen Kriegen eine bedeutende Rolle beschieden sein wird, ganz abgesehen davon, dass auch im Punkte der Unterhaltungskosten und der erreichbaren Geschwindigkeit dem Motor der unbedingte Vorzug vor dem Pferde gebührt. Besonders grosse Erwartungen hegt das belgische Kriegsministerium von der Verwendung des Motors bei der Beförderung von Geschützen schwersten Kalibers, beim Festungskrieg und der Küstenvertheidigung, d. h. also in Fällen, in denen das Pferd bekanntlich oft schon völlig versagt hat.

— **Ein Kanonenboot auf der Eisenbahn** war ein eigenartiges Schaustück, welches der Transport des für den Sudanfeldzug bestimmten Fahrzeuges gewährte. Die „Melik“, welche aus 11 Theilen besteht, die einzeln sich über Wasser halten können, wurde nach einer Mittheilung des Patent- und technischen Bureaus von Richard Lüders in Görlitz von England nach Ismailia transportirt und von hier in einzelnen Theilen durch den Kanal zum Nil. Durch Bolzen zusammengefügt, wurde dann das Schiff auf diesem bis Wady Halfa geschleppt, und hier wieder in Theile zerlegt und auf der Eisenbahn zu einer Stelle oberhalb der Katarakte gebracht. Nachdem es dort endlich gehörig mittelst Vernietung zusammengefügt war, ging es unter eigenem Dampf bis Chartum. Die Länge dieses eigenartigen Stückes Frachtgut beträgt 45 m und die Verdrängung der Wassermenge 140 t.

— **Eine Dauer-Ballonfahrt** ist für das Frühjahr in Aussicht genommen worden. Die Fahrt soll mit dem Zekéli'schen Riesenballon (früher Ballon captif der Berliner Gewerbeaus-

stellung) ausgeführt werden, und zwar soll die Fahrt bezwecken, zu erproben, wie lange sich der Andrée'sche Ballon wohl in der Luft halten konnte. Der Rauminhalt des Zekéli'schen Ballons ist etwa 1200 cbm grösser als der des Andrée'schen Ballons. Der Ballon hat eine Tragfähigkeit von 120 Centnern. Die Hauptschwierigkeit für das geplante Unternehmen bestand bisher in der Beschaffung der ungeheuren Menge von Wasserstoffgas zur Füllung des Ballons; doch ist diese nunmehr beseitigt, denn die vereinigten chemischen Fabriken in Leopoldshall haben sich zur Lieferung dieses Gases bereit erklärt. Das Interesse der Autoritäten der Wissenschaft des In- und Auslandes für diese Ballonfahrt, durch die zweifellos der Weltrekord, dessen sich bisher die Franzosen rühmten, geschlagen wird, ist sehr gross. Der Aufstieg dürfte bei günstigem, nach Osten oder Südosten gehendem Wind voraussichtlich im Mai erfolgen.

— **Im Ballon über den Kanal La Manche.** Eine sehr interessante Luftballonfahrt über den englischen Kanal, bei der auch zum ersten Mal das von Andrée auf seiner Nordpolfahrt benutzte Luftsteuersystem, das aus einer Kombination von Segel und Schlepptau besteht, in Verwendung kam, beschreibt H. Laurence Swinburne in der letzten Nummer von „Black and White". Wir geben den Bericht nach einem Auszug der „N. Fr. Pr.". Die Abfahrt wurde vom Krystallpalast in London um 11 Uhr 38 Minuten vormittags bewerkstelligt, die Landung erfolgte in St. Romain-de-Colbosc, in der Nähe von Havre, um 4 Uhr 35 Minuten nachmittags, so dass die ganze Fahrt 5 Stunden weniger 3 Minuten in Anspruch nahm. Der Weg über die See selbst betrug 70 Meilen, die in 2 Stunden und 36 Minuten zurückgelegt wurden. An der Fahrt betheiligten sich Swinburne und Percival Spencer, der als der beste Aeronaut Englands gilt. „Es war ein kalter Dezembermorgen", sagt Swinburne, „als Spencer mit seinem „Let go" das Signal zum Loslösen der Stricke gab. In 2 Minuten hatte unser Strohkorb, der die Grösse eines Omnibusses hatte, eine Höhe von 1200 Fuss erreicht. Der Nebel, in dem wir aufgestiegen waren, wurde leichter und lichter und war nach kurzer Zeit einem herrlichen blauen Himmel gewichen, von welchem uns die Sonnenstrahlen mit sommerlicher Hitze erwärmten. Ich war kein Neuling in Luftfahrten, aber so rasch hatte mich das Ballongefühl, dem Keiner, der je eine längere Ballonfahrt unternommen hat, entgeht, das Gefühl der absoluten Abgesondertheit von der übrigen Welt, noch nie ergriffen. Es ist ein eigenthümliches, wirklich erhabenes Gefühl, das berauschend wirkt. Wir waren bald auf solcher Höhe — 2600 Fuss — dass das Geräusch der Erde nur dumpf zu uns heraufklang, so dumpf, dass es die Empfindung der Abgeschlossenheit noch vermehrte. Obwohl wir rasch mit dem Winde fuhren, war der Eindruck doch der absoluter Unbeweglichkeit. Unser Ballon war, da wir auf eine längere Reise vorbereitet waren, mit so dichten und schwer zu bewegenden Ventilen zur Ausströmung des Gases versehen, dass wir diese während der Fahrt selbst gar nicht benützten, sondern zur Regulirung der Höhe nur Ballast benutzten. Unsere Steuervorrichtung bestand aus einem 18 Quadratfuss breiten Segel, das an einem Bambusrohr am Rande unseres Korbes angebracht war, während das Schlepptau von der anderen Seite niederhing. Es kann leider nicht gesagt werden, dass unsere Erfahrungen irgend einen Schluss auf die günstigen Chancen des kühnen Nordpolseglers Andrée gestatten. Es war uns nicht möglich, mehr als eine ganz leichte Abweichung von der herrschenden Windrichtung zu erzielen, aber von einer richtigen Selbstbestimmung der Fahrt konnte bei unserer Vorrichtung, die ein genaues Duplikat der Andréeschen war, leider keine Rede sein. Kurz nachdem wir Sussex Downs passirt hatten, sank unser Ballon so weit, dass das Schlepptau die Felsklippen von Beachy Head fast streifte, aber eine kräftige Entleerung von Ballast sendete uns bei der Lloydschen Signalstation wieder 900 Fuss in die Höhe. Auf hoher See war die absolute Stille besonders bemerkenswerth. Der sonst so viel belebte Kanal schien absolut verlassen. Nicht einmal einem Vogel begegneten wir. 10 Minuten vor 3 Uhr zeigte unser Aneroid, dass wir uns in einer Höhe von 5850 Fuss befanden. Einige Minuten nachher war unser Korb ganz nahe dem Wasser und unser Schlepptau ganz in die See getaucht. Hier versuchten wir die Segelvorrichtung nicht ohne Glück, nur war die Kälte so intensiv, besonders da uns gelegentlich Spritzwellen noch mit unwillkommenen kalten Douchen begossen, dass wir nur mit Mühe die nöthigen Handarbeiten verrichten konnten. 10 Minuten vor 4 Uhr waren wir so nahe der Küste, dass wir, um die französischen Klippen zu übersetzen, tüchtig Ballast abwerfen mussten. Wir thaten es in so ausgiebigem Maasse, dass wir bald darauf die höchste Höhe erreichten, welche wir überhaupt auf unserer Fahrt erzielten, nämlich 7000 Fuss. Hier sahen wir die herrlichsten Wolkeneffekte, die sich dem menschlichen Auge darbieten können. Voll stummer Bewunderung segelten wir in diese grossen Massen, die dicht wie Schneeberge schienen, mit herrlichen Purpurrändern, deren strahlendes Roth das Weiss fast dunkel erscheinen liess. Unser Geist war berauscht von der Idee der Unendlichkeit des Weltalls und doch erfüllt von dem stolzen Bewusstsein, dass menschlicher Wille und menschliche Erfindung so über die Kräfte der Natur triumphiren konnten. . . . Unsere Landung wurde kurze Zeit später in St. Romain-de-Colbosc, 14 Meilen von Havre, bewerkstelligt. Wir sanken, durch Oeffnung der Gasventile, von einer Höhe von 6900 Fuss um 4 Uhr 10 Minuten, zu 2000 Fuss um 4 Uhr 27 Minuten, und um 4 Uhr 35 Minuten hatten wir unsern Anker fest in den Ackerboden gebohrt. Drei Monate hatten wir auf den günstigen Tag und die günstige Stunde zur Fahrt gewartet, aber es war wohl der Mühe werth gewesen."

Bücherschau.

— **Die Prüfung und Unterhaltung der Weichen, Kreuzungen und Bahnhofsgleise.** Von Schröter, Vorstand der Betriebsinspektion 2 in Liegnitz. Wiesbaden, J. F. Bergmann, 1899.

Der Verfasser, der schon mehrfach auf dem einschlägigen Gebiete litterarisch thätig war, will in dem vorliegenden 54 Seiten umfassenden Werkchen den mit der Bahnunterhaltung betrauten höheren Beamten ein Hilfsbuch zur Anleitung des ihnen unterstellten Personales geben. Gegen die in dem Büchlein entwickelten Grundsätze ist im allgemeinen nichts einzuwenden, und es ist Schröter gewiss darin beizustimmen, dass eine sorgsame und sachgemässe Unterhaltung der Weichen zu den wichtigsten Aufgaben der Bahnerhaltung gehöre. Möge das Werkchen von den betheiligten Kreisen fleissig studirt werden.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Schliessung des Bahnhofes Köln-Deutz für den Frachtstückgutverkehr und Eröffnung des Bahnhofes Köln-Deutz B. M. für diesen Verkehr.

Am 1. April d. J. wird der Bahnhof Köln-Deutz für den Frachtstückgutverkehr geschlossen und der Bahnhof Köln-Deutz B. M. für den allgemeinen Frachtstückgutverkehr eröffnet. Eilgüter und Wagenladungen werden bis auf weiteres noch auf Bahnhof Köln-Deutz abgefertigt. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Köln in Nr. 13 — Inser.-Nr. 435 — d. Ztg.)

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Am 15. März d. J. wird der an der Strecke Cassel-Giessen zwischen den Stationen

Treysa und Neustadt M. W. neu errichtete Haltepunkt Wiera dem Personenverkehr übergeben. Die Entfernung beträgt von Wiera nach Treysa 6,6 km und von Wiera nach Neustadt M. W. 3,7 km.

Bezeichnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Die an der Strecke Königswusterhausen - Grunow gelegene Station Buckow führt fortan die Bezeichnung Buckow bei Beeskow.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 701 vom 16. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 21. Februar d. J.).

Nr. 737 vom 20. Februar d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die neuen Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1899 (abgesandt am 21. Februar d. J.).

Nr. 755 vom 18. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahngesellschaft auf Theilnahme an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 21. Februar d. J.).

Nr. 756 vom 18. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 21. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Theil II.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. erfährt die besondere Bestimmung zu § 63 (52 L.) auf Seite 374 des Nachtrags I zum Verbandsgütertarif Theil II folgende Ergänzung:

„Bei Berechnung der Lieferfristen sind im Verkehr der Station Trossingen Ort der Trossinger Bahn die für die Frachtberechnung etc. maassgebenden Entfernungen um 5 km zu kürzen."

Diese Ergänzung ist gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Stuttgart, den 20. Februar 1899. (552)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. März neuen Stils d. J. wird im russisch-westpreussischen und Danzig - Warschauer Güterverkehr ein direkter Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz und Holzbaumaterialien in Wagenladungen von russischen Stationen über Mlawa - Illowo nach Danzig und Neufahrwasser zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern eingeführt. Druckstücke des Tarifs sind bei der unterzeichneten Verwaltung, sowie bei den betheiligten deutschen Güterabfertigungsstellen zu haben.

Danzig, am 21. Februar 1899. (553)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Der nach unserer Bekanntmachung vom 26. November v. J. bis zum 31. Dezember 1898 in Geltung gewesene Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen tritt für die Zeit bis Ende Dezember d. J. wieder in Kraft.

Münster, den 21. Februar 1899. (554)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Seeheim der Main-Neckar-Eisenbahn in die Tarifhefte I—IV der Abtheil. D. einbezogen. Der Frachtberechnung sind die um 6 km erhöhten Entfernungen der Station Bickenbach zu Grunde zu legen.

Köln, den 18. Februar 1899. (555)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Preussisch/sächsisch-schweizerischer Güterverkehr.

Am 1. März d. J. tritt unter der obigen Bezeichnung ein neuer Tarif in Kraft, welcher Frachtsätze für den direkten Güterverkehr zwischen den preussisch-sächsischen Wettbewerbs- und Gemeinschaftsstationen Elsterwerda (B. D. B.), Gera (Reuss), Görlitz i. Schl., Kamenz, Leipzig (Berl., bayer., Dresdn., Eilenb., Magdeb. u. thür. Bhf.), Leipzig-Connewitz, Leipzig-Eutritzsch, Leipzig-Stötteritz, Plagwitz - Lindenau, Schönefeld b. Leipzig und Zeitz einerseits und Stationen der schweizerischen Eisenbahnen andererseits enthält.

Durch den neuen Tarif werden u. a. auch neue Frachtsätze für die Beförderung von Obst in Wagenladungen im Verkehre mit Leipzig eingeführt (vergl. Bekanntmachung vom 26. Januar d. J.).

Mit dem oben angegebenen Zeitpunkte treten ausser Kraft die Frachtsätze, welche für die genannten preussisch-sächsischen Wettbewerbs- und Gemeinschaftsstationen enthalten sind:

1. im Tarife für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau, Theil II, Heft 1 vom 1. August 1895 nebst Nachtrag I,
2. im Ausnahmetarife für die Beförderung von Obst im sächsisch-schweizerischen Güterverkehre über Lindau vom 1. Oktober 1893 nebst Nachtrag I,
3. in den Tarifen für den norddeutsch-schweizerischen Güterverkehr Theil II, Heft 5 erste Abtheilung vom 1. Juni 1891 sammt Nachträgen, Heft 5, zweite Abtheilung vom 1. November 1894 sammt Nachträgen und Heft 6 erste und zweite Abtheilung vom 15. Oktober 1893 nebst Nachtrag. I.

Neben zahlreichen Ermässigungen treten durch den neuen Tarif theilweise auch Erhöhungen und Verkehrsbeschränkungen ein. Insoweit dies der Fall ist, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende April d. J. gültig.

Abzüge des neuen Tarifes sind durch die betheiligten Stationen zu erlangen.

Dresden, am 16. Februar 1899. (556)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-sächsischer, Magdeburg-Halle - sächsischer und norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Der vom 1. Februar d. J. an durchgeführten Tarifmaassnahme, wonach im Verkehre mit den Stationen der preussischen Staatseisenbahnen bis Ende Dezember d. J. die Fracht für die Beförderung von Roheis in vollen Wagenladungen nach den Frachtsätzen und Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Wegebaumaterialien berechnet wird, tritt vom 1. März d. J. an auch der grössere Theil der an vorbezeichneten Verkehren betheiligten nördlichen Privateisenbahnen usw. bei. Nähere Auskunft hierüber ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Dresden, den 21. Februar 1899. (557)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab wird die Station Mülheim a. Rh. in den Ausnahmetarif 3 a für Steinsalz einbezogen. Näheres bei den betheiligten Dienststellen.

Essen, den 21. Februar 1899. (558)

Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Von Theil I der Verbandsgütertarife kommt am 15. März 1899 das Heft 9 zur Einführung. Dasselbe enthält besondere Bestimmungen und Frachtsätze für die direkte Beförderung von Kartoffelstärkefabrikaten (Trockenstärke,

Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Kartoffelmehl und Zuckerkouleur) von Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Halle, Hannover, Köln, Magdeburg, Posen und Stettin nach Stationen west-, mittel- und ostschweizerischer Eisenbahnen. Verkaufspreis: 90 ₰.

Karlsruhe, den 11. Februar 1899. (559)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossh. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.
Binnen-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 3 (Kalitarif) auf Seite 27 des Binnengütertarifes vom 1. Juni 1898 wie folgt geändert:

1. Rohe Kalisalze, als Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvenit, sämmtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull oder Torfstaub gemischt;
2. Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia, bis zu einem Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, auch kalzinirt;
3. Kalzinirter gemahlener Kieserit.

Anmerkung: Dieser Tarif findet keine Anwendung auf Sendungen zu gewerblichen oder zu Badezwecken.

Soweit die Anmerkung Erhöhungen zur Folge hat, werden diese erst vom 15. April 1899 ab wirksam.

Stettin, den 17. Februar 1899. (560)
Direktion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Der bis zum Schlusse des vorigen Jahres in Geltung gewesene Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen von Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen, Waldshut und Friedrichshafen nach rheinisch-westfälischen Stationen, sowie von den Stationen Köln-Ehrenfeld, Köln-Gereon, Köln Süd und Köln-Nippes neuer Bahnhof nach den Stationen Dommeldingen und Luxemburg wird mit sofortiger Gültigkeit bis zum 31. Dezember 1899 wieder in Kraft gesetzt.

Köln, den 18. Februar 1899. (561)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1899 wird für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg i. Pr. (Gruppe I) einerseits und der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen (Gruppe II), sowie der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits, ein neuer Gütertarif herausgegeben, durch welchen der Gütertarif vom 1. April 1895 nebst Nachträgen bis auf die darin enthaltenen Entfernungen und Sätze für die Stationen Gutschdorf und Zadel zur Aufhebung gelangt.

Der neue Tarif enthält ausser bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Aenderungen:

a) neue Entfernungen und Frachtsätze für die Station Landsberg a. W. Brückenvorstadt des Direktionsbezirks Bromberg und gültig vom Tage der Betriebseröffnung für Langlieben des Direktionsbezirks Kattowitz,
b) anderweite und ermässigte Frachtsätze und abgekürzte Entfernungen infolge Fertigstellung der Landsberger Warthebrücke für eine grössere Anzahl Stationen.

Die bei einzelnen Stationsverbindungen eintretenden geringfügigen Entfernungserhöhungen erlangen erst vom 15. April d. J. ab Gültigkeit.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Der neue Tarif ist durch Vermittelung der Fahrkartenausgabestellen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 20. Februar 1899. (562)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. März d. J. tritt im Tarif Theil II, Heft 4 ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Chlormagnesium bei Aufgabe von mindestens 10 t auf einen Wagen und Frachtbrief von Stassfurt der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg nach Budapest {dunap. t. p. u. / kelenföld / nyuyoti p. u.} der ungar. Staatsbahn in Höhe von 294 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 20. Februar 1899. (563)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

Zum 1. März d. J. erscheint zum Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarife der Nachtrag IV. Derselbe enthält ausser bereits bekannt gemachten und im Verfügungswege durchgeführten Ergänzungen der Ausnahmetarife neue Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecken Werneuchen-Wriezen a/O., Joachimsthal-Templin, Cosel-Poln.-Neukirch und Koberwitz-Heidersdorf, für die Haltestellen Heinersdorf, Hermsdorf b. Görlitz, Marzahn, Ober-Wüstegiersdorf, Sadewitz und Sambowitz, Entfernungsänderungen infolge Eröffnung der Reststrecke Landsberg a/W.-Brückenvorstadt-Landsberg an der Warthe, abgeänderte Entfernungen für Hammelspring, Neuhof (Mark), Seefeld (Mark), Templin, Vogelsang (Kr. Templin) und Werneuchen, sowie die durch die Strecke Koberwitz-Heidersdorf bedingten Entfernungsabkürzungen. Die in den Bezirk Bromberg übergehende Station Landsberg a/W.-Brückenvorstadt scheidet aus dem Tarife aus. An Stelle des im Verfügungswege eingeführten Ausnahmetarifs 9 S für Schiffsbaueisen tritt der auf Seite 87/90 des Nachtrages aufgenommene, in Kilometertariftabellenform aufgestellte Ausnahmetarif. Abdrücke des Nachtrages IV, welcher noch sonstige Aenderungen und Berichtigungen enthält, sind von den Verkaufsstellen des Tarifs zum Preise von 0,55 ℳ. für das Stück zu beziehen.

Breslau, den 16. Februar 1899. (564)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher, nordwestdeutsch-bayerischer und norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Für Gegenstände von mehr als 10,5 m Länge werden vom 1. März bis 31. August d. J. in Ermangelung von Plattform- oder Schemelwagen geeignete 2achsige Wagen unter Hinzugabe eines Schutzwagens ohne Gebühr für letzteren gestellt im Verkehre preussischer Staatsbahnstationen mit Reichsbahnstationen über geschlossene Strecken der preussischen Staats- und der Reichsbahnen, sowie mit den bayerischen Stationen Aschaffenburg, Gemünden, Ritschenhausen, Meiningen, Lichtenfels, Probstzella, der badischen Station Mannheim, den Main-Neckarstationen Bensheim und Darmstadt, den pfälzischen Stationen Saargemünd und Scheydt b. St. Ingbart und den Stationen der Lübeck-Büchener Bahn im niederdeutschen Verbande.

Hannover, den 18. Februar 1899. (565)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1899 bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Reststrecke Landsberg-Brückenvorstadt-Landsberg a/W. der Nebenbahn Meseritz-Landsberg a/W. werden ermässigte Frachtsätze nach einzelnen Stationen der Strecke Cüstriner-Vorstadt-Kreuz des Direktionsbezirks Bromberg zur Einführung gebracht. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 19. Februar 1899. (566)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Tarifheft 5.

Mit Gültigkeit vom 22. Februar d. J. bis auf weiteres und längstens bis 31. Dezember 1899 treten nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Von Grieskirchen nach	Ausnahmetarif für Holz a
	Pfennig für 100 kg
Sohland	108

Von Wittingau nach	Ausnahmetarif für Holz b
	Pfennig für 100 kg
Falkenstein . . .	90
Löbau i. S. . . .	80
Wülknitz	99

Dresden, den 21. Februar 1899. (567)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Alexandrowoer und deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifhefte 1.

Vom 1. März n. St. 1899 ab werden die Stationen Chojno, Dlonie, Görchen, Gostkowo, Jutroschin, Pakoslaw, Rawitsch Ost, Roszkowo, Sarne, Smolitz, Sobialkowo, Tscheschkowitz-Bienowitz und Wehrse der Liegnitz-Rawitsch-Kobyliner Eisenbahn in die Tariftabellen I und II der Tarifhefte 1 für den Deutsch-Alexandrowoer und Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Bromberg, den 19. Februar 1899. (568)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Zum Tarif Theil II, Heft 3 vom 1. April 1895 tritt am 1. März 1899 ein Berichtigungsblatt in Kraft. Es enthält Ermässigungen der Sätze des Ausnahmetarifs 18 B für die Beförderung von todtem Geflügel und todtem Wild als Frachtgut. Auskunft geben die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 22. Februar 1899. (569)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Die Bekanntmachung vom 11. November v. J. wird dahin ergänzt, dass die in dem Nachtrage I zu unserm Lokaltarif enthaltenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden sind.

Zugleich wird ersucht, die in den Zusatzbestimmungen 9 und 14 zu § 40 der Verkehrsordnung (Seite 2 und 3 des Nachtrages) enthaltene Bezeichnung „Kleinbahn" in „Eisenbahn" ändern zu wollen.

Mühlhausen i/Th., 17. Febr. 1899. (570)
Der Vorstand.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1899 sind in dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 3 (Kalitarif) die Worte:

„ferner kalzinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenprodukten der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalt von 20 % reinem Kali; endlich konzentrirter Kalidünger (aus Karnallit gewonnen), mit einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali"

zu streichen und an deren Stelle zu setzen:

„Kalidüngesalze zu einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali."

Mühlhausen i/Th., 15. Febr. 1899. (571)
Der Vorstand.

Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahngesellschaft.

Mit sofortiger Gültigkeit kommen im Lokalverkehr und im Verkehr mit den Stationen der am hanseatisch-ostdeutschen Verbande und Nord-Ostsee-Eisenbahnverbande betheiligten Verwaltungen für Eis in vollen Wagenladungen bis zum 31. Dezember d. J. die Sätze des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien zur Anwendung.

Neuruppin, den 21. Februar 1899. (572)
Die Direktion.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich preussische Staatseisenbahnen. Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab werden die besonderen Bestimmungen zu § 30, 31 und 32 d. V.-O. im Eisenbahnpersonen- und Gepäcktarif, Theil II für die Bahnstrecken Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn, soweit sie die Abfertigung und Beförderung unverpackter einsitziger Zweiräder betreffen, geändert.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hierselbst.

Die neuen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) derselben genehmigt worden.

Erfurt, den 19. Februar 1899. (573)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Oktober v. J. ist ein neuer Personen- und Gepäcktarif, Theil II, enthaltend:

Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen zwischen Stationen unseres Bezirkes sowie für den Verkehr von demselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatseisenbahnen, in Kraft getreten.

Gleichzeitig sind für einzelne Stationen neue bezw. Ergänzungspreistafeln herausgegeben, wodurch neben Ermässigungen auch unwesentliche Erhöhungen in den Erhebungsbeträgen eingetreten sind. Das Nähere ist in unserm Verkehrsbüreau, Sachsenhausen, Hedderichstrasse 59 zu erfahren.

Die in den Tarif, Theil II aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt.

Frankfurt a/M., den 19. Februar 1899. (574)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Lieferfristen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Lieferfristverlängerung wegen Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und Festtagen.

Mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. Februar 1899, Z. 2202, wird im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmung des § 63, Absatz 11, des Eisenbahnbetriebsreglements die Lieferfrist für jene Frachtgüter (mit Ausschluss von lebenden Thieren), welche auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Lokalbahnen infolge der Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen als auch internationalen Güterverkehr verlängert. Diese Lieferfristverlängerung findet vom 1. März bis 31. August 1899 Anwendung.

Die Thatsache der Beförderungsunterbrechung wird von der Station, in welcher das Gut ruht, auf dem Frachtbriefe handschriftlich oder mittelst Stampiglie vermerkt werden.

Wien, am 18. Februar 1899. (574a)

4. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd- und Maurerarbeiten zur Herstellung der Bahnsteigmauern auf Haltepunkt Hirschgarten Kilometer 13,1—13,3 der schlesischen Bahn soll im Wege öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 4. März 1899, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an die königliche Eisenbahnbauabtheilung I Berlin, Fruchtstrasse 14/15 einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind bei der Bauabtheilung I einzusehen. Die Hefte sind auch von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in Baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Berlin, den 11. Februar 1899. (575)
Königliche Eisenbahnbauabtheilung I.

Lieferung von Schreib- und Zeichenmaterialien.

Die Lieferung der für den Direktionsbezirk Mainz erforderlichen Schreib- und Zeichenmaterialien soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Schreib- und Zeichenmaterialien"

bis zum 13. März d. J., Vormittags 10 Uhr unter der Adresse: „Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion in Mainz" einzusenden. Die Proben sind in besonderem Packet unter derselben Aufschrift, jedoch mit dem Zusatz „Muster" mit einzureichen. Zuschlagsfrist bis 27. März d. J. Die Lieferungsbedingungen und Angebotbogen können bei unserem Centralbüreau Zimmer 51 eingesehen oder gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ von dort bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote erfolgt zu dem angegebenen Zeitpunkte im Verwaltungsgebäude Saal 72.

Mainz, den 21. Februar 1899. (575a)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Gasanstaltsnebenerzeugnissen.

Die bis zum 31. März 1900 in den diesseitigen Gasanstalten zu Magdeburg, Halberstadt, Braunschweig, Jerxheim und Börssum aufkommenden Nebenerzeugnisse, und zwar etwa 100 000 kg Steinkohlentheer, 150 000 kg Gasöltheer, 12 000 kg Kohlenwasserstoff und 100 000 kg Ammoniakwasser sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1—10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

6. k. Mts., Vormittags 11 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. k. Mts.

Magdeburg, den 17. Februar 1899. (576)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentlicher Verkauf

der in den Steinkohlen- und Fettgasanstalten Mainz, Darmstadt und Worms in der Zeit vom 1. April 1899 bis Ende März 1900 voraussichtlich abzugebenden Nebenerzeugnisse als: Kohlentheer, Ammoniakwasser, Kohlenwasserstoff und Oeltheer.

Die Eröffnung der Angebote findet Sonnabend, den 18. März 1899, Vormittags 11 Uhr, im Direktionsgebäude Rhabanusstrasse Nr. 1 Zimmer Nr. 72 statt.

Zuschlagsfrist bis zum 28. März 1899.

Verkaufsnachweisungen und Bedingungen werden gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ (nicht in Briefmarken) im diesseitigen Centralbüreau, Zimmer Nr. 51, abgegeben.

Mainz, den 18. Februar 1899. (577)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Verkauf von Kohlenrückständen.

Die im diesseitigen Bezirke vom 1. April d. J. bis auf weiteres aus den Rauchkammern und Feuerbüchsen der Lokomotiven zu gewinnende Kohlenlösche und Kohlenschlacken soll — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau, hierselbst — Fürstenstrasse 1—10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

13. k. M., Vormittags 11 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 25. k. Mts.

Magdeburg, den 17. Februar 1899. (578)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 21. August Vorm. gemeldet.

Nr. 16. Berlin, am 26. August 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	4	Pack	Eisenkugeln —	115	1	Mannheim	Direktion Mainz	
2	A B	81	1	Koffer	gefüllt —	23	2	Würzburg	Bayerische Stsb.	auf dem Bahnsteig gef.
3	A D	312	1	—	Obstpresse —	45	3	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
4	A K	2	1	Verschl.	Riemenscheiben —	55	4	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	beschr.: Berlin.
5	A L	5591	1	Fass	Anilin —	62	5	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
6	A M	4404	1	Sack	Wäsche —	8	6	Gera	K. E.-D. Erfurt	
7	A P	1	1	Korb	Kleider —	—	7	Passau	Bayerische Stsb.	
8	A T	1	1	Füllhorn	mit künstl. Blumen	—	8	Eilgutabf. Düsseld.-Derend. Hptb.	K. E.-D. Elberfeld	
9	—	—	1	—	Tischeinsatz —		9			
10	B	3733	2	—	Ofenrohre —	1	10	Mannheim	Direktion Mainz	
11	B	—	1	Fass	Eisenwaaren —	37	11	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
12	B	1/15	15	Pack	Unterlagsplatten —	—	12	Münder a/D.	K. E.-D. Hannover	
13	B	—	1	—	Decke —	48	13	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
14	B B.	5	1	—	Kinderstuhl —	5	14	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
15	B C	4961	1	Fass	Seife —	54	15	Gera	K. E.-D. Erfurt	
16	B C F	6303	1	"	Bisquit —	33	16	Heiligenstadt	K. E.-D. Cassel	
17	B G	941	1	Kiste	gefüllt —	123	17	Mannheim	Direktion Mainz	
18	B K	II	1	Holzkoffer	ansch. Kleider —	21	18	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
19	B M	—	2	Fässer	leer —	207	19	Pforzheim	Badische Stsb.	
20	B M	41417	1	Kiste	? —	24	20	Werden	K. E.-D. Hannover	
21	C W	—	1	Tafel	Zinkblech —	8	21	Hornberg	Badische Stsb.	
22	D	—	1	Kollo	Russkasten aus Eisenblech	5	22	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
23	E B	7018	1	—	leeres Fass —	9,5	23	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
24	E H	55	1	Ballen	Manufakturwaaren —	22	24	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
25	E K	—	1	Stück	eiserne Kette —	5	25	Leipzig Magd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	beschr.: Hannover-Röbel b/Waren.
26	E L	8	1	Korbkoffer	? —	43	26	Röbel	Meckl. Friedr. Franzb.	
27	E N	14	1	—	Eisentheil —	6	27	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
28	E N	6	1	Kiste	gef. —	42	28	Heidelberg	Badische Stsb.	
29	E S	327	1	Korb	Eisenwaaren —	37	29	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
30	E S	6 u. 9	2	—	Lagerhölzer —	—	30	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	unter Zollverschluss.
31	E v. S	—	1	Koffer	gefüllt —	83	31	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
32	E W	10154	1	Kiste	Werkzeug —	19	32	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
33	F	10249	1	—	Papierrolle —	21	33	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	bez.: Klingenberg.
34	F	2544	1	Fass	? —	160	34	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
35	F C	7	1	—	l. Petroleumfass —	34	35	Rokitniece	K. E.-D. Bromberg	
36	F C	—	1	Fass	? —	56	36	Birawa	K. E.-D. Kattowitz	
37	F G	2040	1	—	l. Pianokiste —	92	37	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
38	F G	61	1	Kiste	gefüllt —	167	38	Mannheim	Direktion Mainz	
39	F H	2882	1	Fass	? —	41	39	Dorsten	K. E.-D. Essen	
40	F R	118	1	Korb	gefüllt —	16	40	Mannheim	Direktion Mainz	
41	F S	1640	1	Packet	4 eis. Hämmer —	5	41	Durlach	Badische Stsb.	
42	F U	100	1	Sack	Samen —	26	42	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
43	G B	9328	1	Ballen	Gewebe —	82	43	Blumenau O/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
44	G B C	292	1	Kiste	Stahlwaare —	20	44	Neh.-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
45	G K	201	1	Holzkoffer	Ledertaschen usw. —	18	45	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
46	G M	49729	1	Bund	Schnüre —	21	46	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
47	G & P	3225	1	Ballen	Tabak —	60	47	Ludwigslust	Meckl. Friedr. Franzb.	
48	H	—	1	—	eiserne Kette —	—	48	Büchen	K. E.-D. Altona	5,20 m lang.
49	H	26	1	—	l. Oelfass —	—	49	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
50	H E	10002	1	Ballen	Eisenwaaren —	16	50	Posen	K. E.-D. Posen	
51	H E	14622 / 24	1 / 1 / 1	— / — / —	eis. Maschinentheil auf Rädern / eisernes Rad — / Kiste —	1000	51	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
52	H H W	—	2	—	leere Fässer —	46	52	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
53	H H W	692	1	Kiste	Medikamente —	16	53	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
54	H K	25559	1	—	leerer Korb	3	54	Mannheim	Direktion Mainz	
55	H L F	2014/15	2	—	leere Teuten	10	55	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
56	H R	1397	1	Lattenkiste	Packheu	23	56	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
57	H S	—	1	Bund	Estragonkraut	9	57	Leipzig Eilb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
58	H W	2	1	Kiste	Butter	6	58	Emmerich	K. E.-D. Essen	
59	J	2045	1	Beutel	eis. Winkel u. Schrauben	25	59	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
60	J D M C	6864	1	Kiste	Cigarren	18	60	München Centr.	Bayerische Stsb.	
61	J E	3465	1	„	glasirte Thonplatten	33	61	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
62	J G H	1401	1	Hobbock	leer	9	62	Offenburg	Badische Stsb.	
63	J K	10	1	Sack	Bindfaden in Rollen	31	63	Eschweiler-Th.	K. E.-D. Köln	
64	J L H	3167	1	Pack	26 eis. Anker	11	64	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
65	J S	596	1	Rolle	Packleinen	108	65	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
66	K	17679	1	Kübel	2 Käse	141	66	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
67	K	—	1	Korb	Birnen	17	67	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
68	K	867	1	Fass	Lederfett	41	68	Weissenhöhe	K. E.-D. Bromberg	
69	K	—	1	Korb	Obst	10	69	Geltendorf	Bayerische Stsb.	
70	K	216	1	„	Käse	55	70	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
71	K B	3462	1	Ballen	Gurten	87	71	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
72	K C	538	1	Fass	gefüllt	188	72	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
73	K H	5935	1	Rolle	Packpapier	35	73	Vöhringen	Bayerische Stsb.	
74	K S	4861	1	—	kl. Waschtisch aus Eisenblech	7	74	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
75	L	3830	1	Kiste	?	—	75	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
76	L G	1655	1	—	leeres Fass	24	76	Riedlingen	Württemberg. Stsb.	
77	L N	1039	1	Kiste	unbekannt	38	77	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
78	L S	599	1	„	Tücher	46	78	Untersteinach-Stadtsteinach	Bayerische Stsb.	
79	L W	11	1	—	Abflussbecken (in Holzwolle)	11	79	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
80	M	1227	1	Korb	Lack	23	80	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
81	M	10	1	Kiste	Wein	24	81	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
82	M	12010	1	Pack	Gummiwaaren	—	82	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr.: Kiel.
83	M —	75 243. 295	2	Kisten	Würfelzucker	108	83	Heidelberg	Badische Stsb.	
84	M	305	1	—	Schränkchen in Stroh	26	84	München Centr.	Bayerische Stsb.	
85	M	28985	1	Fass	Oel	210	85	Nürnberg Centr.	„	
86	M B	4388	1	Kiste	gefüllt	35	86	„	„	
87	M & Co.	3649	1	Bund	Schläuche	5	87	Hammerau	„	
88	M C	101	1	Kollo	Säcke	25	88	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
89	M H	—	2	—	hölz. Wandgestelle	3	89	Cleve	K. E.-D. Köln	
90	M K	11	1	Korb	wertblose Emballage	18	90	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
91	M P M	—	1	„	leer	3	91	Mannheim	Direktion Mainz	
92	N B	—	1	Kollo	Lagerkasten	—	92	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
93	O D	30140	1	Beutel	Kaffee	9,5	93	Bettenhausen	K. E.-D. Cassel	
94	P	54211	1	Kiste	Tabak	21	94	Stuttgart Hptb.	Württemberg. Stsb.	*)
95	P C	—	1	Pack	8 eis. Schlagleisten zu einer Nähmaschine	30	95	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
96	P & Cie.	532	1	Kiste	Blechdosen	132	96	Auerbach	Main-Neckarb.	**)
97	P H	—	1	Platte	Zink	10,5	97	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
98	P J	8441	1	Kiste	Cigarren	48	98	Posen	K. E.-D. Posen	
99	P K	1	1	Korb	Kruken aus Blech	4	99	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
100	P W J	5847/48	2	Kisten	Taschenuhren	121	100	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
101	R N	5458	1	Ballot	gefüllt	33	101	München Centr.	Bayerische Stsb.	
102	R R	12575	1	Kiste	Käse	115	102	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	mit „London" beschr.
103	R Sch	462	1	Verschlag	Fahrrad	30	103	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
104	S	2	1	Bund	6 Gusstheile	58	104	Bruchsal	Badische Stsb.	
105	S	524443	1	Pack	Eisenwaaren	5	105	Mannheim	Direktion Mainz	
106	S G	6	1	—	Wagenwende	42	106	Posen	K. E.-D. Posen	
107	S L W S	28 4102	1	—	leeres Fass	50	107	Mocker	K. E.-D. Bromberg	
108	T G	134	1	Pack	Papier	14	108	Pforzheim	Badische Stsb.	
109	T M	—	1	Sack	gebr. Küchengeschirr	16	109	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
110	T V B	98	1	—	Telegraphenstange	94,5	110	Tremessen	K. E.-D. Bromberg	
111	U H M (eingegossen)	—	20	—	Stahlknüppel	102	111	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
112	v H	918	1	Pack	Sprungfedern	25	112	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
113	V O C O	263	1	Kiste	Maschinentheile	18	113	Schrobenhausen	Bayerische Stsb.	
114	W	—	1	Korb	Obst	7	114	Weiden	„	
115	W A	80	1	Ballen	Kleiderstoffe	26	115	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
116	W C	1	1	Sack	leere Säcke	15	116	Solingen	„	
117	W H	—	1	—	Bindekette	—	117	Soest	K. E.-D. Cassel	
118	W K	57	1	Pack	Kaminschieber	7	118	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
119	W L	201	1	Ballen	gefüllt	20	119	Mannheim	Direktion Mainz	
120	W S	201	1	„	gefüllt	20	120	Mannheim	Direktion Mainz	
121	W M	78	1	—	Schliesskorb	—	121	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
122	W R	—	1	Sack	Hölzer, Stricke, Draht	21	122	Coblenz	K. E.-D. Köln	

*) In Packetchen mit der Firma: P. J. Landfried in Heidelberg.
**) Die Blechdosen tragen die Aufschrift: „Pure flake Graphite".

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
123	W S	4052 1563 405	3	Stück	leere Fässer —	360	123	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
124	W S	714	1	Kiste	leere Flaschen, alte Kleider	23	124	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
125	Z B / M V	— / 3266	1	—	eiserne Welle in Leinen	18	125	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
126	W. Bender	7908	1	—	Schachtsdeckel —	9	126	Wiesloch	Badische Stsb.	
127	Berger & Haase	—	1	Ballen	Schirmbezüge —	34	127	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	bekl. Essen-Berlin.
128	Eder in Bercha	—	1	—	1. Milchkübel —	2	128	Starnberg	Bayerische Stsb.	
129	Egestorff's Salzwerke	3	1	Sack	Salz —	50	129	Pyrmont	K. E.-D. Hannover	
130	Eisenach D D	7637	1	Fass	leer —	33	130	Magdeburg-N.	K. E.-D. Magdeburg	
131	Essen	20469	1	Wagen	Steinkohlen —	10 000	131	Neudamm	Stargard-Cüstriner	*)
132	Essen	42680	1	„	Grubenholz —	—	132	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
133	Eppinghausen Dortmund	—	1	Pack	eiserne Stangen —	23	133	Dortmund Süd	„	
134	Firma	73428	1	—	1. Cylinder —	22	134	Brohl	K. E.-D. Köln	bekl. Hasslinghausen-Ruhrort a/Rh.
135	Frkft.	28920	1	Wagen	Kohlen —	—	135	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
136	Gebr. Hauf	1794	1	—	1. Blechflasche —	2	136	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
137	K & C Inowrazlaw	—	1	Kollo	2 Stück Eisentheile —	5,5	137	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
138	Eisenwerk Krämer	—	1	—	Eisenweichschwelle —	—	138	Messel	Direktion Mainz	
139	Löksch	—	1	Korb	Salat —	17	139	Pfeddersheim	„	
140	Meyer Hannover	—	1	Handkoffer	? —	—	140	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
141	Mikado D. R. P.	19990 86928	1	—	eis. Spülkasten —	19	141	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
142	C. W. Müller	—	1	—	leeres Fass —	—	142	Saarbrücken	St. Johann-Saarb.	
143	Rudelstadt	—	1	Pack	leere Säcke —	24	143	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
144	Schlossbrauerei Schöneberg	1	—	Fass	leer —	34	144	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
145	Tandem Bearing Metall	—	1	Block	Blei —	4	145	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
146	Union	9989	1	Kübel	Margarine —	29	146	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	
147	Vlotho	7712 7749	2	Kisten	Margarine —	35	147	Vlotho	K. E.-D. Hannover	
148	Zwingenberg	—	1	Gebund	Stahl —	9	148	Zwingenberg	Main-Neckarbahn	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
149	blau	I	2	Stangen	Rundeisen —	13	149	Rinteln	K. E.-D. Hannover	
150	gelb	II	1	—	Eisenplatte —	1,8	150	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
151	—	1—9	1	Bund	9 Kübel, leer —	20	151	Cleve	K. E.-D. Köln	
152	weiss	IIII	47	—	Eisenstäbe —	—	152	Broich	K. E.-D. Essen	
153	—	V	1	Korb	Heidelbeeren —	4	153	Elze	K. E.-D. Hannover	
154	—	6	1	—	gusseis. Röhre —	13	154	Waldhof	Direktion Mainz	
155	—	12	1	Pack	Kleider —	16	155	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
156	—	128	1	Leine	— —	—	156	Mannheim	Direktion Mainz	
157	—	215	1	Packet	Kleiderstoffe —	4,5	157	Kempen Gep.-Abf.	K. E.-D. Köln	
158	—	289	1	—	leerer Korb —	3	158	Dremmen	„	
159	—	305	1	Handkoffer	Gepäck —	16	159	Basel	Badische Stsb.	Alexandrow-Thorn bezettelt.
160	—	316	1	—	brauner Segeltuch-Handkoffer	5	160	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
161	—	299 2449 5096 —	4	—	Schlösser —	—	161	München Südb.	Bayerische Stsb.	
162	—	407	1	Ballen	Nutritia —	51	162	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
163	—	444 470	2	—	Holzhaspeln —	31	163	Elberfeld	„	
164	Packmeisterkarte	446	1	—	kl. weisser Schliesskorb	6	164	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	nicht abgenommenes Gepäck.
165	—	1483	1	—	Fahrrad —	—	165	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
166	—	2593	1	—	Vorhängeschloss —	—	166	Kufstein	Bayerische Stsb.	
167	—	3235	1	—	leere Kiste —	12	167	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Berlin.
168	—	14983	1	Kiste	Wachstafeln —	18	168	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
169	rother Punkt	—	1	—	gusseis. Rädchen —	4	169	Kandrzin	K. E.-D. Kattowitz	
170	Strich gelb	—	1	—	Ofenplatte —	—	170	Kreuzburg	„	

*) Ohne Bezettelung. Kreideanschrift: „Nach Neudamm".

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
171	schwarzer Strich	—	1	—	eis. Achslager von 50 cm Länge	10	171	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
172	Strich blau	—	1	—	Gasrohr mit Muffe —	6	172	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
173	Strich blau	—	1	—	Gasrohr ohne Muffe	13	173	„	„	
174	I I	323	1	Fass	leer —	12	174	Mannheim	Direktion Mainz	
175	rother Strich	—	2	—	Drahtseile —	19	175	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
176	rother Strich	—	2	Stäbe	Eisen —	15	176	Hof	Bayerische Stsb.	
177	TE KC	19125	1	—	leere Kiste —	22	177	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr.: Lübeck.
178	H	1100	1	Ballen	Stiele —	16	178	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
179	e	2181/82	2	Kisten	Rosinen —	27	179	Penzlin	Meckl. Friedr. Franzb.	beschr.: Penzlin.
180	S	283	1	Kollo in Leinen	Salzstein —	20,5	180	Penzlin	Meckl. Friedr. Franzb.	beschr.: Penzlin.
181		58 × 15 × 7	1	Stab	Eisen —	22	181	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
182	—	—	1	Pack	eiserne Absatzstifte	5	182	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
183	—	—	1	—	gusseis. Becken —	8	183	Arnstadt	„	
184	—	—	1	—	Besen —	3	184	Bonn	K. E.-D. Köln	
185	—	—	2	—	Bergstöcke —	?	185	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
186	—	—	1	Korb	Blechflasche mit grauer Eisenfarbe	22,5	186	Hohenbocka	K. E.-D. Halle a/S.	
187	—	—	1	„	leere, alte Blechflasche	—	187	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
188	—	—	1	—	eis. Bohrrohr —	10	188	Mannheim N. V.	Direktion Mainz	ca. 2 m lg.
189	—	—	1	Pack	eis. Bratpfanne —	30	189	Altenessen	K. E.-D. Essen	
190	—	—	3	—	Bretter aus Nussbaumholz	48	190	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	je 5 m lg.
191	—	—	6	—	Bretter —	—	191	Stendal	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
192	—	—	1	Bund	Bretter —	23	192	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
193	—	—	1	—	eis. Bufferstange —	30	193	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
194	—	—	1	—	Bügelofenuntergestell	10	194	Stuttgart Hptb.	Württemberg. Stsb.	
195	—	—	1	—	Centrifugentheil	3	195	Achim	K. E.-D. Hannover	
196	—	—	2	Stück	eiserne Dachsteine —	4	196	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
197	—	—	2	Gestelle	Dez.-Waagen —	58	197	Mannheim	Badische Stsb.	
198	—	—	1	Bund	8 Stück eis. Eckstützen	5	198	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
199	—	—	1	Kollo	Eisen —	11,5	199	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
200	—	—	1	—	I-Eisen, 170 cm lg. —	18	200	Altena	„	
201	—	—	1	—	Stange Eisen —	9	201	Obernigk	K. E.-D. Breslau	
202	—	—	1	Bund	T-Eisen —	62	202	Rastatt	Badische Stsb.	
203	—	—	2	Stück	kieferne Eisenbahnschwellen (ungetränkt)	122	203	Rehfelde	K. E.-D. Bromberg	
204	—	—	3	—	verzinkte Eisenrohre	19	204	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
205	—	—	2	—	Eisentheile, verzinnt	2,5	205	Pforzheim	Badische Stsb.	
206	—	—	2	Kolli	Eisentheile (Muffen)	9	206	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
207	—	—	1	—	Eisenthüre —	4,5	207	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
208	—	—	1	Sack	verzinnte Eisenwaaren	14,5	208	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
209	—	—	1	—	Esse —	13	209	Leopoldshöhe	Badische Stsb.	
210	—	—	1	—	Fahrrad —	—	210	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
211	—	—	1	—	Fahrradklingel —	—	211	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
212	—	—	1	—	Feldbahnschienenrahmen	70	212	Rogätz	K. E.-D. Magdeburg	
213	—	—	1	Büchse	Fett —	5	213	Appenweier	Badische Stsb.	
214	—	—	1	Stange	Flacheisen —	11	214	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
215	—	—	1	„	Flacheisen —	16	215	Iserlohn	„	5,1 m lang, 30 × 12 mm.
216	—	—	1	Sack	Garn —	12,5	216	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
217	—	—	1	—	Gasrohr —	—	217	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
218	—	—	6	Stangen	Gasröhren —	29	218	Posen	K. E.-D. Posen	
219	—	—	1	Kollo	3 eis. Gusslöffel —	6,5	219	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
220	—	—	1	Pack	Gusstheile —	2	220	Pforzheim	Badische Stsb.	
221	—	—	1	—	Gussständer —	12	221	Mannheim	Direktion Mainz	
222	—	—	3	—	Handkörbe mit Deckel	2	222	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
223	—	—	4	Pack	Hanfliederung —	22	223	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
224	—	—	2	—	Hämmer —	—	224	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
225	—	—	1	Pack	eis. Haspen —	—	225	Neisse	„	
226	—	—	1	Sack	Holzkohlen —	20	226	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
227	—	—	1	Pack	eiserne Schrauben —	1	227	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
228	—	—	10	Stück	Holzrungen —	35	228	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
229	—	—	2	—	Holzschuhe —	1	229	Treuchtlingen	Bayerische Stsb.	
230	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	—	230	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
231	—	—	1	Pack	Hufeisen —	23	231	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
232	—	—	1	—	Kammrad —	28	232	Düsseld.-Grafenberg	K. E.-D. Elberfeld	
233	—	—	6	—	gusseis. Kammräder	26	233	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
234	—	—	3	Kisten	leer —	76	234	Kiel	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
235	—	—	1	—	Kindersportwagendeichsel	0,5	235	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
236	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	13,5	236	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
237	—	—	2	—	Kinderholzstühle —	3	237	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
238	—	—	1	—	Koffer —	12	238	Halbe	K. E.-D. Halle a/S.	
239	—	—	1	Koffer	gefüllt —	43	239	München Centr.	Bayerische Stsb.	
240	—	—	1	Pack	Kohlenschaufeln —	30	240	Duisburg	K. E.-D. Essen	
241	—	—	1	"	3 viereckige Körbe —	9	241	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
242	—	—	1	"	14 runde Körbe —	19	242	"		
243	—	—	1	"	2 Körbe —	3	243	Neuhaldensleben	K. E.-D. Magdeburg	
244	—	—	1	—	Korbblechflasche —	4	244	Stuttgart Gep.	Württemberg. Stsb.	
245	—	—	1	Korbfl.	gefüllt —	45	245	Aachen	K. E.-D. Köln	
246	—	—	1	—	Krahnenkette —	108	246	Düren	"	
247	—	—	1	—	Kreissäge —	13,5	247	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
248	—	—	1	—	Laterne —	—	248	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
249	—	—	1	—	Lederhandkoffer —	16	249	Pforzheim	Badische Stsb.	
250	—	—	1	Ballen	weisses Leinen —	—	250	Emmerich	K. E.-D. Essen	
251	—	—	1	—	Luftpumpe für Fahrrad	—	251	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
252	—	—	1	Sack	Maisschrot —	75	252	Pössneck S.	K. E.-D. Erfurt	
253	—	—	1	—	Maschinentheil —	100	253	Heidelberg	Badische Stsb.	
254	—	—	1	Stück	eis. Maschinentheil —	1	254	Neustadt O/S.	K. E -D. Kattowitz	
255	—	—	1	Pack	Messstäbe —	7	255	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	
256	—	—	2	—	Messlatten u. 2 Markirzeichen	—	256	Eschweiler Gep.-Abf.	K. E.-D. Köln	
257	—	—	1	Block	Messing —	6	257	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
258	—	—	1	Kollo	Messing —	0,75	258	Harburg	K. E.-D. Altona	
259	—	—	1	—	Ofenrohrkappe —	5	259	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
260	—	—	1	Bund	Pfannen —	18	260	Mannheim	Badische Stsb.	
261	—	—	1	Korb	Pflaumen —	16	261	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
262	—	—	2	—	Pflugräder —	8	262	Aachen	K. E.-D. Köln	
263	—	—	1	Sack	Putzwolle —	125	263	Bretten	Badische Stsb.	
264	—	—	1	—	eisernes Rad —	44	264	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
265	—	—	1	—	Riemen, 2 m lg. —	—	265	K.-Deutz	K. E.-D. Köln	
266	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	4	266	Pforzheim	Badische Stsb.	
267	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	22	267	Gera	K. E.-D. Erfurt	
268	—	—	1	Pack	eiserne Ringe —	26	268	Eschweiler-Th.	K. E.-D. Köln	
269	—	—	1	Partie	trockene Rindshäute	—	269	Kirn	Direktion Mainz	in Wagen Breslau 11101.
270	—	—	1	—	gusseis. Rohr —	20	270	Posen	K. E.-D. Posen	
271	—	—	1	—	Röhre, anschein. Erdbohrer	33	271	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
272	—	—	1	Pack	leere Säcke —	31	272	Gostyn	K. E.-D. Posen	
273	—	—	1	"	alte, leere Säcke —	16	273	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
274	—	—	1	"	leere Säcke —	8	274	Posen	K. E.-D. Posen	
275	—	—	2	Stück	leere Säcke —	25	275	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
276	—	—	6	—	Saufnuben —	10	276	Mannheim	Direktion Mainz	
277	—	—	1	Ballen	Schedden (Gewebe) —	8	277	Brieg	K. E.-D. Breslau	
278	—	—	1	—	grosser Schliesskorb, weiss mit Eisenstange und Schloss	57	278	Friedland	K. E.-D. Cassel	
279	—	—	1	Korb	Schlüssel —	14	279	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
280	—	—	1	—	l. Schmalzkübel —	7	280	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
281	—	—	1	Pack	Schrauben —	0,5	281	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
282	—	—	1	—	Schwarzwaldsäge —	3,5	282	Immendingen	Württemberg. Stsb.	
283	—	—	1	Sack	Schrot —	100	283	G.-A. Grossbreitenbuch	Central-Verw. f. Sekundärb.	
284	—	—	1	"	4 Segeltuchdecken —	—	284	Gruiten	K. E.-D. Elberfeld	
285	—	—	1	Bund	Spahn —	7	285	Lissa i. P.	K. E.-D. Posen	
286	—	—	2	Stück	Spaten —	—	286	Leipzig Mgdb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
287	—	—	1	Kollo	Spiralfedern —	—	287	Bingerbrück	Direktion Mainz	
288	—	—	1	Bund	Stahl —	43	288	Gaggenau	Badische Stsb.	
289	—	—	1	"	2 eis. Stangen —	—	289	Neunkirchen	St. Johann-Saarbr.	
290	—	—	9	—	Ständer —	230	290	Heidelberg	Badische Stsb.	
291	—	—	4	Stück	polirte Stäbe —	3	291	Dt. Krone	K. E.-D. Bromberg	
292	—	—	1	—	Stopfhacke mit Stiel	—	292	Coblenz	K. E.-D. Köln	
293	—	—	2	—	Taue —	6	293	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
294	—	—	1	—	Thermometer im Futteral	—	294	Neisse	K. E.-D. Breslau	
295	—	—	1	—	kl. runder Tisch —	5	295	Lütgendortmund	K. E.-D. Essen	
296	—	—	1	—	gedrehter Tischfuss —	8	296	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
297	—	—	1	Korb	Thürbänder —	26	297	Reden	St. Johann-Saarbr.	
298	—	—	2	Bund	kupferne Zündnadeln	44	298	Reden	St. Johann-Saarbr.	
299	—	—	1	—	Waschkessel aus Zinkblech	12	299	Eschweiler-Th.	K. E.-D. Köln	
300	—	—	1	Bund	Weiden —	12	300	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
301	—	—	1	Sack	Weisskohl —	42	301	Tondern	K. E.-D. Altona	
302	—	—	3	Stück	Winkeleisen —	21	302	Düsseld.-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
303	—	—	1	Sack	Zwiebel —	36	303	Stuttgart Hptb.	Württemberg. Stsb.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 17. | 1. März 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Fahrplanbetrachtungen.

Zu den wichtigsten, aber auch schwierigsten Aufgaben der Eisenbahnverwaltungen gehört zweifellos die Aufstellung der Fahrpläne; denn diese sollen nicht blos das Publikum befriedigen, sondern auch den Verkehrsverhältnissen und Einrichtungen derart angepasst sein, dass Verspätungen und andere Unregelmässigkeiten vermieden und die wirthschaftlichen Interessen der betreffenden Eisenbahn gewahrt werden. Zur öffentlichen Kritik ist hier mehr, als vielleicht auf irgend einem anderen Gebiete, Gelegenheit gegeben. Diese Kritik beschränkt sich zumeist auf die Personenzugfahrpläne, da die Güterzugfahrpläne nur für den Dienstgebrauch ausgegeben und nicht veröffentlicht werden. Hinsichtlich dieser lauten die Urtheile des Publikums daher entweder nur lobend wegen schneller oder tadelnd wegen langsamer Beförderung der Güter. Da Anerkennungen aber höchst selten sind, nicht ausgesprochener Tadel schon gewissermaassen als Anerkennung aufzufassen ist, so bilden die Klagen über langsame Güterbeförderung gegenüber gegentheiligen Auffassungen weitaus die Mehrzahl.

Es liegt in der Natur der Sache, dass jeder, welcher mit der Eisenbahn fährt oder auf derselben Güter befördern lässt, sich für berechtigt hält, für seine an die Eisenbahn gezahlten Transportkosten eine abfällige Kritik zu üben, sobald den Ansprüchen, die er stellen zu dürfen glaubt, nicht genügt wird. Da die Ansprüche der einzelnen aber ausserordentlich verschieden sind, so ergibt sich naturgemäss, dass es eben nicht jedem recht zu machen ist.

Je mehr neue Bahnen gebaut werden, je mehr Knotenpunkte entstehen, auf welchen Anschlüsse herzustellen sind, desto schwieriger wird die Aufstellung der Fahrpläne. Hier Kritik zu üben, welche oft in der heftigsten Weise sich äussert, ist jedenfalls sehr viel leichter, als selbst besseres zu schaffen.

Die Konstruktion der Fahrpläne ist der Theil der Betriebstechnik, der, soweit mir bekannt, wenig gelehrt, sondern im allgemeinen durch die Praxis erworben wird, grosses Interesse und einen weiten Blick für Eisenbahneinrichtungen voraussetzt.

Derjenige, welcher nur nach theoretischen Grundsätzen unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen Fahrpläne entwirft, ohne die Bedürfnisse und Einrichtungen der zu berührenden Stationen persönlich zu kennen, wird ebenso wenig einen guten Fahrplan zustande bringen, wie derjenige, welchem die Fahrplantheorie nicht geläufig ist. Hier kann natürlich eingewendet werden, dass wegen der lokalen Bedürfnisse sehr leicht sachgemässe Erkundigungen eingezogen werden können. So viel ich aber auch den Werth solcher Berichte zu schätzen weiss, so haben dieselben doch gewöhnlich ihren Ausgangspunkt auf den einzelnen Stationen selbst, deren Vorsteher naturgemäss nur für den eigenen Bahnhof Interesse haben und deshalb oft und leicht übertriebene Ansprüche stellen, welche bei dem Entwurf des Fahrplanes geniren, sobald der Konstrukteur nicht selbst die Verhältnisse beherrscht. Vorzugsweise trifft dies bei den Güterzügen zu, welche gewissermaassen als Gradmesser für einen geordneten Betrieb in sehr vielen Fällen angesehen werden können.

Ohne Anwendung eines graphischen Netzes ist die Ausarbeitung sachgemässer Fahrpläne überhaupt nicht angängig.

Demnächst handelt es sich um die Fahrzeiten. Die Bestimmungen im § 26 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen und im § 27 der Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands enthalten die Grenzen der Geschwindigkeiten, mit denen sich die verschiedenen Züge bewegen dürfen. Sind alle diese Verhältnisse, auch die Beschaffenheit der Lokomotiven usw., dem Konstrukteur bekannt, so vermag er einen Zug in

Da der Zug aber bereits in A 30 Minuten infolge des Abwartens eines verspäteten Zuges aus Richtung y zurückgehalten worden ist, kann er die Station B vor dem Schnellzuge nicht mehr erreichen, sondern muss schon auf einer vorgelegenen Station ausserfahrplanmässig überholt werden, wo der Schnellzug nicht anhält. Die Folge davon ist, dass alle Reisenden, welche vom Personenzuge Nr. 000 der Stationen von A bis B in B auf den Schnellzug übergehen wollten, diesen nicht zu erreichen vermögen, dass sogar der Anschluss an einen anderen in B nach einer Seitenstrecke abfahrenden Zug auch nicht hergestellt werden kann, weil der letztere höchstens 20 Minuten auf den verspäteten Zug Nr. 000 warten darf."

Ich wollte hierdurch nur zeigen, wie ausserordentlich wichtig es ist, diese Wartezeiten dem Lauf des Zuges und nicht dem Wunsche oder Bedürfnisse einer einzelnen Station oder eines einzelnen Bezirks anzupassen. Die Aufstellung der Wartezeitentabelle muss deshalb nothwendig dem Fahrplanbüreau der betreffenden Verwaltung vorbehalten bleiben, der Aufsteller darf sich nicht von den Lokalberichten abhängig machen.

Die Veröffentlichung der Wartezeiten wird durch Plakate wie bei den Fahrplänen wohl möglich sein; auch könnten sie einen Anhang des Taschenkursbuches bilden, welches die meisten Verwaltungen zum Preise von 0,50 ℳ. jetzt amtlich herausgeben. Mit Sicherheit ist anzunehmen, dass das so erweiterte Fahrplanbuch einen sehr viel grösseren Absatz finden würde, als es ohne einen solchen Anhang der Fall ist.

Sehr viele Reisende können jetzt auf die kleine Ausgabe des Fahrplanes seitens der einzelnen Direktionen verzichten, weil sie im Besitz eines allgemeinen, grösseren Fahrplanbuches sind. Ein solches kann aber die Wartezeiten für sämmtliche Züge nicht bringen; denn es würde einen viel zu grossen Umfang annehmen, das kleine Fahrplanbuch also zweifellos werthvoller werden.

Bei Aufstellung der Fahrpläne ist ferner darauf zu achten, dass den Bestimmungen im § 32 der Betriebsordnung entsprochen wird. Hat ein Zug auf einer längeren Strecke an jeder Station zu halten und betragen die Entfernungen nicht volle Kilometer, so kann leicht eine grössere Zeit verloren gehen, weil im Allgemeinen mit halben Minuten nicht gerechnet wird, Bruchtheile aber, um nicht eine kürzere als zulässige Fahrzeit vorzuschreiben, auf volle Minuten aufwärts abzurunden sind.

Hierauf ist bereits vor einiger Zeit in dieser Zeitung vollständig richtig aufmerksam gemacht worden. Dieser Uebelstand ist aber zu vermeiden. Die Betriebsordnung schreibt lediglich vor, dass die kürzeste und die fahrplanmässige Fahrzeit von Station zu Station dem Fahrpersonal mitzutheilen sei und dass in einem Fahrbericht die Ankunfts- und Abfahrtszeiten auf allen Haltepunkten pünktlich und genau einzutragen seien. Auch die Aufenthaltszeiten noch besonders anzugeben, wird nicht gefordert.

Die Behauptung, dass mit Bruchtheilen von Minuten nicht gerechnet würde, ist nicht ganz zutreffend, die kürzesten Fahrzeiten von Station zu Station können gar nicht anders, als in Bruchtheilen angegeben werden, wie aus den Dienstfahrplanbüchern ersichtlich sein wird. Hiernach besteht wohl kein Hinderniss, auch die fahrplanmässige Fahrzeit durch Bruchtheile auszudrücken und ebenso die Ankunftszeit auf der Station. Nur bei grösseren Stationen mit längerem Aufenthalt, wobei im Plakatfahrplan die Ankunftszeit angegeben wird, müsste mit ganzen Minuten gerechnet werden, ebenso wie bei der jedesmaligen Abfahrtszeit, welche im Dienstfahrplan und zwar sowohl im graphischen wie im Plakatfahrplan übereinstimmend in ganzen Minuten auszudrücken ist. Da wo keine volle Minute auf den Aufenthalt zu verrechnen ist, könnte der Eintrag über den Aufenthalt überhaupt fort bleiben; wird dann ab und zu etwas mehr wie eine Minute Aufenthalt eingeschoben, wo eine Minute genügend wäre, so gleichen sich die Bruchtheile von Kilometern mit der Fahrzeit allmählich aus.

(Schluss folgt.)

Ueber die sibirische Eisenbahn als Welthandelsstrasse

schreibt die Münchener „Allgem. Ztg.":

„Vielfach macht sich in der Oeffentlichkeit die Anschauung geltend, mit der Vollendung der sibirischen Eisenbahn stehe eine vollkommene Umgestaltung des europäisch-ostasiatischen Handels in sicherer Aussicht, da der neue transsibirische Handelsweg als ebenbürtiger Nebenbuhler der bisherigen Seehandelsstrasse um Asien wenn auch nicht den ganzen, so doch wenigstens einen grossen Theil des Waarenverkehres zwischen Europa und dem fernen Osten an sich reissen werde. Die „Chemikerzeitung" erörtert in einem Artikel dieses Thema und gibt der Ueberzeugung Ausdruck, dass dieses nicht der Fall sein wird. Der ostasiatisch-europäische Handel nimmt gegenwärtig bekanntlich seinen Weg durch den Suezkanal und sogar das in ungeheuerer Erstreckung mit China grenzende Russland bezieht in neuerer Zeit seinen Thee aus China fast ausschliesslich (durch die Dampfer der ‚Freiwilligen Flotte') auf diesem Wege. Der nach Russland importirte Thee bildet sonst fast den einzigen Gegenstand des Handels dieses Landes mit China — der russische Export dorthin ist nur ganz unbedeutend.

Die Entfernung von Port Arthur bis zu den Häfen der Nordsee, an deren Gestaden das Gros des europäisch-ostasiatischen Handels sich abwickelt, beträgt auf dem sibirischen Ueberlandweg annähernd 11 000 km. Nehmen wir nun als denkbares Maximum an, dass ein Frachtzug diese Strecke mit der Durchschnittsgeschwindigkeit von 240 km pro Tag (also, allen Aufenthalt mit eingerechnet: 10 km pro Stunde) zurücklegt, so wird er für die ganze Tour nicht weniger als 46 Tage nöthig haben, also ungefähr dieselbe Zeit, in der die Dampfer des norddeutschen Lloyd ihre Fahrt von Bremen bis Shanghai zurücklegen (d. h. 40—47 Tage). Berechnen wir nach höchst mässigem Ansatz die Bahnfracht je nach den Güterklassen nach dem Streckensatz von 2—10 ₰ für je 1 000 kg (1 t) und 1 km, so gelangen wir zu dem Resultat, dass 1 t Fracht von Port Arthur oder Wladiwostok zur Nordsee oder zurück im günstigsten, billigsten Fall für 220 ℳ. befördert werden könnte, welcher Betrag jedoch je nach der Güterklasse bis zu 1 100 ℳ. steigen würde. Die Tarifsätze des norddeutschen Lloyd für die Strecke Bremen-Shanghai oder Hongkong gehen dagegen nicht über 22,5—32,5 ℳ. pro 1 t (1 000 kg), bezw. 1 cbm Raum hinaus. Nach den japanischen Häfen Yokohama und Hiogo übersteigen die Frachtsätze des Lloyd (mit 25—35 ℳ. pro 1 t bezw. 1 cbm) nur wenig die für Shanghai und Honkong geltenden, und nur für Nagasaki erhöhen sie sich bis auf den Betrag von 35—47,5 ℳ.

Ferner sind für eine solche vergleichende Werthschätzung eine ganze Reihe anderer, für den Ueberlandweg ungünstiger Momente in Betracht zu ziehen, so namentlich die Nothwendigkeit der Umladung der Güter in Port Arthur oder Wladiwostok aus den Schiffen in die Eisenbahnwagen und, sofern der Frachtzug nicht in einem der russischen Ostseehäfen sein Endziel erreicht, sondern auf den westeuropäischen Bahnen seine Fortsetzung finden soll, die nochmalige Umladung aus den breiten russischen Wagen in die für die schmäleren westeuropäischen Gleise bestimmten, während die auf dem üblichen Seeweg nach Europa verschifften Güter direkt und ohne Umladung aus den ostasiatischen Welthandelsplätzen zu denjenigen Westeuropas gelangen, und ebenso in umgekehrter Richtung. Es sei hier

endlich dann auch noch daran erinnert, dass unsere Annahme, ein Frachtzug des Ueberlandweges werde mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 240 km pro Tag (10 km pro Stunde), befördert werden, eine zweifellos nicht zutreffende, das Maass der Leistungsfähigkeit der russischen Bahnen in Asien erfahrungsgemäss weitaus überschätzende ist, denn es darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass die sibirische Bahn, wie eine jede Isothermenkarte lehrt, zum Theil durch Gebiete mit sogen. ‚Polarklima' (mit einer Jahrestemperatur unter 0°) führt und somit den ganz unberechenbaren Unbilden einer solchen ungünstigen geographischen Lage ausgesetzt ist: der beständigen Gefahr, im Winter durch Schneeverwehungen, im Sommer durch Wasserschäden usw. für mehr oder minder lange Zeitdauer unfahrbar zu werden, während eine jede grössere Reparatur des Bahndammes, die Beseitigung hindernder Schneemassen usw. in diesen spärlichst bevölkerten, mitunter auf Hunderte von Kilometer ganz unbewohnten Gebieten mit den grössten Schwierigkeiten und unverhältnissmässigem Zeitverlust verbunden ist. Fast sämmtliche kleinere Brücken der bekanntlich durchweg eingleisigen Bahn sind aus Holz, und im Sommer des vorigen Jahres traten zahlreiche Verkehrsstockungen dadurch ein, dass aus den Zwangskolonien entlaufene Sträflinge und sonstige Vagabunden, die in Sibirien alle Wege unsicher machen, solche hölzernen Brücken verbrannten, um Bahnkatastrophen zu veranlassen, bei denen sie dann hofften, plündern zu können. Ein regelmässiger, auf Terminlieferung gestellter Frachtverkehr wird aus allen diesen Gründen auf der sibirischen Bahn, solange ihre gegenwärtigen provisorischen Verhältnisse andauern, sich nicht herstellen lassen, und selbst nach Beseitigung aller Uebelstände, die diesem Schienenwege zur Zeit anhaften, wird er dennoch niemals die Hoffnung derer zu erfüllen imstande sein, die in ihm ‚eine den Organismus der alten Welt ernährende grosse Arterie' sehen, d. h. eine grosse Welthandelsstrasse der Zukunft."

Den in der „Chemiker-Zeitung" zum Ausdruck gebrachten Gedanken und ganz ähnliche Erwägungen haben wir schon wiederholt ausgesprochen, weshalb wir den Ausführungen durchaus beitreten. Aber — zu allen den Bedenken, die vorstehend angeführt sind, tritt noch ein ganz wesentliches Hinderniss hinzu, das auch in vielen Dezennien nicht aus der Welt geschafft werden kann, und das ist die vollkommene Unmöglichkeit, einen derartigen Verkehr zu bewältigen, wie er durch den Seeweg anstandslos vermittelt wird. Zunächst ist die sibirische Bahn eingleisig, sodann sind die Stationen auf Entfernung bis zu 50 Werst (= 53,3 km) von einander angelegt, was eine Zugfolge von etwa drei Zügen am Tage in jeder Richtung zur Folge hat. Aber auch wenn diese grosse Entfernung halbirt oder gar in drei Theile zerlegt wird, so würden immer erst neun Paar Züge ermöglicht werden. Endlich ist ein Schienenprofil gewählt, bei dem die Schienen auf den laufenden Fuss nur ein Gewicht von 7,08 kg haben, und somit die Verwendung schwerer Maschinen von selbst verbieten.

Das sind alles Momente, die sehr ins Gewicht fallen bei Beurtheilung der Frage, ob der sibirischen Bahn in der Gestalt, wie sie bei ihrer ersten baulichen Fertigstellung dem Handel und Verkehr zur Verfügung stehen wird, die Bedeutung einer Welthandelsstrasse im grossen zugestanden werden kann. In der Zeitung des Vereins ist daher in Berücksichtigung aller dieser Verhältnisse diese Frage in verneinendem Sinne beantwortet worden, ohne dabei die sehr grosse Bedeutung des Unternehmens irgendwie herabzusetzen. Diese liegt aber auch nach der Meinung der Schöpfer des Werkes offenbar in einer ganz anderen Richtung, nämlich in der Entwickelung des Landes, und selbst diese wird, wie der Anfang bereits lehrt, nicht mit Hilfe des einen Schienenweges in erwünschter Weise gefördert werden können, weil derselbe lange nicht leistungsfähig genug ist.

Aus diesem Grunde hat man mit vielem Rechte schon manche Mühe, Arbeit und viel Geld geopfert, um die grossen schiffbaren Flüsse dem Verkehr dienstbar zu machen, was jedoch in wirksamer Weise nur geschehen kann, wenn der Schiffsverkehr nicht an den Mündungen des Ob oder Jenissei sein Ende erreicht, sondern weiter fortgeführt werden kann über das karische Meer nach Europa. Darin liegt u. E. der springende Punkt nicht nur für die Entwickelung des Eisenbahnunternehmens, sondern auch für die gedeihliche Entwickelung Sibiriens, weil dadurch eine verhältnissmässig wohlfeile Verbindung mit Europa hergestellt werden kann, die für die geringwerthigen Produkte die erste und wichtigste Voraussetzung für deren Absatzmöglichkeit ist. Die Bestrebungen, den Weg durch das karische Meer regelmässig der Schifffahrt zugänglich zu machen, sind in den letzten Jahren mit gutem Erfolg fortgesetzt und sollen im nächsten Jahre noch weiter durch den Riesen-eisbrecher, der im Bau bereits fertig gestellt ist, gefördert werden. Allerdings handelt es sich bei diesem Wasserwege nur um eine Zeitdauer von rund drei Monaten, aber selbst diese würde von sehr grosser Bedeutung sein, falls der Wasserweg in dieser Zeit sicher befahren werden könnte. Im Interesse des gewaltigen Eisenbahnunternehmens und des Gedeihens des neu zu erschliessenden Landes wäre es allerdings sehr zu wünschen, dass die Bemühungen von Erfolg gekrönt werden.

Aber selbst wenn der Wasserweg nutzbar gemacht werden kann und damit eine wesentliche Entlastung des Schienenweges herbeigeführt wird, könnte doch immer noch nicht von einer Benutzung der sibirischen Bahn als Verkehrsweg zwischen Europa, China, Japan, Amerika usw. die Rede sein, weil ein grosser Welthandelsverkehr nicht bewältigt werden könnte.

Selbst die schlanke Bedienung des voraussichtlich grossen Personen- und Stückgutverkehres wäre eine sehr achtbare Leistung, nur fragt es sich, ob sie überwunden werden wird.

Eisenbahnfragen im deutschen Reichstage.

Am 24. Februar berieth der Reichstag über den Etat des Reichseisenbahnamtes. Bei dieser Gelegenheit wurden von verschiedenen Abgeordneten mehr oder minder bekannte Wünsche und Beschwerden zur Sprache gebracht. Indessen gingen über die Tarifreformfragen, insbesondere über die Herabsetzung der Personentarife und über die Einführung von Staffeltarifen, die Meinungen so auseinander, dass die einzelnen deutschen Staatsregierungen, die darüber schliesslich zu bestimmen haben, schwerlich ersehen können, welchen Standpunkt eigentlich die Mehrheit des Reichstages einnimmt.

Zur Reform der Personenfahrpreise.

Von verschiedenen Abgeordneten wurde die Reform zumeist in Gestalt von Herabsetzungen der Personenfahrpreise gefordert. So beklagte der Abg. Dr. Pachnicke, dass in Deutschland ein wahres Labyrinth von Tarifen bestehe, und verwies auf andere Staaten, die durch Abonnementskarten, Zonentarife, Kilometerhefte usw. Fahrpreisermässigungen durchgeführt hätten. Nach seiner Meinung müsse die IV. Klasse in Preussen abgeschafft werden, weil man auch in Süddeutschland und England ohne diese Klasse auskomme. Man solle in der III. Klasse zu demselben Preis befördern wie in der IV. Klasse. Dagegen erachtete der Abg. Gamp eine Abschaffung der IV. Wagenklasse für unnöthig, weil sie sich schon jetzt in nichts mehr von der III. Wagenklasse unterscheidet.

Der Abg. Bräsicke bedauerte, dass man sich im preussischen Abgeordnetenhause gegen die Ermässigung der Personenfahrpreise ausgesprochen hat und meinte, die Befürchtung, dass dadurch der Abzug nach den Städten befördert werde, sei unbegründet, da billige Personenfahrpreise doch auch wieder den Arbeitern die Rückkehr erleichtern. Für die Herabsetzung der Personenfahrpreise trat selbstverständlich auch der sozialdemo-

kratische Abg. Stolle ein. Auch der Abg. Möller sprach sich für die Vereinfachung und Herabsetzung der Personenfahrpreise aus; doch betonte er dabei, dass die weitgehendsten materiellen Interessen auf Seiten der Gütertarife liegen und das Interesse des einzelnen auf Herabsetzung der Personentarife zurückstehen müsse. In diesem Sinne äusserte sich auch der Abg. Graf von Stolberg-Wernigerode, indem er sagte, man müsse zuerst die Gütertarife reformiren, bevor man an die Reform der Personenfahrpreise gehen könne. Mit dem Grundgedanken der Maybach'schen Vorschläge erklärte sich dieser Abgeordnete einverstanden und würde namentlich die Abschaffung der Rundreise- und Saisonkarten mit Freuden begrüssen. Der Abg. Schrader von der freisinnigen Vereinigung unterschob dem Reiche die Pflicht, eine möglichst gleichmässige Herabsetzung der Tarife herbeizuführen. Graf Kanitz beklagte den billigen Berliner Zonentarif, der die Arbeiter geradezu nach Berlin locke und eine ungerechtfertigte Konzession an die grossen Städte sei. Wenn man die billigen Personentarife allgemein einführen wollte, würde der Osten noch mehr als jetzt das Beste, was er hat, verlieren, nämlich die menschliche Arbeitskraft. Daher darf eine Reform nur dann stattfinden, wenn gleichzeitig mit den Personentarifen auch eine Gütertarifreform eingeführt wird. Eine einseitige Personentarifreform würde nur schaden.

Schon bei Beginn der Erörterung hatte Präsident Schulz sich über den Gang der Verhandlungen in betreff der Personentarifreform geäussert: „Nach längeren Vorverhandlungen haben im vorigen Frühjahr im Reichseisenbahnamt kommissarische Verhandlungen der Vertreter der Bundesregierungen stattgefunden, auch die Eigenthümer der Privateisenbahnen kamen dabei in Betracht. Daran schlossen sich im Laufe des Sommers statistische und finanzielle Ermittelungen, und erst vor kurzem ist wiederum eine Konferenz im Reichseisenbahnamt abgehalten worden. Ueber das Ergebniss Ihnen Mittheilung zu machen, muss ich mir für jetzt versagen, da die Angelegenheit einstweilen streng vertraulich behandelt werden soll. Ich kann Ihnen jedoch versichern, dass auf allen Seiten das ernste Bestreben besteht, zu einer Einigung zu gelangen. Ich hoffe, dass es uns schliesslich doch noch gelingen wird, die grossen Schwierigkeiten zu überwinden."

Angesichts der Wünsche der elsass-lothringischen Abgeordneten nach Tarifermässigungen bei der Berathung des Etats der Reichseisenbahnen äusserte sich auch Minister Thielen am 25. Februar über die Personentarifreformfrage: „Ueber die Reform der Personentarife kann man verschiedener Ansicht sein; im preussischen Landtag ist die Mehrheit der Abgeordneten dagegen, auch ein grosser Theil dieses Hauses. Eine Reform dagegen möchte ich für nothwendig erklären, für die Vereinfachung der Tarife ohne wesentliche Ermässigung. Das ist die grosse Preisaufgabe, an deren Lösung wir arbeiten. Im Verein mit dem Reichseisenbahnamt bin ich bemüht, die richtige Lösung zu finden."

Die württembergischen Abonnements- und die badischen Kilometerhefte seien nur innerhalb einer nicht zu weiten Zone durchführbar. Diese Vergünstigungen können nur Leuten zu gute kommen, die gleich einen grösseren Betrag auf einmal bezahlen können. In Württemberg soll das Abonnementssystem dazu geführt haben, dass die Reisenden meist ihr Nachtquartier in den grossen Städten suchen, während die kleinen Gasthöfe in den Dörfern und kleinen Orten leer bleiben. „Das System der Kilometerhefte ist ganz undurchführbar. Nehmen Sie einmal an, es wünscht in Frankfurt a/O. jemand ein solches Heft nach Niederlahnstein. Ehe der Mann abgefertigt wird, würde sich hinter ihm eine wahre Menschenmauer ansammeln und es schliesslich zu Thätlichkeiten kommen." Bei den Bahnsteigkontrolen würden sich die Leute drängen und den Perron stürmen, bis ein Reisender auf einer belebten Station sein Kilometerheft hat kontroliren lassen. Sehr oft würden bei starkem Lokalverkehr Reisende mit Kilometerheft keinen Platz finden.

Unfallverhütung — Betriebssicherheit.

Der Abg. Dr. Pachnicke hatte anerkannt, dass die Betriebssicherheit sich gebessert habe, indessen hinzugefügt, dass noch immer zahlreiche Unfälle vorkämen. Darauf nahm Präsident Schulz Gelegenheit, die Vorschriften zur Verhütung von Unfällen, wie sie vom Bundesrath beschlossen worden und am 1. Oktober 1898 in Kraft getreten sind, in Kürze mitzutheilen. Die wichtigste davon war die allgemeine Einführung einheitlicher Ein- und Ausfahrtsignale und die Festsetzung der grösstmöglichsten Achsenzahl. Die Durchführung dieser Reformen nimmt natürlich einige Zeit in Anspruch und verursacht erhebliche Kosten. Dies gilt besonders von der Herabsetzung der Achsenzahl für die einzelnen Züge, denn dies erfordert eine ganz andere Disponirung, namentlich bei den Güterzügen, und die Schaffung einer weit grösseren Anzahl von Lokomotiven. All dies lässt sich nicht von heute auf morgen durchführen.

In Bezug auf die vorgekommenen Unfälle bemerkte Präsident Schulz: „Ich gestehe es gern, es ist für mich jedesmal ein schmerzlicher Tag, wenn mir die Nachweisung der Unfälle vorgelegt wird, die in den letzten Monaten auf deutschen Bahnen stattgefunden haben. Ich erkenne an, dass die Zahl noch immer nicht gering ist, aber man muss doch auch die enorme Ausdehnung unseres Eisenbahnnetzes und die kolossale Anzahl von Zügen in Betracht ziehen, die täglich gefahren werden. Jedenfalls fahren wir in Deutschland nicht schlechter auf unseren Bahnen, als im Auslande gefahren wird. Vor allem aber eins: die grosse Anzahl kleinerer Unglücksfälle kommt für die Beurtheilung der Betriebssicherheit nicht in dem Maasse in Betracht, wie man das heute anzunehmen geneigt ist. Für die Betriebssicherheit entscheidend ist einzig und allein die Anzahl der Entgleisungen und der Zusammenstösse von Zügen, und in dieser Beziehung haben die Verhältnisse bei uns in Deutschland sich ganz entschieden gebessert. Wir haben freilich noch manche schwere Unfälle zu beklagen; aber die schweren Unfälle sind mehr oder weniger unabhängig von der menschlichen Einwirkung. Die Anzahl der Unfälle ist im Verhältniss zur Stärke des Verkehres in keinem Jahre so gering gewesen wie im Jahre 1897. Im Jahre 1880 hatten wir auf 1 000 000 Zugkm noch 37 Unfälle; dieselben sind im Jahre 1897 auf $17^1/_2$ gesunken. (Hört, hört!) Sie sind sogar noch weiter gesunken in der Zeit vom 1. April bis Ende Dezember 1898, nämlich auf nur $14^1/_2$, und wenn die letzten Monate nicht ganz besonders ungünstig ausfallen, so wird im Jahre 1899 das Verhältniss der Unfälle zur Stärke des Verkehres nur etwa $^1/_3$ der Zahl des Jahres 1880 ausmachen. Wir haben dies in erster Linie dem Eifer und der Pflichttreue unserer Beamten zu verdanken. Ich hoffe, dass uns ein gütiges Geschick vor schweren Unfällen bewahren wird."

Auf eine Beschwerde des sozialdemokratischen Abg. Stolle über den allzu langen Dienst der Angestellten, erwiderte Geheimrath von Misani, dass der Abg. Stolle Arbeitszeit und Dienstzeit verwechselt habe. In die Dienstzeit seien eingerechnet alle Pausen unter 8 Stunden, wodurch die Arbeitszeit erheblich kürzer werde. Für die Bemessung der Dienstzeit seien in allen Staaten einheitliche Bestimmungen festgesetzt, nach deren Durchführung man von einer Ueberbürdung überhaupt nicht mehr reden könne.

Seinerseits hob der Abg. Gamp hervor, dass in Preussen allein infolge der Herabsetzung der Arbeitszeit 62 000 000 ℳ mehr verausgabt würden. Der Abg. Stolle hatte behauptet, dass durch die Ueberanstrengung des Personales die Sicherheit des Betriebes in hohem Grade gefährdet werde. Diese Auffassung erklärte der Abg. Möller für irrthümlich. Der preussische Eisenbahnminister habe nachgewiesen, dass die Dinge besser geworden seien. Ausserdem seien die Ueberstunden vielfach keine Arbeitsstunden. Der frühere Zustand, sagte der Abg. Möller, war für die Beamten ganz entschieden ein schlechterer. „Wir haben gerade im letzten Jahre ganz erhebliche Fortschritte gemacht. Dass wir noch nicht zu einem idealen Zustand gekommen sind, erkenne ich allerdings an. Aber dass Ausnahmen, wie überall im Gewerbe, so auch im Eisenbahnwesen nicht zu vermeiden sind, muss jeder zugeben, der sich einigermaassen mit den Verhältnissen vertraut gemacht hat. Man kann doch nicht einen Zugführer oder Schaffner, die längere Strecken zu durchfahren haben, plötzlich nach Ablauf einer schematischen, zehn- oder elfstündigen Frist vom Dienst entlassen. Ich habe den Eindruck, dass man da, wo es möglich war, die Ueberstunden beschränkt hat. In bestimmten Jahreszeiten ist eine Ueberschreitung der Dienststunden ganz unvermeidlich. Wollte man das vermeiden, so müsste man sich einen Stamm von überflüssigen Leuten halten, die $^3/_4$ oder $^4/_5$ des Jahres nichts zu thun haben. Ebenso verhält es sich mit der Sonntagsruhe."

Für und gegen Staffeltarife.

Von dem Abg. Bräsicke wurde die Frage der Staffeltarife angeschnitten. Das Reichseisenbahnamt möge mit allen Mitteln dahin wirken, dass das Staffeltarifsystem zur Grundlage des ganzen Tarifsystemes gemacht werde. Die Forderung bezwecke nicht etwa eine Vergünstigung einzelner Theile auf Kosten anderer, sondern nur eine Ausgleichung der Unterschiede, die sich aus der verschiedenen Entfernung der erzeugenden Landestheile von den verbrauchenden ergeben. Die Staffeltarife bedeuten eine grosse Verkehrserleichterung. Einen Einnahmeausfall würde die Eisenbahnverwaltung nicht zu befürchten haben, im Gegentheil! Das Staffeltarifsystem sollte auch dem Personentarifsystem zu Grunde gelegt werden.

Darauf erwiderte Präsident Schulz: „Die Thätigkeit des Reichseisenbahnamtes ist durch Artikel 45 der Verfassung festgelegt. In wie weit die Bestimmungen dieses Artikels eine ausreichende Handhabe bieten, um einen wirksamen Einfluss auf die einzelnen Eisenbahnverwaltungen auszuüben, wie es der Vorredner wünscht, lasse ich dahingestellt. Die Frage der Staffeltarife ist eine sehr bestrittene, einige halten sie für rationell, andere für irrationell, man könnte ganze Tage darüber diskutiren. Ich will deshalb auch nicht in eine Debatte hierüber eintreten und mich darauf beschränken, nur auf den einen Punkt hinzuweisen, dass man bei der Frage der Staffeltarife auch die Art

der Vertheilung des Eisenbahnbesitzes in Deutschland nicht unerwähnt lassen darf.

Nach der Meinung des Abg. Gamp kann vor Ablauf der Handelsverträge von der Einführung der Staffeltarife keine Rede sein. Der Abg. Möller erinnerte an die Verhandlungen über die Aufhebung der Staffeltarife und des Identitätsnachweises bei Abschluss des russischen Handelsvertrages. Die Provinz Ostpreussen habe davon entschieden einen grösseren Vortheil, als wenn die Staffeltarife aufrecht erhalten worden wären. Aber auch von der Aufhebung des Identitätsnachweises haben Ostpreussen und alle Küstenbezirke entschieden einen Vortheil gehabt, denn der Schutzzoll für Getreide ist dadurch erst für diese Provinz voll in Wirksamkeit getreten, und die Getreidepreise haben sich ja auch an den Hauptmärkten Danzig und Königsberg um 1,50 ℳ bis 2 ℳ erhöht. Dagegen fällt der Nachtheil des Fortfallens der Staffeltarife für diese Theile fort. Aber andere Theile des Ostens, die Provinz Schlesien und erhebliche Theile von Preussen, haben diese Vortheile des Identitätsnachweises nicht gehabt, sondern nur die Nachtheile der Staffeltarife.

Dem Abg. Graf von Stolberg-Wernigerode erschien die Einführung allgemeiner Staffeltarife am wichtigsten, ebenso stellte sich der Abg. Schrader ganz auf den Boden der Staffeltarife. Dagegen machte der Abg. Freiherr von Stumm Bedenken gegen das System der Staffelung geltend. Staffeltarife könnten als Einfuhr- und als Ausfuhrtarife wirken. Der Hauptschaden aber sei, dass sie durch Vertheuerung auf kurze und Verbilligung auf weite Strecken und durch Benachtheiligung alles, was dazwischen liegt, zum Vortheil der grossen Städte wirken. „Das zeigt sich besonders bei Kohlen und Erzen und den Erzeugnissen der Mühlenindustrie. Die Grossen werden durch die Staffeltarife begünstigt, die Kleinen geschädigt. Ich bestreite dass die Rücksicht auf die Selbstkosten der Eisenbahnen für die Staffeltarife spricht. Bei sehr grossen Entfernungen vermehren sich die Selbstkosten. Die Wagen können dann nicht durchfahren, sie müssen umgeladen werden usw. Auch würde es bei den mangelhaften Zuständen unserer Bahnhöfe fast unmöglich sein, entsprechend grosse Züge einzustellen. Preussen würde noch am ehesten in der Lage sein, Staffeltarife einzuführen, es hat die bedeutendsten Entfernungen und die grössten wirthschaftlichen Interessen. Wenn die Herren von der Linken einen Antrag auf Einführung der Staffeltarife stellen wollen, so würden sie mit grosser Majorität niedergestimmt werden. Die ganze Erörterung hat nur einen akademischen Charakter. Konsequenterweise müsste dann auch der Antrag gestellt werden, dass wir zum Reichseisenbahnsystem übergehen.“

Der Abg. Graf Kanitz wiederum sprach die Meinung aus, dass der Staffeltarif der Tarif der Zukunft sei. Wenn unsere Debatte heute auch nur einen akademischen Werth hat, so kann es doch nicht schaden, wenn wir uns hier auch mal darüber aussprechen. Es ist ganz klar, dass die Kosten der Eisenbahnen auf weitere Entfernungen sich ermässigen, und dass sie deshalb wohl imstande sind, billigere Tarife auf weitere Entfernungen zu gewähren. Unser jetziger Tarifzustand ist unerträglich. jede Aenderung reisst ein Loch in das System, ich hätte deswegen gar nichts dagegen, wenn wir allmählich zu einem System der allgemeinen Staffeltarife übergingen. Aber zu weit darf man auch nicht heruntergehen, sonst könnte man ganze Distrikte schwer schädigen. Ein Minimum muss festgesetzt werden. Denn wenn wir beispielsweise die Tarife für Eisenerze bis auf 1 ₰ pro Tonnenkilometer herabsetzen wollten, wäre die elsass-lothringische Eisenerzindustrie ruinirt. Der Abg. Bräsicke hat Staffeltarife für Getreide verlangt. Vor Ablauf der Handelsverträge können wir hier nichts machen, denn die Aufhebung der Staffeltarife war eine Bedingung für die Annahme unserer Handelsverträge. In den Preisnotirungen von Königsberg und Mannheim herrschen jetzt grosse Unterschiede, beim Roggen z. B. betrug er über 19 ℳ, das ist mehr als wir Landwirthe daran verdienen. Dieser Preisunterschied fällt für die Landwirthe im Osten schwer ins Gewicht und würde bei Staffeltarifen auch uns zu gute kommen. Doch, wie gesagt, vor Ablauf der Handelsverträge können wir daran nicht denken.

Schliesslich erklärten die beiden süddeutschen Abgg. Beckh von der freisinnigen Volkspartei und Gerstenberger vom Centrum sich im Interesse Süddeutschlands gegen die Staffeltarife. Letzterer äusserte, man könne die Staffeltarife einstweilen in Norddeutschland einführen! Wie schon früher befürworteten die Vertreter der östlichen Gegenden die Einführung von Staffeltarifen, während die Vertreter der westlichen und südlichen Gegenden dagegen Einspruch erhoben.

Eilgüterverkehr mit London.

Wie schon im vorigen Jahre brachte der Abg. Münch-Ferber die Wünsche der sächsischen Textilindustriellen zur Sprache, wonach der Güterverkehr zwischen Chemnitz und London nur 98 Stunden dauern und 7 ℳ für 100 kg kosten soll. Anstatt dass diese Wünsche verwirklicht worden seien, sagte der Abg. Münch-Ferber, dauert die Beförderung der Güter 312, 336, ja sogar 408 Stunden, ehe sie am Bestimmungsort ankamen. Die Folge davon war, dass die interessirten Kreise keinen Gebrauch von dieser Einrichtung machen konnten und dass die Wagen fast leer blieben. Die Engländer haben sich namentlich in den letzten Jahren daran gewöhnt, nicht mehr jährlich einmal oder zweimal Einkäufe zu machen; sie kaufen gewissermaassen von der Hand in den Mund, verlangen aber dafür eine schnellere Lieferungszeit. Das haben sich nun die Franzosen sowohl als auch die Belgier zu Nutze gemacht zum Schaden der deutschen Industrie. Denn sowohl Belgien als Frankreich haben zweitägige Lieferungstermine für London eingerichtet. Infolge dessen kaufen die Engländer mit viel grösserer Vorliebe ihre Waaren von dort. Es ist selbstverständlich, dass der alte, natürliche Weg via Hamburg auch berücksichtigt werden muss. Aber dieser Weg ist wegen seiner unregelmässigen Seeverbindung im Nachtheil gegenüber dem Weg von Vlissingen nach London, und es ist deshalb sicher darauf zu rechnen, dass bei möglichster Berücksichtigung unserer heimischen Rhedereien doch in erster Linie die Interessen unserer heimischen Industrie geschont werden müssen. Wenn wir bedenken, dass von den 162 000 000 ℳ Waaren 90 % oder etwa 145 000 000 allein auf Arbeitslöhne und Unternehmergewinne entfallen, so tritt sicher die zwingende Nothwendigkeit hervor, auch diesem so wichtigen Theil unserer heimischen Industrie die Wege zu ebnen.

Wie der Präsident Schulz erklärte, anerkennt das Reichseisenbahnamt die grosse wirthschaftliche Bedeutung der vom Vorredner angeregten Frage an. Es hat auch, nachdem im vorigen Jahre die Sache hier zur Sprache gekommen war, sich eingehend damit beschäftigt, hat sich aber zunächst nicht veranlasst gesehen, einzugreifen, weil Verhandlungen zwischen betheiligten Eisenbahnverwaltungen schwebten und weil es zweckmässig erschien, dass Ergebniss dieser Verhandlungen abzuwarten. Es wurde dann für den Versand der sächsischen Textilindustrieprodukte nach London der von dem Vorredner erwähnte Fahrplan zu Grunde gelegt; die Beförderungszeit von Leipzig nach Vlissingen wurde von 105 auf 81 Stunden herabgesetzt. Einen mässigen Ausnahmetarif, um den die sächsische Industrie damals auch bat, trug die betheiligte preussische Verwaltung Bedenken zu gewähren, theils wegen des Wettbewerbes der deutschen Seehäfen, theils weil die Einführung ermässigter Staffeltarife für Stückgüter in Aussicht stand. Die Chemnitzer Handelskammer trug ihre Wünsche dem Reichseisenbahnamt erst im Juni vorigen Jahres vor. Wir sind dann mit dem preussischen Eisenbahnminister und mit dem Staatssekretär des Innern in Verbindung getreten. Der ermässigte Tarif konnte indess erst am 1. Oktober eingeführt werden. Darnach betrug die Fracht von Chemnitz nach London über Vlissingen 7,42 ℳ. Sie stellte sich also nur wenig höher, als der von den Industriellen gewünschte Betrag von 7 ℳ. Wir haben die Handelskammer von unserem Schritte in Kenntniss gesetzt und ihr geschrieben, sofern die interessirten Industriellen nicht zufrieden gestellt wären, sollten sie weitere Wünsche uns übermitteln. Hierauf haben wir keine weiteren Mittheilungen erhalten; insbesondere ist über die Verzögerung beim Transport keine Anzeige gemacht worden. Erst nachdem eine an den Reichstag gerichtete Petition auch dem Reichseisenbahnamt übersandt worden war, habe ich Nachforschungen angestellt, und ich muss zugeben, dass die Beschwerden über zu langsame Beförderung begründet sind. Anscheinend haben die Unregelmässigkeiten in der Ueberführung an verschiedenen Uebergangsbahnhöfen, die infolge des starken Güterverkehres im vorigen Herbst eingetreten waren, ihren Grund zum Theil darin, dass an Stelle des Kurswagens von Chemnitz nach Vlissingen ein solcher von Chemnitz nach Soest eingerichtet war. Mit Bezug hierauf berichtet uns nun heute die sächsische Generaldirektion, was geschehen ist, um die Beförderung zu beschleunigen. Das Reichseisenbahnamt wird die Sache, ihrer Bedeutung entsprechend, weiter verfolgen.

Zu dieser Frage äusserte der Abg. Möller: „Wenn für unseren Verkehr nach London noch nicht Genügendes geschehen ist, so liegt das daran, dass wir uns noch nicht hinreichend bei unseren preussischen Eisenbahnen wie auch bei allen anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen daran gewöhnt haben, einen genügend schnellen Stückgüterverkehr einzurichten. (Sehr richtig! rechts.) Hierin sind wir noch erheblich zurück, und darum muss eine raschere Verbindung geschaffen werden, nicht nur von Sachsen, sondern auch von anderen Textilindustriedistrikten aus nach England. Das Geschäft hat sich eben in der ganzen Welt verändert, einmal wird der Zwischenhandel mehr oder minder ausgeschaltet, die Grossisten fallen fort, der Konsument und Produzent suchen sich möglichst direkt. So geht es auch heute von England her nach Deutschland. Das ist die Ursache, warum das Bedürfniss früher nicht in dem Maasse hervorgetreten ist, wie jetzt. Jetzt in der That müssen die deutschen Fabrikanten nach England rascher verschicken können als früher; denn heute bestellt der Konsument bei demjenigen, der ihm am raschesten die Waare liefert, und sind die Franzosen und Belgier namentlich mit Wollwaaren ganz entschieden im

Vorzug gegenüber den Deutschen. Die einen können in 2 bis 3 Tagen ihre Sachen nach London befördern; wir brauchen jetzt 10, 12 ja noch mehr Tage und auch der neue Weg erfordert eine etwa viertägige Frist. Wenn diese Frist eingehalten würde, würde im wesentlichen das Bedürfniss befriedigt sein. Die kleinen Differenzen der Frachthöhe kommen wenig in Betracht."

Fahrräderbeförderung.

Der Abg. Dr. Pachnicke beschwerte sich auch über das angeblich wenig entgegenkommende Verhalten der Eisenbahnverwaltungen bei der Beförderung von Fahrrädern, erachtete die Gebühr von 50 ₰ für viel zu hoch und empfahl die Einführung besonderer Packwagen für Fahrräder.

Darauf erwiderte Präsident Schulz, dass das Reichseisenbahnamt keine Veranlassung gehabt hat, die Bestimmungen der preussischen Eisenbahnverwaltung über die Beförderung von Fahrrädern zu beanstanden. Denn diese Bestimmungen bezwecken hauptsächlich, den Missständen und Klagen abzuhelfen, welche durch einen zu starken Andrang der Radfahrer bei fahrplanmässigen Zügen nicht selten eingetreten sind. Das Reichseisenbahnamt konnte sich der Erkenntniss nicht verschliessen, dass diese Missstände abgestellt werden müssen, wenn die fahrplanmässige Beförderung der Züge und die Betriebssicherheit nicht gefährdet werden sollen.

Die Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1897/98.

I.

Von der im Reichseisenbahnamt bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, soweit sie der Reichsaufsicht unterstehen, also abgesehen von den sogenannten Kleinbahnen, ist soeben der die Ergebnisse des Betriebsjahres 1897/98 umfassende Band XVIII im Verlage der königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn in Berlin erschienen.

Es wird nicht uninteressant sein, einige dem Werke entnommene Ergebnisszahlen mit den entsprechenden Angaben aus dem vor 10 Jahren erschienenen VIII. Bande (Betriebsjahr 1887/88) zu vergleichen.

Eigenthumslänge der Vollspurbahnen.

In dem zehnjährigen Zeitraume ist die Eigenthumslänge der deutschen Eisenbahnen von 39 157 km auf 47 119 km, also um 7 962 km = 20,3 % gewachsen. Die Gesammtlänge hat jetzt eine Ausdehnung erreicht, die den Umfang des Erdäquators um 7 049 km übersteigt. Von dieser Länge entfielen:

am Ende des Jahres	auf Staatbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen		auf Privatbahnen unter Staatsverwaltung		auf Privatbahnen unter eigener Verwaltung	
	km	%	km	%	km	%
1887/88	34 394	87,84	94	0,24	4 669	11,92
1897/98	43 704	92,75	99	0,21	3 316	7,04

Die Staatsbahnen haben um 9 310 km = 27,1 % zugenommen, die Privatbahnen beiderlei Art um 1 348 km = 28,3 % abgenommen.

Die grösste Länge hatten 1897/98 die preussisch-hessischen Staatseisenbahnen mit . . . . 29 243 km.

Darauf folgen:

die bayerischen Staatseisenbahnen . . . . . . 5 397 km,
„ sächsischen „ . . . . . . 2 541 „
„ württembergischen „ . . . . . . 1 703 „
„ Reichseisenbahnen . . . . 1 583 „
„ badischen Staatseisenbahnen . . . . 1 471 „
„ mecklenburg-schwerinschen Staatseisenbahnen 1 058 „
und die pfälzischen Eisenbahnen . . . . 706 „

Von der gesammten Eigenthumslänge entfielen am Ende des Jahres 1887/88 auf Hauptbahnen 30 918 km oder 79 %, auf Nebenbahnen 8 239 km oder 21 %; am Ende des letzten Betriebsjahres waren 32 077 km oder 68,1 % Hauptbahnen und — einschliesslich von rund 812 km in Nebenbahnen umgewandelter früherer Hauptbahnen — 15 042 km oder 31,9 % Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit nur um 3,8 %, die Nebenbahnen aber um 82,6 % zugenommen.

Die gesammte Länge der vollspurigen Gleise (Haupt- und Nebengleise) betrug am Schlusse des Betriebsjahres 1897/98 86 270 km. Sie hat sich seit 1887/88 um 19 672 km = 29,5 %, seit dem Vorjahre um 1 984 km = 2,4 % vermehrt.

Die Länge des zweiten durchlaufenden Gleises betrug im Jahre 1897/98 16 537 km; die einspurigen Bahnen mit einer Länge von 30 582 km stehen danach zu den zweispurigen im Verhältniss von 1,85 : 1. Im Jahre 1887/88 war das Verhältniss 2,49 : 1. Der Ausbau der zweiten Gleise hat daher in den letzten zehn Jahren verhältnissmässig raschere Fortschritte gemacht als der Neubau einspuriger Linien.

Dritte und vierte durchlaufende Gleise sind in Längen von 134 und 88 km vorhanden.

Das Verhältniss der Hauptgleise zu den Nebengleisen war im Jahre 1887/88 3,13 : 1, im Jahre 1897/98 2,85 : 1. Die Verschiebung zu Gunsten der Nebengleise rührt von der Erweiterung der bestehenden Bahnhöfe und der Anlage grosser Rangirbahnhöfe her.

Von den in Deutschland hauptsächlich zur Anwendung gekommenen Oberbausystemen nehmen die breitfüssigen Schienen auf Querschwellen von Jahr zu Jahr zu. Sie liegen jetzt auf 81 192 km = 94,1 % aller Gleise. Die Schienen auf Langschwellen haben ihren Höchstbestand im Jahre 1888/89 mit 5 853 km erreicht; seitdem nehmen sie langsam ab und bilden heute mit 4 355 km 5 % der Gesammtlänge aller Gleise. Der langjährige Kampf zwischen Quer- und Langschwellen scheint endgültig zu Gunsten der ersteren entschieden zu sein.

Als Unterlagen für die breitfüssigen Schienen sind hauptsächlich Querschwellen zur Anwendung gekommen. Hiervon bilden die Gleise auf hölzernen Querschwellen die überwiegende Mehrzahl; sie haben sich von 1887/88 bis 1897/98 von 51 852 auf 62 004 km = 19,6 % vermehrt. Hölzerne Querschwellen liegen jetzt in 71,9 % sämmtlicher Gleise, während sie sich im Jahre 1887/88 in 77,9 % vorfanden. Gleise auf eisernen Querschwellen waren im Jahre 1887/88 nur 8 426 km = 12,7 % sämmtlicher Gleise vorhanden; heute befinden sich eiserne Querschwellen in 19 292 km = 22,4 % sämmtlicher Gleise. Sie haben in dem zehnjährigen Zeitraum um 129 %, also bedeutend mehr zugenommen als die hölzernen Schwellen.

Die Gesammtzahl der Holzschwellen ist von 56 830 000 im Jahre 1887/88 auf 72 130 000 im Jahre 1897/98 = 26,9 % gestiegen. Hiervon bestehen jetzt 28 080 000 aus Eichenholz, 3 600 000 aus sonstigem Laubholz und 40 690 000 aus Nadelholz gegen 30 220 000 bezw. 1 170 000 bezw. 25 440 000 im Jahre 1887/88.

Das Nadelholz nimmt zu, das Eichenholz ab; verhältnissmässig rasch vermehren sich die Schwellen aus sonstigem Laubholz. Mehr als 7/8 der Schwellen sind imprägnirt.

Ausstattung der einzelnen deutschen Bundesstaaten mit Eisenbahnen.

Bei einem Flächeninhalt von rund 540 658 qkm besass Deutschland am Schluss des Jahres 1887/88 39 082 km, 1897/98 47 062 km vollspurige Eisenbahnen so dass auf 100 qkm entfielen:

1887/88 . . . 7,23 km Eisenbahnen,
1897/98 . . . 8,70 „ „

Auf 10 000 Einwohner, deren im Reiche im ersteren Jahre 47 540 000, im letzteren 53 510 000 gezählt wurden, kamen:

1887/88 . . . 8,22 km Eisenbahnen,
1897/98 . . . 8,79 „ „

und im geometrischen Mittel aus Grundfläche und Einwohnern:

1887/88 . . . 7,71 km Eisenbahnen,
1897/98 . . . 8,75 „ „

Anzahl der Stationen.

Die Gesammtzahl der Stationen ist in dem zehnjährigen Zeitraum von 6 613 auf 9 225, d. i. um 39,5 %, somit stärker gestiegen als die Gleislänge. Es entfällt jetzt 1 Station auf 5,11 km Bahnlänge, während vor 10 Jahren die durchschnittliche Entfernung der Stationen 5,92 km betrug. Diese Verkürzung des durchschnittlichen Abstandes rührt hauptsächlich von der Einschaltung neuer Stationen auf älteren Bahnen her.

Die vorhandenen Stationen zerfielen in 4 144 (3 900) Bahnhöfe, 3 208 (1 711) Haltestellen und 1 873 (1 002) Haltepunkte.

Betriebsmittel.

Zur Bewältigung des Verkehrs standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Betriebsjahre 1897/98 16 884 Lokomotiven, 33 664 Personenwagen mit 77 431 Achsen und 361 506 Gepäck- und Güterwagen mit 735 163 Achsen zur Verfügung, während im Jahre 1887/88 12 811 Lokomotiven, 23 703 Personenwagen mit 52 491 Achsen und 254 385 Gepäck- und Güterwagen mit 518 526 Achsen vorhanden waren. In dem zehnjährigen Zeitraume hat somit bei den Lokomotiven eine Zunahme von 4 073 Stück oder um 31,8 %, bei den Personenwagen um 9 961 Stück oder um 42 % und bei den Gepäck- und Güterwagen um 107 121 Stück oder um 42,1 % stattgefunden. Die Vermehrung ist bei allen Gattungen der Betriebsmittel stärker als der Zuwachs der Bahnlänge. Auf 10 km Betriebslänge ermittelt, war der Stand der Betriebsmittel folgender:

Jahr	Lokomotiven	Personenwagenachsen	Gepäck- und Güterwagenachsen
	Stück	Stück	Stück
1887/88	3,25	13,56	131,98
1897/98	3,57	16,67	155,69

Die Beschaffungskosten für die Betriebsmittel haben sich von 1 516 100 000 ℳ. auf 2 067 840 000 ℳ. oder um 36,4 % erhöht. Der letztere Betrag stellt fast ein Sechstel der Baukosten der vollspurigen deutschen Eisenbahnen dar. Von ihm entfallen 714 900 000 (587 730 000) ℳ. auf Lokomotiven nebst Tendern, 310 910 000 (184 220 000) ℳ. auf Personenwagen und 1 042 030 000 (744 150 000) ℳ. auf Gepäck- und Güterwagen. Während die durchschnittlichen Beschaffungskosten für einen Gepäck- und Güterwagen von 2 925 auf 2 882 ℳ. und für eine Lokomotive von 45 877 auf 42 342 ℳ. zurückgegangen sind, haben sich die Kosten eines Personenwagens infolge der Beschaffung grösserer, schwerer und besser ausgestatteter Wagen von 7 772 auf 9 236 ℳ. erhöht. Ausser den aufgeführten Betriebsmitteln waren noch 1 808 (1 587) Postwagen, zum grössten Theil Eigenthum der Postverwaltung, vorhanden.

Leistungen der Betriebsmittel.

Auf den vollspurigen Betriebsstrecken sind im Jahre 1897/98 von den eigenen und fremden Lokomotiven in Zügen, im Vorspanndienst, bei Leerfahrten und im Rangirdienst 629 840 000 und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 13 453 Lokomotivkm zurückgelegt worden, davon 426 640 000 als eigentliche Nutzkilometer, d. h. solche Wegelängen, auf denen die Maschine zur Beförderung eines Zuges diente. Gegen das Jahr 1887/88 haben die Lokomotivkilometer im ganzen um 222 540 000 = 54,6 %, die Nutzkilometer um 154 160 000 = 56,6 % und die auf das Kilometer Betriebslänge entfallenden Lokomotivkilometer um 2 887 = 27,3 % zugenommen. An diesen Zunahmen sind die Staatsbahnen mit 59,6, 62,8 und 24,3 % betheiligt.

An Zügen entfielen auf das Kilometer Betriebslänge:

1887/88 . . 6 671 oder täglich 18.28 Züge,
1897/98 . . 8 658 „ „ 23,72 „

Den dichtesten Verkehr weist zur Zeit die bayerische Ludwigsbahn auf, bei der 89,15 tägliche Züge auf das Betriebskilometer kommen. Ihr folgen die Main-Neckarbahn mit 47,71, die Reichseisenbahnen mit 29,20, die badischen Staatseisenbahnen mit 28,82, die sächsischen Staatseisenbahnen mit 28,28 und von anderen grösseren Verwaltungen die pfälzischen Eisenbahnen mit 25,16 und die preussisch-hessischen Staatsbahnen mit 24,88 Zügen.

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken im Jahre 1897/98 16 223 740 000 und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 346 520 Wagenachskm geleistet. Auf die Personenwagen entfallen hiervon 3 563 610 000, auf die Gepäck- und Güterwagen 12 311 960 000 und auf die Postwagen 348 170 000 Achskilometer. Auch hier ist gegen das Jahr 1887/88 ein erhebliches Wachsthum zu verzeichnen; bei den Wagenachskilometern im ganzen um 5 509 820 000 = 51,4 %, bei den Personenwagen um 1 641 900 000 = 85,4 %, bei den Gepäck- und Güterwagen um 3 748 590 000 = 43,8 % und bei den Postwagen um 119 330 000 = 52,1 %. Die auf das Kilometer Betriebslänge entfallende Anzahl Wagenachskilometer hat sich um 25 % gehoben. An letzterer Zunahme sind die Staatsbahnen mit 21,3 % betheiligt.

Die grösste Anzahl Wagenachskilometer auf 1 Betriebskm hat zur Zeit die Main-Neckar-Eisenbahn mit 734 227 geleistet. Ihr folgen die bayerische Ludwigs-Eisenbahn mit 477 866, die Reichseisenbahnen mit 432 229, die preussisch-hessischen Staatseisenbahnen mit 390 597, die sächsischen Staatseisenbahnen mit 386 540, die badischen Staatseisenbahnen mit 370 412, die pfälzischen Eisenbahnen mit 345 781, die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 284 352, die bayerischen Staatseisenbahnen mit 264 503, die württembergischen Staatseisenbahnen mit 248 418 und die Zittau-Reichenberger Eisenbahn mit 247 197 Wagenachskm.

Die auf den vollspurigen Eisenbahnen beförderte Netto- oder Nutzlast, die sich aus dem Gewicht der Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet), des Gepäckes, der Hunde, des Viehes und der Güter aller Art zusammensetzt, ist in dem zehnjährigen Zeitraum von 19 327 830 000 auf 31 473 730 000 tkm, also um 62,8 %, die Tara- oder todte Last, d. i. das Eigengewicht der Wagen, Lokomotiven und Tender (einschliesslich einer mittleren Füllung von Wasser und Brennmaterial), von 49 661 260 000 auf 85 465 290 000 tkm, d. s. 72,1 %, gestiegen. Auf jedem Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge wurde im Jahre 1897/98 eine Bruttolast von 250 000 000 t gegen 1 790 000 t im Jahre 1887/88, mithin 39,7 % mehr bewegt. An diesen Zunahmen sind die Staatsbahnen mit 65,9 bezw. 77,4 bezw. 36,1 % betheiligt.

Die meiste Bruttolast beförderte im Jahre 1897/98 auf dem Betriebskilometer die Main-Neckar-Eisenbahn mit 5 110 000 t. Ihr folgen die Reichseisenbahnen mit 3 030 000, die preussisch-hessischen Staatseisenbahnen mit 2 830 000, die pfälzischen Eisenbahnen mit 2 700 000, die bayerische Ludwigsbahn mit 2 690 000, die sächsischen Staatseisenbahnen mit 2 670 000, die badischen Staatseisenbahnen mit 2 640 000, die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 2 060 000, die bayerischen Staatseisenbahnen mit 1 890 000 und die württembergischen Staatseisenbahnen mit 1 870 000 t.

Die Ausnutzung des Ladegewichtes der bewegten Achse ist bei den Personenwagen von 23,45 auf 23,94 %, bei den Gepäckwagen von 2,13 auf 2,50 % gestiegen, bei den Güterwagen aber von 48,25 auf 45,69 % zurückgegangen, obgleich die auf die einzelne (leere oder beladene) Güterwagenachse entfallende Nettolast von 2,34 t auf 2,65 t gestiegen ist. Der Rückgang findet seine Erklärung in der Erhöhung des Ladegewichtes der Güterwagen, mit dem die Ausnutzung nicht gleichen Schritt gehalten hat.

(Fortsetzung folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— Der Budgetausschuss des **preussischen** Abgeordnetenhauses hat den **Eisenbahnetat** ohne wesentliche Abänderungen angenommen.

— **Preussisch-hessische Betriebs- und Finanzgemeinschaft.** Die Einnahmen vom Monat Januar d. J. belaufen sich auf 91 728 000 ℳ. und übersteigen die entsprechende vorjährige Ziffer um 5 016 000 ℳ. Der Personenverkehr brachte ein Mehr von 1 445 000 ℳ. und der Güterverkehr ein solches von 3 779 000 Mark, während aus sonstigen Quellen 208 000 ℳ. weniger flossen als im Vorjahre. Die Gesammteinnahme seit Beginn des Etatsjahres (1. April 1898) beträgt 1 055 339 000 ℳ., d. i. 61 488 000 ℳ. mehr als im Vorjahre. Die Einnahme des Personenverkehres ist mit 295 612 000 ℳ. um 18 012 000 ℳ., die des Güterverkehres bei 693 352 000 ℳ. um 41 199 000 ℳ. grösser als die vorjährige Einnahme; sonstige Quellen brachten mit 66 075 000 ℳ. ein Mehr von 2 277 000 ℳ. Die kilometrische Einnahme hat sich im laufenden Jahre bei 35 740 ℳ. um 1 547 ℳ. erhöht.

— Im preussischen Abgeordnetenhause ist eine Nachweisung der aus dem Fonds zur Förderung des Baues von **Kleinbahnen** bis Ende 1898 bewilligten **Staatsbeihilfen** und eine Nachweisung der aus demselben Fonds bis Ende 1898 in Aussicht gestellten Staatsbeihilfen erschienen. Die bewilligten Staatsbeihilfen belaufen sich auf 15 042 430,20 ℳ., die nur in Aussicht gestellten auf 10 597 442 ℳ., in 14 Fällen liegen Anträge in Höhe von 8 329 000 ℳ. vor. Die Gesammtsumme beträgt demnach 33 469 422,26 ℳ. Da der Fonds aber nur 29 000 000 ℳ. beträgt, so würde die Bereitstellung von 4 969 722,20 ℳ. erforderlich sein. Durch die erfolgte Bewilligung von Staatsbeihilfen ist das Zustandekommen von 1 800 km Kleinbahnen gesichert worden, es entfallen mithin auf je 1 km im Durchschnitt 8 800 ℳ. Staats

beihilfe. Von den bewilligten Beihilfen sind bisher 15 mit 4 642 044,56 *M.* voll gezahlt, auf die übrigen bewilligten Beihilfen Theilbeträge von 2 773 519,47 *M.*, überhaupt also 7 415 564,53 *M.* zu endgültiger Zahlung gelangt.

— **Erhöhung des Wagenbestandes der westlichen Staatseisenbahnen.** Bei der königlichen Eisenbahndirektion zu Essen hat am 22. v. Mts. die alljährliche Berathung zwischen Vertretern der westlichen Staatsbahndirektionen, der königlichen Bergbehörden und der bergbaulichen Vereine über die Veranschlagung der diesjährigen Kohlenförderung und die voraussichtliche Entwickelung der Absatzverhältnisse für Kohlen und Koks in den Bergbaurevieren an der Ruhr und Saar sowie im Aachener Bezirk stattgefunden. Nach Ansicht der Versammlung ist für das laufende Jahr wiederum eine erhebliche Steigerung des Kohlen- und Koksabsatzes zu gewärtigen. Für das Ruhrrevier wurde die Steigerung für Kohlen auf 6 %, für Koks auf mindestens 9 % der vorjährigen Absatzmengen, die sich auf 45 732 000 t für Kohlen und Koks zusammen und auf 6 839 000 t für Koks allein gestellt haben, geschätzt. Für das Saarrevier wurde die zu erwartende Verkehrszunahme gleichfalls auf 6 % beziffert, während sich der Absatz der Kohlengruben des Aachener Bezirkes voraussichtlich auf der Höhe des im Vorjahr erzielten halten werde. Gegenüber der zu erwartenden erheblichen Verkehrssteigerung soll eine Erhöhung des Wagenbestandes der westlichen Staatsbahndirektionsbezirke in Aussicht genommen worden sein, die rund etwa 3 % des vorjährigen Bestandes ausmacht. Die Vertreter des Bergbaues waren — wie gemeldet wird — der Ansicht, dass eine weitere Vermehrung der Kohlen-, insbesondere aber der Kokswagen nothwendig sei, zumal die letztere Sorte auch durch die gesteigerten Braunkohlentransporte stärker in Anspruch genommen werden würden.

— Ein Hamburger Blatt meldete kürzlich, dass die Absicht bestehe, demnächst auf den preussischen Staatseisenbahnen in der **IV. Wagenklasse Abtheile für Nichtraucher** einzurichten, und zwar sollten vorläufig diejenigen Personenwagen dieser Gattung mit Nichtraucherabtheilungen versehen werden, die für die Zurücklegung längerer Reisen dienen. Wir stellen dem gegenüber fest, dass uns von einer derartigen Absicht der preussischen Staatsbahnverwaltung bis jetzt nichts bekannt geworden ist.

— Im Reichstage wurde am 25. Februar bei Berathung des Etats der Reichseisenbahnverwaltung in Elsass-Lothringen auch die Frage der **Kohlentarife** gestreift. Der elsässische Abgeordnete Baron de Schmidt hatte getadelt, dass die Transitkohlentarife über die beiden Häfen Strassburg und Lauterburg zu billige seien. Hierdurch werde die elsässische Kohlenindustrie geschädigt; darauf erwiderte Minister Thielen: „Eine Ermässigung der Kohlentarife ist allerdings von den elsässischen Häfen Strassburg und Lauterburg eingeführt; sie ist aber nicht freiwillig erfolgt, sondern erzwungen durch das Vorgehen der badischen Verwaltung. Wir sind nicht in der Lage, solche Konkurrenzmaassregeln vollkommen zu unterlassen. Wir sind der Entwickelung der Dinge sehr genau gefolgt sowohl im Interesse der Kohlenindustrie wie im fiskalischen Interesse. Ich bestreite, dass Elsass-Lothringen durch die Kohlentarifpolitik benachtheiligt ist.“ Graf Kanitz machte dazu einige allgemeine Bemerkungen und erklärte eine Tarifpolitik für verfehlt, die dem Ausland gestattet, dem Inland mit seinen eigenen Produkten Konkurrenz zu machen. „Trotzdem muss ich es für richtig halten, der rheinisch-westfälischen Kohle Ausnahmetarife für Elsass-Lothringen nicht zu gewähren. Die rheinisch-westfälische Kohlenindustrie weist enorme Ueberschüsse auf. Da haben die Elsass-Lothringer völlig Recht, wenn sie auch für ihre Kohlen Ausnahmetarife verlangen. Sie brauchen es sich nicht gefallen zu lassen, dass fremde Kohlen billiger durch ihr Land fahren als die eigenen.“

— Der Verband der Textilindustriellen von Chemnitz hatte auch dem preussischen Herrenhause seine Petition um **günstigere Frachtverbindungen im Verkehr mit England** unterbreitet. Indessen ist der Eisenbahnausschuss des Herrenhauses darüber im Zweifel, ob Petitionen von Nichtpreussen im Herrenhause zur Verhandlung kommen dürfen, und hat zunächst einen Beschluss des Geschäftsordnungsausschusses in dieser Sache verlangt.

— **Bahnseitige Arbeitsnachweisstellen.** Von der königlichen Eisenbahndirektion in Breslau sind auf den Bahnhöfen in Breslau, Liegnitz und Görlitz zwecks eines schnelleren und leichteren Ausgleichs zwischen Bedarf und Angebot von Arbeitskräften Arbeitsnachweisstellen errichtet worden, an die sämmtliche Beschäftigung nachsuchende Personen verwiesen werden, und denen die an den genannten Orten vorhandenen Dienststellen den Bedarf an Arbeitskräften anzumelden und die verfügbar werdenden Kräfte behufs etwaiger Weiterbeschäftigung an anderer Stelle mitzutheilen haben. Da sich diese Einrichtung gut bewährt hat, ist den übrigen königlichen Eisenbahndirektionen empfohlen worden, thunlichst ein gleiches Verfahren einzuführen.

— **Eisenbahn Gerlebogk-Nauendorf.** Der „Reichsanz.“ veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb der auf das preussische Staatsgebiet entfallenden Strecke einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Gerlebogk über Löbejün nach Nauendorf durch die Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahngesellschaft.

— Anlässlich der parlamentarischen Erörterungen gibt die „Berl. Börs.-Ztg.“ zu bedenken, dass einer sachlich berechtigten und Anspruch auf Beachtung erhebenden **Kritik unserer Eisenbahnzustände** durch die Macht der Thatsachen sehr enge Grenzen gezogen sind. Die Eisenbahnen, wenigstens die preussischen, bilden auch eine der vornehmsten öffentlichen Einnahmequellen, und deshalb ist es die gebieterische Pflicht einer gewissenhaften Verwaltung, einen steten Ausgleich zwischen den beiden konkurrirenden Interessensphären zu vermitteln. Das Publikum will von der Eisenbahn möglichst billig und gut bedient sein, und es würde sich schwerlich dagegen sträuben, wenn ihm von der Eisenbahn die Personen- und Güterbeförderung womöglich nur zum Selbstkostenpreise angerechnet würde. Dasselbe Publikum aber, dem die Eisenbahnen gar nicht billig genug arbeiten können, würde in einen Sturm der Entrüstung ausbrechen, wenn der Staat, um Ersatz für die verlorene Einnahmequelle aus den Eisenbahnen zu schaffen, etwa die direkte Steuerschraube entsprechend anziehen wollte. Es gibt keine billigere Popularität, als einerseits an den Staat alle möglichen kostspieligen Zumuthungen zu stellen, und andererseits ihm die Einnahmequellen, mit denen er haushalten soll, nach Möglichkeit zu verringern. Im Privatleben hüten sich die Politiker, welche dem Staat ein so sonderbares Rechenexempel aufmachen, sorgfältigst, ähnlich ins Blaue hineinzuschiessen; für ihren eigenen haus- und geschäftswirthschaftlichen Etat halten sie peinlich auf eine glatte, wenn möglich sogar positiv abschliessende Bilanz. Auch wo die Partei Oberwasser hat, die im Reiche und in Preussen vom Oppositionsstandpunkte aus so gern gegen „Fiskalität“ donnert, also z. B. in der Berliner Gemeindeverwaltung (Gaswerke), genirt sie sich durchaus nicht, gemeindefiskalische Steuerpolitik zu treiben. Schliesslich meint die „Berl. Börs.-Ztg.“, alles spitzt sich doch auf die Frage zu, ob unser Eisenbahnwesen in seiner Wurzel gesund ist und nur die Beseitigung einiger Auswüchse erheischt, oder ob es, wie die linksseitigen Oppositionspolitiker zu wiederholen nicht müde werden, von Hause aus falsch instradirt ist und nicht eher gesunden kann, als bis es vom „Banne der Fiskalität“ unter Beihilfe der radikalen Parteien endgültig erlöst sein wird. Mit der Mehrheit der preussischen Volksvertretung neigt die „Berl. Börs.-Ztg.“ der ersteren Ansicht zu.

— In einer ausserordentlichen Generalversammlung der **Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft** beantragte die Verwaltung Mittel zum Bau der vollspurigen Nebenbahn Cranz-Neukuhren und zum Ausbau der Strecke Königsberg-Cranz zu einer Vollbahn zu bewilligen. In einer im Januar 1898 stattgehabten Generalversammlung war beschlossen worden, für erstere Strecke 600 000 *M.* und für letztere 200 000 *M.* der Direktion zur Verfügung zu stellen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat indess erstere Summe für nicht genügend erachtet und verlangt, dass für den Bau der Strecke Cranz-Neukuhren 700 000 *M.* bereit gehalten würden. Der Oberbau der Strecke Königsberg-Cranz ist vom Minister für den Vollbahnbetrieb als geeignet erachtet worden, sobald noch die Schwellenunterlagen vermehrt sind. Die neuen Mittel durch Ausgabe von Obligationen allein zu beschaffen, hat die Verwaltung wegen der augenblicklichen Lage des Geldmarktes und auch aus dem Grunde nicht für geeignet gehalten, weil bei einem Aktienkapital von 1 442 000 *M.* die Aufnahme einer Obligationsschuld von 900 000 *M.* vom Minister beanstandet werden könnte. Die Verwaltung schlägt vielmehr vor, 700 000 *M.* durch Erhöhung des Aktienkapitales um 558 000 *M.* auf 2 000 000 *M.* und 200 000 *M.* durch Aufnahme einer 4 % Obligationsschuld zu beschaffen. Der Geschäftsgang im laufenden Geschäftsjahre hat sich bis jetzt durchaus günstig gestaltet.

— Eine **Wartburgbahn** plant die Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) in Berlin zu bauen. Sie ist zum Theil als elektrische Bahn geplant und wird in Verbindung mit der elektrischen Strassenbahn in Eisenach am Bahnhof letztgenannten Ortes ihren Anfang nehmen, im Marienthal, der vielbesuchten Touristenstrasse, abzweigen und am Reuter- und Wagnermuseum vorbei durch das Hainthal als Zahnradbahn den Weg bis zur Höhe der Wartburgrestauration nehmen, in deren unmittelbarer Nähe sie enden soll. Das Projekt hat die Genehmigung des Grossherzogs von Sachsen erhalten und ist von allen maassgebenden Behörden gebilligt worden.

— **Gleiseumbau auf bayerischen Schnellzugslinien.** Bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung besteht die Absicht, auf den Schnellzugslinien, und zwar in erster Reihe auf den Strecken Regensburg-Nürnberg-Würzburg, Treuchtlingen-Würzburg und Würzburg-Aschaffenburg, auf welchen Strecken Maschinen mit grösserem Raddrucke verkehren, die Gleise aus Schienen des Profiles II (eingeführt 1883), dann den eisernen Langschwellenoberbau der Jahre 1877/83 mit stärkeren Schienen umzubauen, da erstere Schienen den gesteigerten Ansprüchen des Verkehres, der Zuggeschwindigkeiten und der Radbelastungen auf längere Dauer nicht mehr gewachsen sein würden und bei den Stationsumbauten in den Seitengleisen, dann in den Verschubbahnhöfen, ferner auf Lokalverkehrsstrecken und Lokalbahnen, auf letzteren namentlich für den Langschwellenoberbau, reichliche Gelegenheit zur geeigneten Wiederverwendung der meisten noch guten Schienen gegeben ist.

Dieser im Laufe von etwa 10 Jahren durchzuführende Gleiseumbau soll nicht mit sogenannten Goliathschienen, worunter gewöhnlich Schienen mit einem Gewichte von über 45 bis 60 kg auf das laufende Meter verstanden werden und deren Verwendung von der bayerischen Verwaltung nicht als wirthschaftlich richtig anerkannt wird, sondern mit Schienen im Gewichte von 43,5 kg auf das laufende Meter, des bereits bei den badischen und württembergischen Staatsbahnen, den pfälzischen Bahnen usw. eingeführten, hier mit X bezeichneten Profils erfolgen. — Die Schienen des im Jahre 1890 eingeführten verstärkten Profiles IX, welches seitdem bei sämmtlichen Doppelbahnneubauten wie bei der Gleiseerneuerung auf freier Strecke ausschliesslich Anwendung gefunden hat, verbleiben als ausreichend tragfähig auch in den Schnellzugslinien. Die Schienenlänge bleibt auch für das neue Profil, wie bisher für Profil IX, auf 12 m festgesetzt, man denkt aber daran, diese Länge bis auf 15 m auszudehnen. — Auf jenen zweigleisigen Linien, auf welchen längere Strecken mit Schienen des neuen Profils X umzubauen sind, soll das treffende Gleise zwischen zwei Stationen oder bei grösseren Stationsabständen und vornehmlich in stärkeren Bahnsteigungen zwischen solcher und einer vorübergehend unter Einlegung eines Verbindungsgleises einzurichtenden Blocksignalstation oder zwischen zwei solchen Blockstationen ausgeschaltet, die treffende Strecke daher während der Dauer des Gleiseumbaues eingleisig betrieben werden, um den Gleiseumbau, mit welchem in der Regel eine Verbesserung oder Erneuerung der Schwellenbettung zu verbinden sein wird, rascher, billiger und sorgfältiger, aber auch mit geringerer Störung des Fahrdienstes als bei der Erneuerung des nicht ausser Betrieb gesetzten Gleises ausführen zu können.

— **Ueber die Verhältnisse einzelner Strecken der bayerischen Staatsbahnen** bringt die Münchener „Allgem. Ztg." folgende interessante Mittheilungen: Es dürfte wohl wenigen bekannt bezw. noch erinnerlich sein, dass mehrere der rentabelsten bayerischen Staatsbahnstrecken — abgesehen von den im Jahre 1875 erworbenen Linien der Ostbahn — früher von Gemeinden und Privaten gebaut und dann vom bayerischen Staate gegen Verzinsung und Tilgung des Baukapitals übernommen wurden. Hierzu zählen die Linien Pasing-Starnberg-Penzberg und Tutzing-Unterpeissenberg, Holzkirchen-Miesbach, Gunzenhausen-Ansbach, Neuenmarkt-Bayreuth, Hochstadt-Stockheim, Oberkotzau-Eger und Neu-Ulm-Kempten. Das Baukapital für die meisten dieser Bahnen wird in 20 Jahren abbezahlt sein, jenes für die rentabelste Linie Pasing-Starnberg wird der Staat sogar schon in 10 Jahren abgetragen haben. Zur Zeit beträgt die Restschuld nur noch etwa 550 000 *M.* Im ganzen hatte der bayerische Staat für diese erworbenen Linien 34 000 000 *M.* zu verzinsen, von denen schon jetzt über 14 000 000 *M.* getilgt sind. Ausser den oben aufgeführten, von Gemeinden und Privaten erworbenen Bahnen hat der bayerische Staat auch noch 30 km Bahnen vom sachsen-meiningenschen Staate (bis Meiningen und zwischen Rentwartshausen und Römhild) erworben (Kosten 5 600 000 *M.*) und weiter noch verschiedene Bahnstrecken von anderen Bahnen gepachtet; so die Strecke Kiefersfelden-Landesgrenze bei Kufstein, Salzburghofen- bis Landesgrenze bei Salzburg, Landesgrenze bei Wertheim-Landesgrenze bei Probstzella, Ludwigstadt-Lehesten und Kötzting-Lam; für diese 36,5 km langen Linien zahlt der bayerische Staat jährlich 353 933 *M.* Pacht. Andererseits hat Bayern auch ihm gehörige Bahnstrecken an fremde Verwaltungen verpachtet, wie Passau-österreichische Landesgrenze, Furth-österreichische Landesgrenze, Simbach-österreichische Landesgrenze, Hof-Landesgrenze, Aschaffenburg-Kahl, Lichtenfels-Landesgrenze, Würzburg und Gemünden-Landesgrenze und endlich die bayerische Strecke der Bodenseegürtelbahn bis Mitte Laiblachbrücke, zusammen 100 km. Hierfür sowie für die Mitbenutzung der Bahnhöfe in Aschaffenburg, Hof, Würzburg, Gemünden, Simbach, Passau, Lindau und Furth erhält die bayerische Staatsbahn jährlich 1 122 629 *M.* Pacht vergütet.

— Seitens des zuständigen bayerischen Staatsministeriums wurde der Marktgemeindeverwaltung Indersdorf die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten für eine **Lokalbahn von Röhrmoos** über Indersdorf **nach Altomünster** und dem Stadtmagistrate Aichach für eine solche **von Aichach nach Pöttmes** auf die Dauer eines Jahres ertheilt mit der Gestattung der Uebertragung der Projektirungsarbeiten für letztere Bahn an die Lokalbahnaktiengesellschaft München.

— Bei der **sächsischen Staatseisenbahnverwaltung** wurden im Monat Oktober 1898 **vereinnahmt** insgesammt 10 120 352,85 *M.*, das sind 398 104,34 *M.* mehr als in dem gleichen Monate des Jahres 1897. Hiervon entfallen 3 198 974,58 *M.*, mehr 140 382,47 *M.*, auf den Personenverkehr und 6 921 378,27 *M.*, mehr 257 721,87 *M.*, auf den Güterverkehr. Befördert wurden 5 353 541 Personen, mehr 505 680, und 2 154 889 t, mehr 56 466 t, Güter. Die Gesammteinnahme vom 1. Januar bis 31. Oktober 1898 beträgt hiernach 93 767 438,90 *M.*, das sind 4 241 845,41 *M.* mehr als in dem gleichen Zeitraume des Jahres 1897.

— Die bei der **sächsischen Staatsbahnverwaltung** in neuerer Zeit angestellten Versuche haben — wie der „Dr. Anz." berichtet — ergeben, dass die Lampen, welche mit **russischem**, anstatt mit dem seither ausschliesslich verwendeten **amerikanischen Petroleum** gefüllt waren, nicht allein heller leuchten, sondern auch weniger Missstände, wie unangenehmen Geruch, Russen der Flammen usw. erzeugen. Es soll deshalb beabsichtigt sein, künftig nur noch russisches Petroleum zu verwenden, wenn die noch fortzusetzenden Versuche gleich günstige Ergebnisse wie seither liefern werden.

— Die Darmstadter Strafkammer verhängte Mitte Februar strenge Strafen über drei Maurer wegen **Ausschreitungen im Eisenbahnwagen.** Die stark angetrunkenen Leute, von denen zwei Familienväter sind, hatten einen Schaffner, der sie zum Verlassen eines Damenabtheils aufforderte, aufs gröblichste wörtlich und thätlich insultirt und ihm bei der Ausübung seiner bahnpolizeilichen Obliegenheiten Widerstand geleistet. Dafür erhielt der wegen ähnlicher Delikte schon vielfach vorbestrafte Rädelsführer eine Gefängnissstrafe von $1^1/_2$ Jahren, der zweite eine solche von 9 Monaten und der dritte, der nur der Beleidigung überführt werden konnte, von 5 Monaten. Die Höhe der Strafe wurde damit motivirt, dass das Interesse eines gesicherten Verkehres die strengste Ahndung der jetzt vielfach vorkommenden Widersetzlichkeiten gegen Anordnungen des Fahrpersonals erfordere.

— Im Jahresbericht der Handelskammer Köln für 1898 finden wir folgende Mittheilungen über die **geschäftliche Lage der deutschen Wagenfabrikation:**

Die im vorigen Berichte geschilderten Verhältnisse haben sich im Laufe des verflossenen Jahres entsprechend weiter entwickelt und die Zahl der im Entstehen begriffenen neuen Fabriken hat sich inzwischen bereits in solcher Weise erhöht, dass demnächst die Gesammtzahl der in den letzten Jahren erbauten Fabriken nicht weniger als achtzehn betragen wird. Um dieselben nach ihrem Domizil zu bezeichnen, so befinden sich solche in Wismar und Neustadt i. Mecklenburg, Werdau, Dessau, Gotha, Weimar in den sächsisch-thüringischen Staaten, Königshütte und Beuthen i. O./Schl., Betzdorf, Bochum, Dortmund, Grafenberg, Uerdingen in Rheinland-Westfalen; ferner in der Stadt Hannover, Gustavsburg in Hessen, Rastatt in Baden und in Danzig. Mit der Errichtung der Danziger Fabrik hat es bekanntlich eine besondere Bewandtniss, da deren Anlage im engsten Zusammenhange steht mit den Bestrebungen der Staatsregierung, im Osten der Monarchie Industrien grosszuziehen und da aus diesem Grunde das Unternehmen von der norddeutschen Wagenbauvereinigung ins Leben gerufen worden ist, um demselben eine sichere Grundlage zu gewähren.

Auch der Gang des Geschäftes hat sich in der damals gekennzeichneten Richtung weiterbewegt, indem der Umfang der Aufträge, die zu dem Uebertrag des Vorjahres im Laufe des Jahres 1898 hinzugekommen sind, ein solcher ist, dass dieses letztere immer noch als ein gutes betrachtet werden kann.

Die Anzahl der in dem Berichtsjahre vorgemerkten Aufträge reicht noch aus, um den Werken im Jahre 1899 bis etwa zum Herbste eine hinlängliche Beschäftigung zu sichern.

Darüber hinaus entziehen sich die Verhältnisse um so mehr einer sicheren Beurtheilung, als bis dahin die sämmtlichen neuen Fabriken in den Wettbewerb eingetreten sein werden, während bis jetzt schon von maassgebender Seite die Industrie darauf vorbereitet worden ist, dass die staatlichen Aufträge in der Folge erheblich nachlassen werden. Die Erklärung dafür liegt in den Verkehrsverhältnissen, die sich allmählich so gestattet haben, dass dem Bedarf an Fahrzeugen vollauf hat genügt werden können. Bekanntlich haben die ausserordentlichen Anforderungen, die der Herbst regelmässig mit sich bringt, diesmal keinerlei Schwierigkeiten verursacht. Die Rübenkam-

pagne, die Kartoffelernte und der Ausfall der Schifffahrt auf den Flüssen haben weder einen nennenswerthen, noch einen anhaltenden Wagenmangel verursacht, obgleich nicht nur der Versand von Kohlen, sondern auch derjenige von anderen Rohstoffen und Erzeugnissen der Industrie eine aussergewöhnliche Ausdehnung genommen hat.

Die anhaltende Fortentwickelung der Kleinbahnen und der elektrischen Strassenbahnen würde wohl geeignet sein, für den zu erwartenden Ausfall an Staatsbahn-Bestellungen einen gewissen Ersatz zu gewähren, wenn nicht der zunehmende Wettbewerb gerade auf diesem Gebiete stärker zur Geltung zu gelangen drohte.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsassessor Rosenbaum, bisher in Saarbrücken, ist nach Frankfurt a. M. behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst versetzt. Der Geheime Baurath z. D. Hentsch, zuletzt Direktor des Eisenbahnbetriebsamts in Crefeld, ist gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— Von Zeit zu Zeit taucht in einzelnen Blättern die Nachricht auf, dass kompetentenorts eine Abänderung der gegenwärtigen, bekanntlich erst seit dem Jahre 1896 bestehenden **Organisation der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung** beabsichtigt werde. Wiewohl diese Nachricht zu wiederholtenmalen als gänzlich unbegründet bezeichnet worden ist, sieht sich die halbamtliche „Wiener Abendpost" gegenüber einer gleichartigen, vor wenigen Tagen durch einige Blätter gegangenen Notiz veranlasst, nochmals mit aller Bestimmtheit zu erklären, dass nach den an maassgebender Stelle eingeholten Informationen von einer bevorstehenden Aenderung der derzeitigen, aus langwierigen Verhandlungen der betheiligten Ressorts hervorgegangenen Organisation der Staatseisenbahnverwaltung keine Rede ist.

— **Frachtermässigung für „Tavoletti".** Einen wichtigen Erwerbszweig hat der krainischen Forstproduktion seit Langem die Herstellung und die Ausfuhr der „Tavoletti" und „Testoni", das heisst der Brettchen geboten, welche als Material für die zur Versendung von Agrumen bestimmten Kistchen bearbeitet und nach Sizilien versandt werden. Ein grosser Theil der in Krain vorhandenen Buchenbestände wird zu solchen Brettchen verarbeitet und zahlreiche Brettsägen sind in diesem Erwerbszweige thätig. Durch die amerikanische Konkurrenz hat nun diese Produktion eine empfindliche Beeinträchtigung erfahren. Nach dem nordamerikanischen Tarifgesetz haben nämlich die Agrumenkistchen, wenn dieselben aus amerikanischem Holze hergestellt sind, beim Eintritte in das Gebiet der Union nur die Hälfte des Zolles zu entrichten. Eine analoge Bestimmung enthalten auch die Tarife der meisten südamerikanischen Staaten. Da nun thatsächlich amerikanisches Holz mit den aus Krain stammenden „Tavoletti" in Konkurrenz getreten ist, so hat die krainische Forstproduktion und Holzindustrie hierdurch einen harten Stoss erlitten und mehrere Brettsägen sind infolge dessen dem Zusammenbruche verfallen. Um eine Besserung dieser Verhältnisse herbeizuführen, hat das Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem Handelsministerium dahin intervenirt, dass die in Betracht kommenden Bahnen eine Ermässigung des Frachtsatzes von dem Produktionsorte nach Triest gewähren. Die Unterkrainer Bahnen und die Südbahn haben denn auch mit der grössten Bereitwilligkeit eine Ermässigung der Frachtgebühr nach Triest um 6 fl. für den Wagen zugestanden, und es dürfte der ermässigte Frachtsatz demnächst in Wirksamkeit treten.

— **Aenderung der Kohlentarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** In einer der letzten Sitzungen des Wiener Gemeinderathes wurde folgender Antrag gestellt: Laut Zeitungsnachrichten hat die Regierung eine Aenderung der Nordbahntarife verfügt, in welcher unter anderem bestimmt ist, dass für die Beförderung der Kohle von Ostrau-Karwin nach Stationen über Wien hinaus eine Frachtermässigung gewährt werden muss, welche jedoch für die nach Wien selbst bestimmte Kohle — mit Ausnahme der von der Gemeinde bezogenen — nicht gilt. Da durch diese Verfügung das Interesse der Wiener Kohlenkonsumenten wesentlich und in nicht gerechtfertigter Weise geschädigt wird, so wird der Antrag gestellt: Der Gemeinderath richte an die Regierung eine Petition mit dem Ansuchen, dieselbe wolle dahin wirken, dass die Ermässigung der Kohlentarife für Wien selbst Geltung erlange. Der Antrag wurde dem Stadtrath zur Behandlung überwiesen.

— **Böhmische Nordbahn.** In der nächsten Zeit werden, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, Verhandlungen mit der böhmischen Nordbahn in betreff der Lokalbahn Nixdorf-Sebnitz stattfinden. Diese Lokalbahn bezw. die Regelung der Anschlussfrage bildet einen Gegenstand des jüngst verlautbarten österreichisch-sächsischen Staatsvertrages. Die Verhandlungen über die Konzessionirung dieser Lokalbahn an die böhmische Nordbahn haben schon vor einiger Zeit ihren Anfang genommen, und die Gesellschaft hat sich prinzipiell bereit erklärt, auch bei der sächsischen Regierung um die Konzessionsertheilung für die auf sächsischem Gebiete gelegene Strecke einzuschreiten. Es ist zweifellos, dass bei diesen Verhandlungen auch die Frage der Konzessionserwerbung für die Lokalbahn Schluckenau-Sohland zur Erörterung bezw. zur Verhandlung kommen wird. Die böhmische Nordbahn hat allerdings bisher diesem Lokalbahnprojekte gegenüber eine ablehnende Haltung eingenommen. Es unterliegt aber kaum einem Zweifel, dass die Gesellschaft, nachdem die Ausführung dieses Bahnprojektes seitens der Regierung in ernste Aussicht genommen ist, es vorziehen wird, diese Lokalbahn selbst zu bauen und zu betreiben, bevor sie eine Realisirung derselben von anderer Seite zulässt. Es ist übrigens anzunehmen, dass bei den zwischen der Regierung und der böhmischen Nordbahn bevorstehenden Konferenzen auch die seit längerer Zeit anhängige Frage der Begebung neuer Aktien zur Sprache kommen wird. Durch die Ausgabe derselben soll nämlich einerseits der Geldbedarf für die Lokalbahnen und Investitionen aufgebracht, andererseits die Fundirung der in den letzten Jahren durchgeführten, provisorisch durch Aufnahme einer schwebenden Schuld bedeckten Investitionen ermöglicht werden.

— **Lokalbahnprojekt Nixdorf-Rumburg-Schönlinde.** Während die Sicherstellung des Projektes einer Lokalbahn von Rumburg nach Warnsdorf keine sichtbaren Fortschritte macht, ist in neuester Zeit, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, das Projekt einer Lokalbahnverbindung von Nixdorf nach Rumburg und Schönlinde wesentlich gefördert worden. Da für dieses Projekt das Königreich Böhmen die Garantie des Vorzugskapitales, der Staat eine Subvention bewilligen soll, wird dasselbe zunächst vom böhmischen Landesausschusse, dem dasselbe vor kurzem vorgelegt wurde, geprüft. Sobald dies geschehen sein wird, dürfte die politische Begehung unverzüglich angeordnet werden, und es ist wahrscheinlich, dass das diesjährige Lokalbahnprogramm auch das genannte Projekt enthalten dürfte. Von Interesse erscheint es, dass bezüglich dieser Lokalbahn der elektrische Betrieb in ernstliche Erwägung gezogen wird.

— Der jüngst publizirte österreichisch-sächsische Staatsvertrag, welcher in betreff von fünf Eisenbahnanschlüssen abgeschlossen worden ist, bezieht sich auch auf die **Fortsetzungsstrecke der Lokalbahn Asch-Rossbach nach Adorf.** Diese Fortsetzung, welche zum kleineren Theile österreichisches, zum grösseren sächsisches Gebiet durchzieht, bildet seit langem den Gegenstand lebhaften Wunsches der Bevölkerung der Städte Asch und Rossbach, welche deren Realisirung mit wachsender Ungeduld erwartet. Nunmehr ist, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, die Ausführung dieses Projektes dadurch näher gerückt, dass der Verwaltungsrath der Lokalbahn Asch-Rossbach, welcher die Durchführung der Fortsetzungslinie anheimgegeben würde, seinen Obmann ermächtigt hat, alle zur Konzessionserwerbung für die österreichische und die sächsische Strecke sowie zur provisorischen Geldbeschaffung erforderlichen Schritte einzuleiten, an die Inangriffnahme der Bauarbeiten zu schreiten und s. Zt. die Generalversammlung behufs Genehmigung der erwähnten Maassnahmen einzuberufen.

— **Transporteinnahmen der österreichisch-ungarischen Bahnen im Jahre 1898.** Es wurden an Transportgebühren vereinnahmt:

	1898 fl.	1897 fl.
bei den Bahnen in Oesterreich .	279 577 191	266 600 034
„ „ „ „ Ungarn . . .	119 035 293	116 250 662
zusammen	398 612 484	382 850 696

Es stellt sich somit das Gesammtergebniss des ganzen Jahres 1898 gegenüber demjenigen vom Jahre 1897 um 15 761 788 fl. und speziell bei den ungarischen Bahnen um 2 784 631 fl. höher. Die kilometrischen Einnahmen betrugen: bei den österreichischen Eisenbahnen 15 805 fl. = + 1,4 %, bei den ungarischen Eisenbahnen 7 377 fl. = — 3,2 %. Das Betriebsresultat der eigentlichen Staatsbahnen gestaltete sich innerhalb des in Rede stehenden Zeitabschnittes folgendermaassen: in Oesterreich 108 971 068 fl. oder + 5,3 %, in Ungarn 89 435 356 fl. oder + 1,0 %. Die Durchschnittslänge der Lokomotivbahnen der Monarchie umfasste im Jahre 1898: in Oesterreich 17 688,7 km (gegen 17 096 km im Jahre 1897), in Ungarn 16 136,6 km (gegen

15 261,9 km im Vorjahre), zusammen 33 825,5 km (gegen 32 357,9 km). Der Gesammtzuwachs in beiden Staaten der Monarchie betrug sonach 1 467,4 km, in Ungarn allein 874,7 km.

— **Vermehrung der Fahrbetriebsmittel der ungarischen Staatsbahnen.** Durch die im Januar d. J. erfolgte Lieferung von 9 Lokomotiven und 191 Güterwagen erhöhte sich der Bestand der ungarischen Staatsbahnen an Lokomotiven auf 2 313 Stück, jener an Güterwagen auf 50 925 Stück.

— Die ungarischen Staatsbahnen klagten gegen eine Partei rücksichtlich einer am 9. April 1894 ausgelösten Frachtsendung unterm 25. April 1895 auf **nachträgliche Zahlung eines Frachtzuschlages für Wagenüberlastung.** Das Gericht erster und zweiter Instanz wies das Klagebegehren mit der Begründung ab, dass die klägerische Bahnverwaltung verpflichtet gewesen wäre, die Klage bis zum 9. April 1895 zu überreichen, da der Anspruch auf nachträgliche Einforderung einer Zuschlagsgebühr gemäss § 61, Abs. 4 Betr.-Regl. ebenso wie Ersatzansprüche wegen zu hoch oder zu niedrig berechneter Frachtgebühren binnen Jahresfrist verjähre.

Die königliche Kurie verwarf beide untergerichtlichen Entscheidungen und ordnete die meritorische Behandlung der Angelegenheit an. In der Urtheilsbegründung wurde angeführt, dass die Bestimmung des § 61, Abs. 4 Betr.-Regl. auf die gemäss § 53, Abs. 7 und 10 erhobenen Frachtzuschläge schon deshalb keine Anwendung finden könne, weil der Anspruch auf Begleichung dieser Frachtzuschläge nicht in der unrichtigen Anwendung der Tarife oder in einem Rechnungsfehler, sondern in dem vorschriftswidrigen Vorgehen des Absenders seine Ursache findet.

— **Einhebung einer Frachtdifferenz seitens der Bestimmungsstation des Gutes.** Seitens einer ungarischen Bahnverwaltung wurde gelegentlich der Nachwiegung einer Sendung ein höheres Gewicht festgestellt, als in der Aufgabestation ermittelt und der Frachtberechnung zu Grunde gelegt worden war. Da die Bestimmungsstation die auf Grund des ermittelten höheren Gewichtes richtiggestellte Frachtgebühr eingehoben hatte, verklagte die Partei die Bahnverwaltung auf Ersatz der Differenz zwischen der ursprünglich berechneten und thatsächlich erhobenen Frachtgebühr. Der Appellsenat des Budapester Handels- und Wechselgerichts gab dem Klagebegehren Folge, da die Bahnverwaltung nicht den Nachweis erbracht habe, dass gelegentlich der Feststellung des Gewichtes der Sendung in der Aufgabestation ein Irrthum unterlaufen sei.

Vereinsausland.

— **Elektrischer Betrieb auf belgischen Staatsbahnen.** Infolge der günstigen Betriebsergebnisse bei den mit elektrischen Lokomotiven auf der Strecke Loewen-Neerpelt angestellten Versuchen wird ein regelmässiger elektrischer Dienst zwischen Neerpelt und Hasselt eingerichtet.

— **Eisenbahnerbewegung in Frankreich.** Aus Paris wird der „Sozialen Praxis" geschrieben: Die Nachwirkungen des verunglückten Streikversuches der französischen Eisenbahnarbeiter, wenigstens der im Syndicat national des travailleurs des chemins de fer eingegliederten, sind stärker, als man erwartete und als der Verwaltungsausschuss dieses grössten Gewerkschaftsverbandes zugeben möchte. Auf dem letzten ausserordentlichen Kongress hatten die Mitglieder vom Staatseisenbahnnetze schon eine Loslösung vom Hauptverbande angestrebt, da sie, gebunden an die Gesammtheit der Eisenbahnarbeiter, der Einheit der Aktion wegen nicht in der Lage waren, selbständig mit der ihnen sehr entgegenkommenden Direktion der Staatsbahnen zu verhandeln und abzuschliessen. Der ausserordentliche Kongress hielt sich nicht für berechtigt, diese Konstitutionsfrage zu entscheiden und verschob sie zur Regelung auf den nächsten ordentlichen Kongress, womit die Frage vorläufig erledigt schien. Inzwischen nimmt die Sezessionsbewegung unter den Staatsbahnarbeitern immer deutlichere Formen an. Es cirkulirt ein Aufruf unter ihnen, der sie auffordert, ein eigenes Syndicat du réseau de l'Etat zu bilden, welches mit den für jede übrige Eisenbahngesellschaft separirt gebildeten Syndikaten sich in eine Landesföderation zusammenschliessen soll. In der Begründung dieser Vorschläge wird gesagt, dass sowohl die zu weitgehenden Forderungen des Maximalprogrammes von 1893 wie die gegenwärtige Verwaltung des Syndicat national ein grosses Hinderniss für die geringsten Erfolge bereiten. Der Verwaltungsausschuss des Nationalsyndikates arbeitet in seinem Organ, der „Tribune de la voie ferrée", diesen sezessionistischen Bestrebungen, die zu seinem völligen Zusammenbruche führen könnten, mit aller Kraft entgegen. Auf dem ausserordentlichen Kongresse wurde ihm schon grosse Mässigung zur Pflicht gemacht. Er geht nun sogar so weit, Annäherung an die zwei anderen Verbände von Eisenbahnbediensteten zu suchen, mit denen er bisher stets im Kriege gelegen hatte, mit dem Syndicat professionel des mécaniciens et chauffeurs, in dessen Organisation infolge politischer Aeusserungen seines Aufsichtsrathes (Guimbert) selbst Störungen existiren, und mit der Association amicale des employés des chemins de fer. Jede dieser drei Vereinigungen, die schliesslich doch ein gemeinsames Ziel haben, war bisher ihren eigenen Methoden und Wegen gefolgt. Die Association amicale erwartete zu viel von dem blossen guten Willen der Unternehmergesellschaften, deren Gunst sie durch energisches Auftreten nicht verscherzen wollte. Ausserdem erlangte dieser Verband, als der älteste bei den bisherigen Fusionsversuchen, stets den bedingungslosen Eintritt der anderen in seine Organisation. Das Syndicat professionel de mécaniciens et chauffeurs nahm als Korporation der hochstehenden Arbeiterkategorien eine sehr partikularistische Haltung an und begehrte im guten Einvernehmen mit den Eisenbahngesellschaften langsame Reformen auf dem Wege der Gesetzgebung. Das Syndicat national, der sozialistischen Bewegung sehr nahe stehend, welche die beiden anderen Vereinigungen ausdrücklich missbilligen, repräsentirte die extremsten Forderungen und die schroffste Taktik, von der es nun um der Annäherung an die bisherigen Konkurrenzsyndikate willen soviel aufzugeben scheint.

— **Kanalverbindung zwischen dem Mittelmeere und dem atlantischen Ozean.** Die Anlegung eines Kanales zwischen Marseille und der Rhone, von der schon in der letzten Legislatur die Rede war, wird von dem französischen Bautenminister abermals in Vorschlag gebracht. Die Kosten für das Unternehmen werden auf 80 000 000 Frcs. veranschlagt, von denen der Staat die Hälfte zu tragen hätte. Die anderen 40 000 000 Frcs. würde das Departement der Rhonemündungen, die Stadt Marseile und die Handelskammer liefern, die letztere 26 666 668 Frcs., die beiden ersteren je 6 666 666 Frcs. Der Kanal soll eine Länge von 54 km haben. Vom nördlichen Ende des Hafens von Marseille ausgehend, zieht er sich an der Küste entlang bis zur Pointe de la Lave, geht dann unter dem Gebirgsstock von Rove in einem 7 000 m langen Tunnel durch und mündet bei Margnane in den Teich von Solmon. Der weitere Weg führt am südlichen Ufer des Teiches von Berre und am Kap der drei Brüder vorbei bis Martigue. Von hier aus schliesst er sich dem Kanal Maritime bis Port de Bouc an, weiterhin wird ein Theil des Kanales von Arles bis Cone benutzt, wo sich der neue Kanal an den Schleusen abzweigt und seinen eigenen Kurs verfolgt, indem er sich in gerader Linie der Rhone zuwendet, die er bei Bras-Mort, ungefähr 10 km oberhalb Saint-Louis, erreicht.

— Zwischen der Jura-Simplonbahn und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn wurde eine Verständigung erzielt über den Bau einer **direkten Verbindung Frasne-Vallorbes** (Stationen der Linie Dijon-Pontarlier-Lausanne) durch den Jura. Das Unternehmen bezweckt eine starke Abkürzung der Linie Paris-Simplon über Lausanne und ist angeblich gegen das wieder in letzter Zeit in den Vordergrund getretene Bahnprojekt durch den Lötschberg gerichtet.

— Der Bau einer **Drahtseilbahn von Davos Platz nach der Schatzalp** ist vom schweizer Bundesrathe genehmigt worden. Die Kosten werden auf 210 000 Frcs. geschätzt, die von einer Aktiengesellschaft beschafft werden.

— Die Abtheilung für Eisenbahnwesen im italienischen Staatsrath genehmigte am 23. Februar nach monatelanger Prüfung die Vorschläge der **italienischen Südbahn** wegen **Einführung des elektrischen Betriebes** auf der 120 km langen Strecke **Lecco-Colico** mit Abzweigungen **Sondrio** und **Chiavenna.** Die Installirung wird von der Firma Ganz & Compagnie in Budapest ausgeführt.

— Im Verlaufe des Monates März werden in grösserem Maassstabe bei den verschiedenen **italienischen Armeekorps Uebungen zur Schulung der Offiziere und Mannschaften in der Beförderung der Verwundeten mittelst der Eisenbahn** stattfinden. Seitens der Bahnverwaltungen ist bereitwilligst das nöthige Eisenbahnmaterial zur Verfügung gestellt worden.

— Seitens des Provinzialrathes von Sondrio wurde dem italienischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten das nach seinen Anforderungen umgearbeitete und vervollständigte technische und finanzielle Projekt für den Bau und Betrieb einer **Vollbahn von Sondrio nach Tirano** im Veltlin wieder zur Genehmigung unterbreitet. Die Konzession wurde von der Banca Commerciale in Mailand nachgesucht, die auch die Finanzirung

des Unternehmens besorgt hat. Die Bau- und ersten Anlagekosten der 26 km langen Linie sind auf 3 200 000 L. veranschlagt. Die Konzessionsbewerberin verlangt vom Staate eine Subvention von 5 000 L. jährlich für das Kilometer auf 70 Jahre, wie solche in dem jüngst vom Parlamente genehmigten Gesetz über die Subventionen für Bahnen, welche von der Privatindustrie gebaut werden, vorgesehen ist. Das Projekt ist bezüglich seiner technischen Seite inzwischen vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten genehmigt worden.

— Die **italienische Südbahn** will auf der nächstjährigen **Weltausstellung in Paris** ausser einigen **neuen Typen von Wagen**, worunter ein Kühlwagen neuester Bauart für die Beförderung von Lebensmitteln auf weite Strecken sich befindet, noch folgende Gegenstände, welche den projektirten elektrischen Betrieb mittelst Oberleitung auf der 80 km langen Linie Lecco-Sondrio veranschaulichen sollen, ausstellen: Personenwagen, Motorwagen, Modelle für die verschiedenen Leitungen und für die Aufhängung derselben in den Tunneln, eine plastische Darstellung der Centralstation für die Gewinnung, Ableitung und Vertheilung der elektrischen Kraft, ferner ein Hochrelief der Linie und einer Station für die Transformation des Stromes.

— **Wagenbeschaffungen für die italienischen Bahnen.** Es zeigt sich auf den italienischen Bahnen ein unerwartet lebhafter Frühlingsverkehr, so dass wieder Wagenmangel aufzutreten droht, besonders in Genua, wo äusserst starke Waarenladungen fortwährend ankommen, und in Süditalien, wo die Sendungen von frischen Gemüsen und anderen Erstlingsprodukten in diesem Frühjahre ganz bedeutend zugenommen haben. Angesichts dieser Sachlage ermächtigte der Minister der öffentlichen Arbeiten die Mittelmeerbahn, 300 offene Güterwagen zu 12 t und die Südbahn 500 gedeckte und ungedeckte Wagen zu leihen.

— Nähere Angaben über die Bedeutung der neugeplanten und von der Volksvertretung bereits genehmigten **serbischen Eisenbahnlinien** macht das „Handelsmuseum". Danach würden die 12 neuen Strecken ein ziemlich dichtes Eisenbahnnetz schaffen. Die wichtigste Linie wird die vom Eisernen Thor (Kladovo) über Zajecar nach Nisch an die Orientbahn führende normalspurige Bahn sein, welche eine Verbindung des südrumänischen Bahnnetzes mit Salonich über Nisch und Ueskūb herstellen wird. Ebenfalls durch eine normalspurige Bahn wird Nisch über Kursumlja mit der albanischen Grenze verbunden, mit Aussicht auf einen künftigen Anschluss an die jetzt bei Mitrovitza endende, nach Salonich führende türkische Bahn. Zajecar an der nordbulgarischen Grenze wird überdies durch mehrere andere Stränge mit der Orientbahn verbunden, nämlich mit Anschlüssen in Paracin, Velika-Plana und Dubrovica und wird auf diese Art der Knotenpunkt der östlich von der Orientbahn liegenden künftigen serbischen Bahnen mit Aussicht auf Anschluss an die projektirten nordbulgarischen Bahnen. Im Westen führt von der Orientbahn eine Linie von Stolac über Krusevac nach Uzice und soll noch weiter nach Mokra Góra zum Anschlus an eine südbosnische Bahn verlängert werden; ebenso soll die von Belgrad südlich nach Valjevo auszubauende Bahn eventuell nach Loznica geführt werden, um bei Verlängerung der bosnischen Bahn Doboj-Tuzla bis an die serbische Grenze eine Verbindung mit Nordbosnien herzustellen. Drei weitere kleine Linien, Mladenovac-Lajkovac, Kragujevac-Kraljevo und Sabac-Soznica sollen diese Bahnen noch untereinander und mit den bestehenden Bahnen verbinden. Mit Ausnahme der Hauptbahn über Nisch nach Rumänien einerseits und an die albanische Grenze andererseits sind alle Bahnen zunächst als schmalspurige geplant. Den Ausbau aller dieser Linien übernimmt die Regierung, ist aber zur Konzessionirung an Privatgesellschaften ermächtigt. Jede Anleihe für den Bau wird der Skupschtina zur Genehmigung vorgelegt. Die Konzessionäre werden von allen Zöllen und Steuern befreit. Nach 90 Jahren fällt das Eigenthum der Bahn von den Konzessionären an den Staat gegen Ablösung der Mobilien zurück. Vor Ablauf dieser Frist hat der Staat nur das Recht, die Eisenbahnen zu kaufen. Die Reglements müssen mit denen der Staatseisenbahnen übereinstimmen, Tarife für die Beförderung von Personen und Waaren bedürfen der Genehmigung des Bautenministers, die Klassifikation der Waaren muss mit derjenigen der Staatsbahnen identisch sein.

— **Die Wirkung der transsibirischen Bahn für die baltischen Häfen.** Die Rechenschaftsberichte der baltischen Börsenkomitees konstatiren allgemein die interessante Thatsache, dass die erfolgte Eröffnung einzelner Theilstrecken der grossen sibirischen Bahn für den Verkehr schon jetzt von ungeheurem Einfluss auf die Handelsthätigkeit der baltischen Häfen gewesen ist. So hat, um nur ein Beispiel anzuführen, die Getreidezufuhr nach Reval im vorigen Jahre um 12 000 000 Pud zugenommen — und soll dieses Plus der Zufuhr fast ausschliesslich aus Sibirien stammen. — „Zweifellos", bemerkt hierzu der „Rigaer Bote", „wird die Fertigstellung der ‚grossen Bahn' eine vollständige Umwälzung im Geschäftsleben der baltischen Häfen herbeiführen."

— Auf Verfügung des russischen Generalstabes wird für den **Emir von Buchara** ein herrlicher **Eisenbahnsalonwagen** gebaut, der mit einem anderen kleineren Wagen, der zur Küche bestimmt ist, verbunden ist. Der Herstellungspreis beider Wagen beziffert sich auf 44 770 R.

— In Sachen der **chinesischen Nordbahn** haben sich die Dinge allmählich zu einer Krisis zugespitzt. Die Entlassung Hu Yu Fen's bildete den Anfang. Dieser hat lange die Angelegenheiten der Nordbahn mit Erfolg geleitet und war in ganz China als ehrlicher und patriotischer Chinese bekannt. Die Depesche des britischen Gesandten Sir Claude Macdonald an den Tsungli-Yamen, in der er erklärte, dass keinerlei Veränderungen im Direktorium der Nordbahn gestattet werden könnten, es sei denn mit Einwilligung des Syndikats, hat das Edikt des Tsungli-Yamens, das die Entlassung Hu Yu Fen's anordnete, durchkreuzt. Diese Depesche bleibt bestehen. Der Prozess gegen Hu Yu Fen, der wegen schlechter Verwaltung angeklagt wurde, folgte. Es wurden keine weiteren Schritte gethan, Tschang Yi als Nachfolger Hu Yu Fen's zu installiren, bis die Untersuchung ihr Ende finde. Mittlerweile schickte Sir Claude Macdonald eine zweite Depesche an den Tsungli-Yamen ab. Er bestand auf unparteiischer Untersuchung und machte die Mittheilung, dass die britische Regierung an der Sache sehr interessirt wäre. Sie hat sich jetzt zugespitzt, weil die letzte, glücklich zum Abschluss gelangte Anleihe Hsu Tsching Tscheng und Tschang Yi 2 000 000 £ britisches Kapital zur Verfügung stellt. Gegen Hsu Tsching Tscheng ist nichts einzuwenden, aber an Tschang Yi ist viel auszusetzen. Er ist aber einmal Direktor der Nordbahn. Im letzten November kündigte die Amtszeitung seine Ernennung zum Hilfsdirektor an. Von der Sache wurde wenig Notiz genommen, da er damit keine grossen Vollmachten bekam. Aber bald traten Reibungen ein. Tschang Yi machte Hu Yu Fen einige erstaunliche Vorschläge. Einer war, dass Mr. Detring zum Mitdirektor ernannt werden sollte. Ein anderer war der, man solle an den Baukosten an der Niutschwangbahn sparen und schlechtes Material benutzen. Der dadurch entstehende Ueberschuss möge zum Ankauf von Ländereien verwandt werden, die Tschang Yu, um damit zu spekuliren, angekauft hatte. Diese Vorschläge wurden natürlich abgelehnt. Tschang Yi benutzte darauf seinen Einfluss im Palast, wo er namentlich die Eunuchen als Werkzeuge benutzte, um das Hinderniss seiner selbstsüchtigen Pläne zu beseitigen. Und es glückte ihm. Sowohl politisch wie kommerziell wird das Ansehen des britischen Namens stark leiden, wenn Tschang Yi nicht abgesetzt wird. Er ist Direktor der Kai-Ping-Bergwerke. Sie liegen an der Eisenbahn in Sschan-hai-Kwan. Er konnte deshalb Vorzugsfrachtsätze auf der Bahn erlangen. Auch ist er Direktor anderer der Eisenbahnverwaltung in Nan Piao gehörender Gruben. Er ist ein eingestandener Feind Mr. Kinder's. In seiner an den Thron gerichteten Anklageschrift gegen Hu Yen Fen schlägt er kühn eine Abänderung des Hongkongvertrages vor und klagt Mr. Kinder der Ueberschreitung seiner Befugnisse an. Es ist also klar, dass er in Konflikt mit Mr. Kinder gerathen wird, sobald er zur Macht gelangt. Mr. Kinder ist der Oberingenieur der bestehenden Bahnen. Tschang Yi geht in seiner Denkschrift noch weiter und behauptet, dass die Benutzung von britischem Kapital und britischen Arbeitskräften den ständigen Gegenstand der Beschwerde seitens des russischen Gesandten bilde. Diese Beschwerden könnten nur aufhören, wenn der britische Beamte abgesetzt würde. Die Wiedereinsetzung Hu Yu Fen's in sein Amt ist allerdings unmöglich, wie das Resultat der Untersuchung auch immer ausfallen mag, weil er das Amt eines Eisenbahndirektors nicht wieder übernehmen will.

— **Elektrische Zugkraft auf den Newyorker Hochbahnen.** Die Einführung elektrischer Zugkraft auf der Hochbahn ist schon häufig geplant worden. Jetzt endlich wird damit Ernst gemacht. Die Verwaltung hat soeben die Ausgabe von Schuldverschreibungen im Betrage von 18 000 000 D. genehmigt, aus deren Erlös zunächst die Umwandlungskosten bestritten werden sollen. Nach einer Kundgebung des Präsidenten Gould haben die Untersuchungen Sachverständiger über die Erzeugung, Vertheilung und Ausnutzung der elektrischen Zugkraft auf allen bedeutenden elektrischen Bahnen in Nordamerika gezeigt, dass sich das Wagenkilometer auf den Newyorker Hochbahnen im elektrischen Betriebe um rund 6 ₰ billiger stellen wird als im Dampfbetriebe. (?) Das ergibt nach der jetzigen Verkehrsstärke

auf der Hochbahn eine jährliche Ersparniss von rund 1 000 000 D. Aus der erwähnten Anleihe sollen nicht allein die vollständige elektrische Ausrüstung der Bahn und der Betriebsmittel, die Anlage der Kraftstation usw. beschafft, sondern auch eine völlige Erneuerung und Umgestaltung der gesammten Bahnausrüstung nach den heutigen Ansprüchen bewirkt werden.

Allgemeines.

— **Ein Luftfahrrad** nennt sich die neueste Erfindung auf dem Gebiete der Luftschifffahrt, die sich an den Namen eines Herrn Carl Myers aus Francfort im Staate Newyork knüpft. Er soll bereits seit zehn Jahren mit seinen Versuchen beschäftigt sein und einen grossen Theil der Vereinigten Staaten mit seinem „Himmelsrad“, früher unter dem Namen des „Gasflugdrachen“ bekannt, überflogen haben. Der Gasdrache war ein gasgefüllter Sack in der Form eines umgekehrten Bootes, der mit seiner nach unten gekehrten Fläche wie ein Flugdrache durch die Luft aufwärts stieg, durch eine Art von Schiffsschraube getrieben. Der Luftschiffer befand sich dabei auf einem Sitz, der dem Sattel eines Zweirades glich, die Füsse wurden auf Pedale gestellt, deren Bewegung auf Kurbeln übertragen wurde, und so die Lenkung des Luftschiffes durch beliebige Einstellung eines Segels bewirkte. Die ganze Trieb- und Steuervorrichtung hing nach Art der Gondel eines Luftballons an einer grossen Zahl von Haltetauen von dem gasgefüllten Sack herunter. Dieses eigenartige Luftschiff wurde in der Art verändert, dass zwei bootähnlich geformte Gassäcke mit den flachen Seiten auf einander gelegt wurden und so dem Ballon die Form einer Spindel verliehen. In dieser Gestalt hat der Apparat mit verschiedenen Vorrichtungen zum Antrieb und zur Steuerung Probeluftfahrten in den Staaten Maine, Newhampshire, Massachusetts, Connecticut, Newjersey usw. gemacht, ohne Schaden für den Luftschiffer oder das Fahrzeug. Ungleich einem Luftballon, segelt das Luftrad gewöhnlich in geringer Höhe über den Boden, obgleich es auch schon eine Höhe von 3 000 m erreicht haben soll. Um es in der Luft zu erhalten, genügt eine geringe Anstrengung, während die Anwendung der vollen Muskelkraft nöthig ist, um es vom Boden aus gegen einen Wind in die Höhe zu treiben, die Lenkung nach rechts oder links, aufwärts oder abwärts oder im Kreise ist ganz einfach, und jede Bewegung in der Stellung des Luftschiffers übt einen betreffenden Einfluss auf die Flugrichtung. Hinter dem Manne ist eine Art von Steuerruder angebracht, das in jeden beliebigen Winkel gestellt werden kann, später kamen zwei Ruder an jeder Seite dazu. Das ganze Luftschiff, das nach zehnjährigem ausgibigem Gebrauche noch jetzt in gutem Zustande sein soll, hat ein Gewicht von insgesammt 91 Pfund, wovon auf die Gasspindel 56 kommen, auf den Sitz, Trieb- und Steuervorrichtung 15, auf die Schiffsschraube und die Ruder 4½, auf das Tauwerk und den Anker 15½ Pfund. Dazu kommt das Gewicht des Luftschiffers mit 115 Pfund, die das Gesammtgewicht von 206 Pfund bringen. Mit diesem Apparat will Myers bei jedem Wetter, ausgenommen bei Regen und bei Winterkälte, einen grossen Theil der östlichen und mittleren Vereinigten Staaten überflogen haben. Dieses Luftschiff, für dessen Beschreibung und dessen Erfolge wir den „Scientific American“ verantwortlich machen, erinnert zwingend an das berühmte Zauberpferd aus Tausend und eine Nacht. Auffallend will es uns erscheinen, dass der Mann während der zehn Jahre seiner fortdauernden Flugversuche nicht ein so bedeutendes Aufsehen gemacht haben sollte, dass die Kunde von ihm und seinen Luftradfahrten schon früher über den Ozean gedrungen ist.

(„B. B.-Ztg.“)

Technische Neuerungen.

— Glaser's „Annalen für Gewerbe und Bauwesen“ berichten über eine **elektrische Verschublokomotive**, welche auf dem Werkstättenbahnhof zu Gleiwitz O./S. kürzlich in Dienst gestellt worden ist. Sie dient ausschliesslich zum Verschieben der auszubessernden bezw. ausgebesserten Betriebsmittel innerhalb des Werkstättengrundstückes und ist daher mit einer verhältnissmässig grossen Zugkraft ausgestattet, während sie eine nur geringe Fahrgeschwindigkeit besitzt. Zum Betriebe dient Gleichstrom von 220 Volt Spannung. Die Stromzuführung geschieht durchweg oberirdisch, die Rückleitung durch die Fahrschienen. Die Lokomotive hat 4 Räder von 1,1 m Durchmesser bei 1,5 m Achsstand. Das Reibungsgewicht beträgt 6,5 t, die für die normale Geschwindigkeit von 3,6 km in der Stunde aufzuwendende Zugkraft 820 kg. Diese wird geleistet von e i n e m Motor von 15 PS normaler Leistung.

Zur Stromabnahme dient ein Schleifbügel aus Aluminium, welcher sich beim Umkehren der Fahrrichtung selbstthätig aus der einen geneigten in die entgegengesetzte geneigte Lage umlegt. Die Beleuchtung der Lokomotive einschliesslich der Signallaternen geschieht ausschliesslich durch 16 kerzige elektrische Glühlampen, von denen jede für 220 Volt eingerichtet ist. Die Signallaternen schalten sich selbstthätig ein, wenn sie auf die Laternenstützen aufgesteckt werden. Der Kontroller kann für jede Fahrtrichtung acht Stellungen einnehmen, dadurch ist man in der Lage, eine weitgehende Abstufung der Geschwindigkeit herbeizuführen, die ein ruckloses Anfahren gewährleistet. Wo etwa eine bereits vorhandene Lichtleitung von 220 Volt Spannung zum Betriebe der Lokomotive benutzt werden soll, die Schienenrückleitung also unterbleiben muss, werden derartige Lokomotiven mit einem Stromabnehmer besonderer Bauart ausgestattet, bei welchem die Hin- und Rückleitung oberirdisch verlegt sind.

Die Lokomotive kann jederzeit auch mittelst Akkumulatoren betrieben werden, da vor und hinter dem Führerhause Kästen angebracht sind, in denen die Zellen aufgestellt werden können.

Die hier beschriebene Lokomotive ist von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin erbaut worden.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung am 14. Februar erwähnte der Vorsitzende, Wirklicher Geheimer Oberbaurath S t r e c k e r t, die schmerzlichen Verluste, die der Verein in den letzten Wochen durch den Tod der Mitglieder Generalleutnant z. D. v. Schulz, Geheimer Oberbaurath Lex, Geheimer Baurath Veitmeyer hier Maschinendirektor Kirchweger in Hannover erlitten hat und gedachte der Verstorbenen, von denen die zwei letztgenannten zugleich Ehrenmitglieder des Vereins waren, in warmen anerkennenden Worten.

Regierungs- und Baurath v. B o r r i e s aus Hannover sprach sodann: U e b e r d i e E i g e n b e w e g u n g e n d e r L o k o m o t i v e n u n d i h r e E i n w i r k u n g e n a u f d i e G l e i s e. Der Vortragende wies nach, dass die an einer Dampflokomotive beobachteten Bewegungen, das Zucken, Drehen, Schlingern u. a. m., hervorgerufen durch den Kurbelmechanismus und die Beschaffenheit des Schienengleises, durch eine zielbewusste Bauart der Lokomotiven auf ein unschädliches Maass beschränkt werden könnten. Die nach dieser Richtung bestehenden Vorzüge bei Fahrzeugen des elektrischen Betriebes würden dann gegenüber der Dampflokomotive nicht mehr bedeutend sein. Diese sei noch keineswegs am Ende ihrer Vervollkommnungen angelangt, sondern bilde noch immer einen lehrreichen und sehr dankbaren Gegenstand für wissenschaftliches Bemühen. An der sich anschliessenden Besprechung betheiligten sich die Herren Reuleaux, Göring, Streckert, Blum, Dr. Zimmermann und der Vortragende. Sie betraf in der Hauptsache den Einfluss, den die Spurerweiterung auf die Bewegung der Lokomotiven ausübt. Allseitig wurde anerkannt, dass diese Frage immer noch nicht genügend aufgeklärt sei und eingehenderer Studien bedürfe, wobei auf die englischen Eisenbahnen, die in Bemessung der Spurerweiterung anders verführen als hier üblich, besonders hingewiesen wurde.

Eisenbahndirektor O t h e g r a v e n aus Dortmund als Gast machte hierauf Mittheilungen: U e b e r e l e k t r i s c h e S i g n a l i s i r u n g d e r G l e i s w e g e. Fast auf allen Bahnhöfen des westfälischen Kohlenreviers erfolgt das Rangiren über sogenannte Rangirberge, die jedoch den grossen Nachtheil im Gefolge haben, dass sie viel Wagenreparaturkosten verursachen, wenn die dabei Betheiligten nicht die grösste Aufmerksamkeit beobachten und auf eine Regelung des Laufes der Fahrzeuge rechtzeitig Bedacht nehmen. Die hierbei erforderliche Verständigung zwischen Rangirer, Stellwerkswärter und den übrigen Betheiligten ist besonders schwierig bei Nacht und undurchsichtigem Wetter. Diesem Uebelstande abzuhelfen, hat der Vortragende unter Anwendung der Elektrizität ein Signalsystem erdacht, bei welchem in einem Apparat durch elektrisch beleuchtete Ziffern den Stellwerkswärtern rechtzeitig der Gleisweg bezeichnet wird, den die einzelnen vom Rangirberg ablaufenden Fahrzeuge zu suchen haben. Der Apparat wurde vorgeführt und seine Wirksamkeit erläutert. An der anschliessenden Besprechung betheiligten sich die Herren Schwabe und Dr. zur Nieden.

In üblicher Abstimmung wurde als einheimisches Mitglied Herr Geheimer Oberregierungsrath Witte in den Verein aufgenommen.

Bücherschau.

— Im Verlage des königlichen Hofbuchdruckers Max Pasch, Berlin SW., Ritterstrasse 50, erschien soeben eine neue Ausgabe der vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen **Uebersichtskarte der Verwaltungsbezirke der königlich preussischen Eisenbahndirektionen** sowie des Netzes der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz (4 Blatt, Maassstab: 1:1 000 000, Preis: unaufgezogen 5 *M.*, aufgezogen mit Stäben oder in Mappe 13 *M.*).

Die in 12 fachem Farbendruck und einem tadellosen Stich ausgeführte Karte gewährt ein übersichtliches Bild von dem Stande des deutschen Eisenbahnnetzes, unter Hervorhebung aller Details für die Verkehrsverhältnisse und den Grunderwerb. In grösseren Maassstäben als Kartons beigefügte Spezialkarten der Bergwerksreviere, Eisenbahnknotenpunkte und grösseren Bahnhofsanlagen erhöhen den Werth der Karte noch besonders.

Berichtigung.

In dem in Nr. 15 d. Ztg. abgedruckten Aufsatze: **Die Länge und die Vertheilung der Lieferfrist und die Haftung für Lieferfristüberschreitung** muss es in der auf S. 230 abgedruckten Tabelle I in den Rubriken 5, 7, 9 und 11 **„Stunden“** statt „Tage“ heissen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung von Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 13,010 km lange Strecke Maastricht-belgische Grenze der vormaligen Lüttich-Maastrichter Eisenbahn, welche am 1. Januar d. J. in den Betrieb der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen übergegangen ist, ist den Vereinsbahnstrecken dieser Gesellschaft zugerechnet worden.

Einrichtung einer neuen Güterabfertigungsstelle „Neufahrwasser (Freibezirk)“.

Für den am 5. April d. J. zur Eröffnung gelangenden Freibezirk Neufahrwasser wird in demselben eine besondere Güterabfertigungsstelle unter der Bezeichnung Neufahrwasser (Freibezirk) und zwar für die Annahme und Auslieferung von Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen — unter Ausschluss von Sprengstoffen, Fahrzeugen und Vieh — errichtet, so dass vom genannten Tage ab in Neufahrwasser zwei räumlich getrennte selbständige Tarifstationen und Güterabfertigungsstellen bestehen werden. Der alte Bahnhof Neufahrwasser erhält zur Unterscheidung von Neufahrwasser (Freibezirk) den Namen Neufahrwasser (Zollinland). (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Danzig in Nr. 17 d. Ztg. Inser.-Nr. 579.)

Anderweite Abgrenzung der Direktionsbezirke.

Am 1. März d. J. geht die Station Landsberg a. W. Brückenvorstadt aus dem Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Posen in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg über.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Bahnstation V. Klasse Wörnitzstein ist am 1. März d. J. auch für den beschränkten Güterdienst — lediglich für Stückgüter bis zum Einzelngewichte von höchstens 250 kg — eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Vom 1. Mai d. J. ab erhalten folgende Stationen bezw. Haltestellen eine andere Benennung:

Bisherige Bezeichnung	Neue Bezeichnung
Altendorf bei Essen	Altendorf-Essen Nord
Altendorf-Kronenberg	Altendorf-Essen Süd
Caternberg	Caternberg Süd

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal gelegenen Station Joachimsthal ist vom 25. Februar d. J. ab in St. Joachimsthal abgeändert worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 713 vom 23. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend grundsätzliche Entscheidung des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres über die Wirksamkeit einer Bahnhofsvorschrift in den internen deutschen und österreichisch-ungarischen Frachtbriefen (abgesandt am 24. Februar d. J.).

Nr. 764 vom 21. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Vereinssatzungen (abgesandt am 24. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Für den am 5. April d. J. zur Eröffnung gelangenden Freibezirk Neufahrwasser wird in demselben eine besondere Güterabfertigungsstelle unter der Bezeichnung „Neufahrwasser (Freibezirk)“ und zwar für die Annahme und Auslieferung von Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen — unter Ausschluss von Sprengstoffen, Fahrzeugen und Vieh — errichtet, sodass vom genannten Tage ab in Neufahrwasser zwei räumlich getrennte selbständige Tarifstationen und Güterabfertigungsstellen bestehen werden. Der alte Bahnhof Neufahrwasser erhält zur Unterscheidung von Neufahrwasser (Freibezirk) den Namen Neufahrwasser (Zollinland).

Bei Sendungen nach Neufahrwasser hat der Absender eine der beiden Stationen, auf welcher die Abnahme des Gutes erfolgen soll, in dem Frachtbriefe anzugeben. Fehlt diese Angabe, so erfolgt die Abfertigung nach Neufahrwasser (Zollinland).

Die für die letztere Station in den deutschen und internationalen Verkehren bestehenden Frachtsätze und Tarifentfernungen kommen vom 5. April d. J. ab auch im Verkehr mit der neuen Tarifstation Neufahrwasser (Freibezirk) unverändert zur Anwendung. Desgleichen gelten die im Gruppentarif I, Seite 19 für Neufahrwasser (Zollinland) vorgesehenen Ueberführungsgebühren in derselben Höhe und unter denselben Bedingungen auch für Neufahrwasser (Freibezirk).

Im Stationsverkehr zwischen dem Freibezirk und dem Zollinlandsbahnhofe werden erhoben
a) bei Gütern in Wagenladungen für 100 kg . . . 0,06 ℳ
mindestens für jeden Wagen 6,00 „
b) bei Frachtstückgut für 100 kg 0,08 „
mindestens für jede Frachtbriefsendung . . . . . . 0,30 „
Wagenladungen, bei denen eine Beförderung mit der Eisenbahn unmittelbar vorausgegangen ist oder nachfolgt, werden zwischen den beiden Bahnhöfen in Neufahrwasser kostenfrei überführt, wenn die Anweisung zur Ueberführung noch vor der Laderechtstellung des Wagens ertheilt ist. Anderntalls wird dafür eine Gebühr von 0,01 ℳ für 100 kg, mindestens 1 ℳ für jeden Wagen erhoben.

In Uebereinstimmung hiermit wird die auf Seite 22 des Gruppentarifs I unter lfd. Nr. 6 für die Beförderung zwischen den Bahnhofs- und Hafengleisen des Zollinlandbahnhofs einerseits und denjenigen am Hafenbassin in Neufahrwasser innerhalb und ausserhalb des Freibezirkes andererseits vorgesehene Ueberführungsgebühr anderweit festgesetzt. Diese Bestimmung erhält mit Gültigkeit vom 5. April d. J. folgende Fassung:

„Die Gebühr für die Ueberführung zwischen den Bahnhofs- und Hafengleisen des Zollinlandbahnhofes einerseits und den am Hafenbassin innerhalb und ausserhalb des Freibezirkes belegenen Ladegleisen andererseits beträgt:
für 100 kg 0,01 ℳ, für jeden Wagen mindestens 1 ℳ.
Bei Sendungen, die nur zwischen den oben genannten Ladegleisen als neu aufgegebene Sendungen befördert werden (Ortssendungen):
für 100 kg 0,06 ℳ, für jeden Wagen mindestens 6 ℳ.“

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Danzig, den 22. Februar 1899. (579)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. März 1899 wird der an der Strecke Tilsit-Insterburg zwischen Szillen und Grünheide gelegene Personen-Haltepunkt Paballen auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güterabfertigungsstellen Auskunft. (580)

Königsberg i/Pr., den 23. Februar 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Leuenberg.

Vom 1. März d. J. ab gelangen auf der zwischen Tiefensee und Sternebeck der Bahnstrecke Werneuchen - Wriezen a/O. gelegenen Haltestelle Leuenberg auch Stückgüter zur Abfertigung.

Stettin, im Februar 1899. (581)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Der Gesammtverkehr auf der Wasserumschlagstelle am Oderhafen hierselbst wird am 1. März d. J. eröffnet.

Breslau, im Februar 1899. (582)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Schifffahrt auf der Oderstrecke Cosel-Breslau wird am 26. d. Mts. wieder eröffnet. Die Inbetriebnahme der Dampfkrähne und Kohlenkippen in Cosel-Oderhafen erfolgt am 22. Februar 1899.

Kattowitz, den 22. Februar 1899. (583)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr. Tarif Theil II Heft 5 vom 1. Januar 1895.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1899 ermässigt sich im Ausnahmetarif Nr. 13 für Cellulose der Frachtsatz Hallein-Neudek von 191 auf 171 Heller für 100 kg.

München, den 17. Februar 1899. (584)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. gelangen für die Beförderung von Stamm- und Stangenholz, ferner von Schleifholz ab Reichramming nach Aschaffenburg direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 17. Februar 1899. (585)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Böhmisch - bayerischer Kohlentarif vom 1. Juli 1896.

Mit Wirksamkeit vom 15. März l. J. wird die Station Donaustauf der Lokalbahnaktiengesellschaft in München in den Tarif aufgenommen.

München, den 21. Februar 1899. (586)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarifheft 5.

Am 10. März d. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Holz der Abtheilung a von Werdau und Blauenthal nach einigen Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Kraft. Das Nähere ist bei den genannten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 23. Februar 1899. (587)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. März 1899 treten im südostpreussischen Gütertarif neue Ausnahmefrachtsätze für Holz in Kraft und zwar:

Ausnahmetarif 1a für Schleif- und Celluloseholz
von Binnenstationen der Staatsbahn aus dem Gebiet östlich der Weichsel nach Königsberg i. Pr., sowie von Binnenstationen der ostpreussischen Südbahn nach Goldap, Königsberg i. Pr., Tilsit und Wehlau;

Seehafenausnahmetarif für inländisches Holz der Spezialtarife II und III zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern
von Stationen desselben Gebietes nach Königsberg i. Pr.

Die Anwendung dieses Seehafenausnahmetarifes erfolgt unter Beachtung der im Abschnitt B des südostpreussischen Gütertarifs (Seite 9—13) enthaltenen Kontrolvorschriften.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (588)

Königsberg i/Pr., den 20. Febr 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Russisch - ostpreussischer Güterverkehr über Grajewo.

Mit Gültigkeit vom 17. Februar a./1. März n. St. 1899 wird zum Gütertarif der Ausnahmetarif 21 eingeführt. Derselbe enthält ermässigte, direkte Frachtsätze für Holz und Holzbaumaterial in Wagenladungen von russischen Stationen nach Königsberg, Pillau und Memel via Grajewo. Für die Anwendung des Tarifs gilt die Bedingung, dass die Hölzer innerhalb der im Tarif bezeichneten Frist nach ausserdeutschen Ländern wieder ausgeführt werden müssen. Der Tarif ist bei unserer Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof unentgeltlich zu haben.

Direktion (589H&V)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - westfälisch - belgischer Kohlenverkehr. Ausnahmetarif vom 1. April 1892, Heft I, Verkehr von Stationen des Ruhrreviers nach Belgien.

Die Station Hiddinghausen des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld wird mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab mit den für die Station Hasslinghausen bestehenden Frachtsätzen in das vorbezeichnete Tarifheft aufgenommen.

Essen, den 27. Februar 1899. (590)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Der im vorigen Jahre bis zum 31. Dezember in Geltung gewesene Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen wird im obenbezeichneten Verbande mit sofortiger Gültigkeit bis zum 31. Dezember d. J. wieder in Kraft gesetzt. Im Verkehre von und nach den Verbandsstationen der Altona-Kaltenkirchener, der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-, der Arnstadt-Ichtershausener, der Hohenebra-Ebeleber, der Ilmenau-Grossbreitenbacher, der Ruhlaer und der Weimar-Berka - Blankenheimer Eisenbahn sowie der Eckernförde - Kappelner Schmalspurbahn findet der Ausnahmetarif keine Anwendung.

Hannover, den 27. Februar 1899. (591)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif II.

Zum 1. März d. J. erscheint zum Gütertarif der Gruppe II der Nachtrag 8. In denselben sind die Aenderungen der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung betreffend Ladefristen für Güter, die von dem Publikum zu verladen und zu entladen sind, aufgenommen. Diese in dem Nachtrage aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden. In dem Nachtrage haben zugleich neue Entfernungen für die Stationen Langlieben, Poln.-Neukirch, Reinsdorf und Sakrau-Suckowitz der Strecke Cosel-Poln.-Neukirch, sowie für die Stationen Breslau Märk. Frbg. Bhf., Hermsdorf b. Görlitz, Ober-Wüstegiersdorf, Sadewitz und Sambowitz Aufnahme gefunden. Ferner enthält derselbe die infolge Eröffnung der Strecke Landsberg a. W. Brückenvorstadt-Landsberg a. W. für den Güterverkehr eintretenden Entfernungsabkürzungen für die Stationen Berkenwerder, Dechsel, Rosswiese und Trebisch, während Lands-

berg a. W.-Brückenvorstadt infolge Ueberganges in den Direktionsbezirk Bromberg durch diesen Nachtrag aus dem Tarife ausgeschieden wird. Ausserdem sind noch die bereits im Verfügungswege durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife in dem Nachtrage aufgenommen worden, von denen besonders die neue Fassung des Kalitarifes und der neue Schiffsbaueisentarif hervorgehoben wird.

Abdrücke des Nachtrages 8 sind bei den Verkaufsstellen des Tarifes unentgeltlich zu erhalten.

Breslau, den 23. Februar 1899. (592)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-hessischer Verkehr.
(Gruppe V/VI.)

Am 1. März d. J. gelangt der Nachtrag XIV zum Gütertarif zur Einführung. Ausser mehreren bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen enthält derselbe:

1. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Abendstern und Würgendorf des Direktionsbezirks Frankfurt a. M., Oberrieden des Direktionsbezirks Cassel, sowie Aumühle und Rückersdorf-Oppelhain des Direktionsbezirks Halle;
2. anderweite Entfernungen für die Stationen Artern, Donndorf a. U., Gehofen, Nebra, Reinsdorf bei Artern und Rossleben des Direktionsbezirks Erfurt;
3. abgeänderte Entfernungen zwischen verschiedenen älteren Stationen;
4. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 3 (Kalitarif), 4a (Staubkalk), 6b (Braunkohlen), 8 (Roheisen), 9 (Eisen und Stahl), 9S (Schiffsbaueisen), 17 (Steinsalz) und 18 (Petroleum);
5. einige Berichtigungen.

Die für einzelne Stationsverbindungen eintretenden Frachterhöhungen sind erst vom 15. April d. J. ab gültig.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 24. Februar 1899. (593)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Am 3. März l. J. treten für Steinkohlenkoks bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze in Kraft, welche auf Seite 103—111 des Tarifs nachzutragen sind:

Kilometer	Nach Triest und Fiume	Spezial-Tarif III Francs für 100 kg
	von	
—	Annen Nord	3,13
—	Bochum Nord	3,14
	Bochum Süd	3,14
1 425	Bodelschwingh	3,15
1 429	Derne	3,15
—	Essen (Hptbhf.) . . .	3,15
1 421	„ „ Zeche ver. Hagenbeck . .	3,14
—	Essen Nord	3,15
1 424	Eving	3,15
1 424	Marten	3,15

München, den 26. Februar 1899. (594)

Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. März d. J. kommen direkte Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen sowie der Ausnahmetarife, soweit letztere im Verkehr mit der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau Gültigkeit haben, zwischen den Stationen der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau einerseits und den Stationen Buckow bei Beeskow, Friedersdorf, Lindenberg - Glienicke, Scharmützelsee, Storkow und Zernsdorf des Direktionsbezirks Halle andererseits zur Einführung.

Ueber die Höhe der betreffenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Stettin, den 27. Februar 1899. (595)

Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab wird die Station Teisendorf der bayerischen Staatsbahn in die Ausnahmetarife für die Beförderung von Giesserei-Roheisen einbezogen.

Die anzuwendenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 25. Februar 1899. (596)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnengüterverkehr der königlich sächsischen Staatseisenbahnen (normalspurige und schmalspurige Linien), ferner Berlin-Stettin-sächsischer, Magdeburg-Halle-sächsischer, norddeutsch-sächsischer, nordostdeutsch-sächsischer, schlesisch-sächsischer, thüringisch-hessisch-sächsischer, rheinisch- und Frankfurt-sächsischer und bayerisch-sächsischer Verband.

In den vorbezeichneten Verkehren erhält mit Gültigkeit vom 1. März d. J. das Waarenverzeichniss:

a) des Ausnahmetarifes 3 (Kalitarif),

b) des Ausnahmetarifes für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 unter I B b (für die schmalspurigen Linien der sächsischen Staatsbahnen unter B I c) folgende anderweite Fassung:

1. Rohe Kalisalze, als: Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sämmtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull oder Torfstaub gemischt;
2. Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia, bis zu einem Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, auch kalzinirt;
3. Kalzinirter gemahlener Kieserit.

Anmerkung. Dieser Tarif findet keine Anwendung auf Sendungen zu gewerblichen oder zu Badezwecken.

Soweit die Anmerkung Erhöhungen zur Folge hat, werden diese erst vom 15. April d. J. an wirksam.

Diese Tarifmaassnahme gilt für den sächsischen Binnengüterverkehr (normalspurige und schmalspurige Linien) allgemein, in den vorstehend aufgeführten übrigen Verkehren dagegen vorläufig nur für den Verkehr zwischen Stationen der sächsischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der bayerischen, preussischen Staatsbahnen, sowie der oldenburgischen Staatsbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits.

Dresden, den 25. Februar 1899. (597)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-sächsischer und sächsisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab wird die Station Weida sächs. Stsb. in die Ausnahmetarife für die Beförderung von Jutegarn und Jutageweben einbezogen.

Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 25. Februar 1899. (598)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt etc.-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Reuth b. Erbdf. in den Ausnahmetarif Nr. 7 für Petroleum und Naphta einbezogen. Die Frachtsätze für Reuth b. Erbdf. sind durch Anstoss von 0,14 ℳ. für 100 kg an die bezüglichen Ausnahmefrachtsätze für Weiden zu bilden.

München, den 22. Februar 1899. (599)

Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Theil IV, Heft 3 vom 1. Juni 1894.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1899 gelangen zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einer- und Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 20. Februar 1899. (600)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher und Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.

Der Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Berlin vom 28. Januar d. J.) tritt für die Zeit vom 1. März bis zum 31. Dezember d. J. auch im Verkehr mit den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in Kraft.

Hannover, den 24. Februar 1899. (601)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. März d. J. kommt der Nachtrag III zum Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 2 zur Einführung. Er enthält im wesentlichen Aenderungen in der Fassung der Ausnahmetarife 21 (Kohlen), 23 (Düngemittel) und 30 (Graphit), ferner neue Frachtsätze für den Klassengutverkehr zwischen Asch Stadt und Lodenitz einerseits und einzelnen deutschen Verbandsstationen andererseits, neue Frachtsätze für Graphit und Graphiterde, sowie mehrere andere Ergänzungen des Heftes 2.

Der Nachtrag kann durch die Endverwaltungen und betheiligten Stationen bezogen werden.

Dresden, am 21. Februar 1899. (602)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als gechäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichischer Eisenbahnverband.

Die bisher im Tarifheft 1 des ostdeutsch-österreichischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Januar 1896 und in den Nachträgen hierzu zwischen Ostritz einerseits und den österreichischen Stationen Brünn (St.E.G.), Iglau (Oe.N.W.B.), Maffersdorf l. N. (R.G.T.E.), Maffersdorf r. N.

(R. G. T. E.), Proschwitz (R. G. T. E.), Rumburg (B. N. B.), Wien (K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.), Floridsdorf (K. F. N. B.), Jedlesee (Oe. N. W. B.), Stadlau (St. E. G.), Wien Donauuferbahnhof (K. F. N. B.) und Zwittau (St. E. G.) andererseits verzeichneten direkten Frachtsätze werden vom 1. März d. J. an in gleicher Höhe in den sächsisch-österreichischen Verband übernommen.

Dresden, den 23. Februar 1899. (603)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

In den für den Verkehr zwischen Basel bad. Bhf. und Waldshut einerseits und schweizerischen Stationen anderseits gültigen „Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Bahnen vom 1. April 1897“ erhält ab 1. März l. J. die Position 270 „Holz“ eine etwas geänderte Fassung.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 23. Februar 1899. (604)
Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. März 1899 wird für die Beförderung von Steinen, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 1 der Position Steine genannt, sowie für Sand in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen im Verkehr zwischen Wertheim und Ludwigshafen a/Rhein ein Ausnahmefrachtsatz von 0,46 ℳ. für 100 kg eingeführt.

Ferner wird der Artikel „Torfbrikets“ unter die Güter des Ausnahmetarifs Nr. 26 für Steinkohlen usw. eingereiht.

Karlsruhe, den 23. Februar 1899. (605)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Wirksamkeit gelangen für die Beförderung von Eis bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief ab der Station Kitzbühel der k. k. österr. Staatsbahnen nachstehende direkte Frachtsätze zur Einführung:

	₰ für 100 kg
Kitzbühel-Stuttgart Hauptbhf.	75
„ „ Nordbhf.	75
„ „ Westbhf.	76
„ -Mannheim B. B.	93
„ -Strassburg i. E.	100
„ -Kaiserslautern Hauptbhf.	102
„ -Alzey	102
„ -Bingen	107
„ -Darmstadt Hauptbhf. (D. B. Mainz)	99
„ -Mainz C. B.	104
„ -Mannheim Neckarvorstadt	96
„ -Darmstadt Hauptbhf. M. N. B.	99
„ -Frankfurt a/M. (sämmtl. Bahnhöfe)	98
„ -Hanau (sämmtl. Bahnhöfe)	96
„ -Saarlouis	113
„ -Trier l. M. u. r. M.	122

München, den 23. Februar 1899. (606)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Die Station Pommerensdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin wird mit sofortiger Gültigkeit in das Heft 4 des hanseatisch-ostdeutschen Gütertarifs einbezogen. Der Frachtberechnung sind die um 3 km erhöhten Entfernungen der Station Stettin, Centralgüterbahnhof, zu Grunde zu legen.

Berlin, den 22. Februar 1899. (607)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab erhält die Ziffer 1 b des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif Nr. 2 (Rohstofftarif) sowie das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 4 (Kalitarif) folgende Fassung:

1. Rohe Kalisalze, als: Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sämmtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull oder Torfstaub gemischt;
2. Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia, bis zu einem Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, auch kalzinirt;
3. kalzinirter gemahlener Kieserit.

Anmerkung. Dieser Tarif findet keine Anwendung auf Sendungen zu gewerblichen oder zu Badezwecken.

Soweit die Anmerkung Erhöhungen zur Folge hat, treten diese erst am 15. April 1899 in Kraft. (608)

St. Johann-Saarbrücken, 22. Febr. 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Der durch Bekanntmachung vom 19. März 1898 veröffentlichte, bis 31. Dezember 1898 gültig gewesene Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen tritt im gleichen Umfange mit sofortiger Gültigkeit bis zum 31. Dezember d. J. wieder in Kraft.

Erfurt, den 23. Februar 1899. (609)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Am 1. März d. J. werden in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau etc. von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen folgende weitere Empfangsstationen einbezogen: Beeskow, Halle a. Saale, Müllrose, Pretzsch und Wittenberg (Prov. Sachsen).

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 22. Februar 1899. (610)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die im Heft 11 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III für Weissenfels gelten vom 1. März d. J. an auch für den Verkehr mit Neustadt a. d. Orla.

Strassburg, den 21. Februar 1899. (611)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 15. April d. J. tritt an Stelle des bisherigen Tarifs für die Benutzung der eisenbahnseitigen Bollwerke in Stettin vom 1. Oktober 1896 ein neuer in Kraft, welcher bezüglich der Höhe der Gebühren mit dem Abschnitt II des vom 1. Januar d. J. ab gültigen städtischen Schifffahrtsabgabentarifs übereinstimmt.

Stettin, im Februar 1899. (612)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Die unterm 30. Juli v. J. erlassene Bekanntmachung wegen Anwendung der Frachtsätze des **Sp.-T. III** für Petroleumkoks bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief gilt auch für das neue Tarifheft 1 vom 1. März d. J.

Breslau, den 25. Februar 1899. (613)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif IV, Berlin-Stettin-nordwestdeutscher und ostdeutsch-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Station Büren des Direktionsbezirks Münster als Versandplatz in die Ausnahmetarife für Eisen etc. der Spezialtarife I und II — Ausnahmetarife 9 und 9 S, sowie Seehafenausnahmetarife E und E 1 — der obenbezeichneten Gütertarife in demselben Umfange wie die Station Paderborn aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachten geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 25. Februar 1899. (614)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica.

Aufhebung der Frachtsätze des Spezialtarifes 2 für Holz und des Spezialtarifes 3 für Reis und Häringe.

Mit 1. Mai 1899 treten die im Tarife für den obenbezeichneten Verkehr vom 20. Dezember 1892 a. St./1. Januar 1893 n. St. enthaltenen Spezialtarife 2 (für Holz) und 3 (für Reis und Häringe) ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 24. Februar 1899. (615)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-russischer Grenzverkehr.

(Einführung eines ermässigten Frachtsatzes für Retortenkoks von Granica trs. bezw. Szczakowa trs. nach Lend-Gastein.)

Mit Gültigkeit vom 1. März 1899 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1899, gelangt für die Beförderung von Retortenkoks aus russ. Leuchtgasfabriken, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, von Granica trs. bezw. Szczakowa trs. nach Lend-Gastein der Frachtsatz von 239 Heller pro 100 kg im Kartirungswege zur Anwendung.

Für die Abfertigung vorstehender Transporte sind die Bestimmungen des vom 1. August 1895 gültigen Tarifes Theil II, Heft 1 für den obengenannten Verkehr maassgebend.

Wien, am 22. Februar 1899. (616)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahngesellschaft.

Vom 15. April d. J. ab werden die besonderen Bestimmungen unter Ziffer 1 zu § 56 und Ziffer 1 zu § 69 der Verkehrsordnung im Binnengütertarif der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn, wie folgt, geändert.

Zu § 56 Ziffer 1.
Auflieferung und Beförderung des Gutes.

Sofern nicht eine andere Frist festgesetzt und durch Aushang in den Güterabfertigungsräumen, sowie durch Veröffentlichung in einem Lokalblatte bekannt gemacht ist, hat die Beladung von Wagen mit solchen Gütern, deren Ver-

ladung dem Absender obliegt, falls die Wagen bis Vormittag 9 Uhr ladebereit gestellt sind und die Absender des Gutes innerhalb eines Umkreises von 2 km von der Station wohnen, innerhalb der Geschäftsstunden des laufenden Tages, sonst aber innerhalb der nächsten 12 Tagesstunden nach der Bereitstellung zu erfolgen.

Zu § 69 Ziffer 1.

Fristen für die Abnahme der nicht zugerollten Güter.

Sofern nicht eine andere Frist festgesetzt und durch Aushang in den Güterabfertigungsräumen, sowie durch Veröffentlichung in einem Lokalblatte bekannt gemacht ist, sind abzunehmen:

a) Güter, deren Abladen dem Empfänger obliegt, sofern die Benachrichtigung von dem Eingange und die Bereitstellung der Wagen dergestalt erfolgt, dass die Ladefrist spätestens um 9 Uhr Vormittags beginnt und sofern die Empfänger des Gutes innerhalb eines Umkreises von 2 km von der Station wohnen, noch im Laufe der Geschäftsstunden dieses Tages, sonst aber innerhalb 12 Tagesstunden nach dem Zeitpunkt der Benachrichtigung oder Bereitstellung;

b) Güter, deren Abladen dem Empfänger nicht obliegt, binnen 24 Stunden nach erfolgter Benachrichtigung oder Ankunft während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden.

(Ueber den Beginn der Abnahme bezw. Entladefristen vergleiche die Zusatzbestimmungen von § 69 der Verkehrsordnung, Theil I.)

Die vorstehenden zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Neuruppin, den 23. Februar 1899. (617)
Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Saarbrücken-pfälzisch-württembergisch-bayerischer Personen- und Gepäcktarif.

Die Ausgabe des vorgenannten, am 11. Januar d. J. auf 1. März 1899 angekündigten Tarifs erfolgt erst auf 1. April 1899.

Die durch den neuen Tarif zur Aufhebung gelangenden Tarife bleiben daher bis zum genannten Zeitpunkt in Kraft.

Stuttgart, den 24. Februar 1899. (618)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Die im Bezirk der unterzeichneten Betriebsinspektion erforderlich werdenden Bedachungsarbeiten sollen mit Wirkung vom 1. April d. J. ab neu verdungen werden.

Angebotverzeichniss und Bedingungen können gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ von hier bezogen werden. Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Bedachungsarbeiten" bis zum 10. künftigen Monats, Vormittags 11 Uhr — zu welcher Zeit dieselben geöffnet werden — in meinem Amtszimmer, am Bahnhof Nr. 9, abzugeben. Zuschlagsfrist 14 Tage. (619)

Stolp i. Pom., den 23. Februar 1899.
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Die Lieferung von:
99,24 cbm eichene Brückenschwellen,
149,68 „ kieferne Bohlen,
9,08 „ buchene Bohlen,
24,38 „ kieferne kantige Pfosten,
2750 Stück kieferne runde Pfosten,
soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen können von unserem Centralbüreau gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von verschiedenen Hölzern" bis zum Eröffnungstermin „Sonnabend, den 11. März l. J., Vormittags 11 Uhr," hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist 25. März l. J.

Mainz, den 25. Februar 1899. (620)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Verdingung von 357000 kg Holzkohlen für die königl. Eisenbahndirektion Berlin. **Angebote** sind postfrei, versiegelt, und mit entsprechender Aufschrift bis zum 14. März d. J., Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 8. April 1899.

Berlin, den 27. Februar 1899. (621)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung einer Schiebebühne.

Die Lieferung und Aufstellung einer 7,00 m langen Schiebebühne für die Centralwerkstätte dahier soll öffentlich vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen bei dem Unterzeichneten zur Einsicht offen und können auch gegen portofreie Einsendung von 40 ₰ daselbst bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift „Angebot für Lieferung einer Schiebebühne" versehen, bis 13. März l. J., Vormittags 10 Uhr, bei dem Unterzeichneten einzureichen.

Darmstadt, den 23. Februar 1899. (622)
Bauinspektor der Main-Neckarbahn.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes der österreichischen Linien an:

800 Metercentner Jutefäden (Putzjute), lieferbar in Raten à 100 Metercentner in der zweiten Hälfte der Monate März, April, Juni, Juli, September, Oktober, Dezember 1899 und Januar 1900 und

100 Metercentner gehechelten Hanf (Maschinen-Spitzhanf),

zu liefern 25 Metercentner prompt, den Rest nach Bedarf, sicher zu stellen und ladet hiermit zur Betheiligung an der bezüglichen Konkurrenzverhandlung ein.

Die Offerten — mit einer Stempelmarke à 1 Krone — sind für jeden der bezeichneten Artikel gesondert zu verfassen und unter Couvert versiegelt, mit der Aufschrift „Offerte auf Lieferung von Jutefäden" beziehungsweise „gehechelten Hanf" versehen bis längstens den 10. März l. J., 11 Uhr Vormittags, bei der Materialverwaltung Südbahnhof, Restaurationsgebäude I. Stock einzureichen, woselbst auch die Offertenbedingnisse behoben, eventuell per Post bezogen werden können.

Offerten, welche nicht vorschriftsmässig adjustirt sind oder nach dem festgesetzten Termine einlangen, werden nicht berücksichtigt.

Wien, im Februar 1899. (623)
Die Materialverwaltung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Eiserne Brücken.

Die Arbeiten zur Verstärkung der südlichen Eisenkonstruktion der Tauberbrücke bei Gerlachsheim, bestehend in der Lieferung und Montage von beiläufig 27500 kg Schweisseisen und in dem Anstrich der Brücke nach dem Umbaue, sollen auf dem Wege schriftlichen Angebots vergeben werden.

Pläne, Gewichtsberechnung und Bedingungen liegen bei unterzeichneter Stelle zur Einsicht auf und können auch, soweit der Vorrath reicht, gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Angebote, auf 100 kg des zu liefernden Schweisseisens berechnet und mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis Sonnabend, den 18. März, Vormittags 9 Uhr, einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung stattfindet.

Zuschlagsfrist: vier Wochen.

Lauda, den 22. Februar 1899. (624)
Gr. Bahnbauinspektor.

Verdingung von 9200 Stück Waschschwämmen, 2000 kg Bimstein natürlicher, 10300 Stück Bimstein gepresster (Wiener), 100 kg Bienenwachs, 1500 kg Kolophonium, 890 kg Schellack, 1000 kg blausaurem Kali, 1000 kg Borax, 1200 kg Leim, 1750 kg Hornspänen und 2000 kg Salmiakgeist in je einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin. **Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 14. März 1899, Mittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 8. April 1899.

Berlin, den 24. Februar 1899. (625)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 3300 Tafeln Haarfilz. 180 Tafeln weissem Wollfilz, 1200 kg Schmirgel, 29000 Bogen Glaspapier, 3000 Bogen Sandpapier, 120000 Bogen Schmirgelleinen und 3000 Bogen Pappe in je einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin. **Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 11. März 1899, Mittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. März 1899.

Berlin, den 23. Februar 1899. (626)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 6. September Vorm. gemeldet.

Nr. 17. Berlin, am 13. September 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg.	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1	1	Pack	5 Kisten Pöklinge —	—	1	Rosswein	Sächsische Stsb.	verkauft.
2	A	3	1	Sack	Würfelzucker —	75	2	Heidelberg	Badische Stsb.	
3	A	10779	1	Kiste	Fahrradlaterne —	6	3	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
4	A B	13650, 13686, 13649	3	Pack	Stuhlrohr —	—	4	Goldstein	Direktion Mainz	
5	A C	184	1	—	leere Kiste —	45	5	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
6	A D	312	1	—	Obstpresse —	45	6	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
7	A H C	14566	1	Stück	Steigeleiter —	—	7	Cosel O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
8	A K	646	1	Pack	Papier —	27,5	8	Neumark	Sächsische Stsb.	
9	A K	—	1	Kiste	Eisentheile —	20	9	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
10	A M	1200	1	Pack	2 Pflugschare —	—	10	Frkfrt. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
11	A/P	32835	1	—	leeres Fass —	20	11	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
12	A R E	—	1	Korb	Steinpilze —	8	12	Dresden=N. II	Sächsische Stsb.	verkauft.
13	A S	4768	1	Kiste	Postkartenalbum —	78	13	Frkfrt. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
14	A U	5795	1	—	leeres Fass —	10	14	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
15	B B	3014	1	Stück	Wagendecke —	—	15	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
16	B L	1880	1	—	leeres Bierfass —	18	16	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
17	B S F	1559/60	2	Ballen	Strohhutfasern —	205	17	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
18	B S	1	1	Pack	leere Säcke —	18	18	Duisburg	„	beschr.: Emden.
19	B W	4188/7	2	—	Kisten —	22	19	Emden	K. E.-D. Münster	
20	C D	19	1	Kiste	präpar. menschl. Skelett	22	20	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
21	C G	8954	1	„	gefüllt —	69	21	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
22	C G R	div.	7	Flaschen	flüssige Kohlensäure	—	22	Münden	K. E.-D. Cassel	
23	C S T	2691, 1898, 283	3	—	leere Fässer —	—	23	K.=Deutz	K. E.-D. Köln	
24	C W	101	1	—	Decke —	?	24	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
25	D	390	1	Kiste	Gummischlauch —	29	25	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
26	D	527	1	—	Eisenrohr —	—	26	Altendorf=Essen Süd	„	
27	D	5360	2	Kolli	Holzrahmen —	12	27	Frkfrt. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
28	Dr W / H W	37686	1	Fass	Oel —	181	28	Marburg	K. E.-D. Cassel	
29	E C	3203	1	„	? —	137	29	Duisburg	K. E.-D. Essen	
30	E & G	8654	1	Kiste	gefüllt —	59	30	Mannheim	Direktion Mainz	
31	E H	22948	1	Pack	Papier —	135	31	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
32	E L und E K	5903, 1	1	Kiste	Küchenartikel aus Steingut	31	32	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
33	E M	162	1	—	leere Kiste —	25	33	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
34	E M / L	—	1	Fass	Kuhhäute —	135	34	Hagen=Eckesey	K. E.-D. Elberfeld	
35	E R B	725	1	Kiste	gefüllt —	19	35	K.=Deutz	K. E.-D. Köln	
36	F B	10	1	„	Tischlerhandwerkzeug u. Dachdeckergeräthe	44	36	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
37	F B	105	1	„	Bierservice —	13	37	Nürnberg Centr. B.	Bayerische Stsb.	
38	F B	6	1	Korbkanne	leer, gebraucht —	6	38	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
39	F C	5003	1	—	leere Kiste —	18	39	Colmar	Reichsbahn	
40	F C S	1587	1	Kiste	Packstroh —	30	40	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
41	F J	101	1	Fass	Wein —	87	41	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
42	F K	6419	1	Stange	Stahl —	70	42	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
43	F O	20440	1	Kiste	Wurst —	41	43	Berlin Anh. B	K. E.-D. Berlin	
44	F R	77	1	—	leeres Fass —	16	44	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
45	F R	24437/41	5	Kisten	Weissblech —	360	45	Nienburg (Weser)	K. E.-D. Hannover	von Mühlhausen i/Th. bezettelt.
46	G	5714	1	Ballen	gefüllt —	48	46	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
47	G	—	10	Packete	Zucker —	80	47	Godesberg	K. E.-D. Köln	
48	G B	226, 7930	2	—	leere Fässer —	70	48	München Centr. B.	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
49	G E V	11928	1	Kiste	blaue Erdfarbe —	59	49	Frankf. a/M.H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
50	G F	15725	1	„	Tabak —	30	50	Mannheim	Direktion Mainz	
51	G G	—	2	—	Blechkannen —	5	51	Hattingen	K. E.-D. Essen	
52	G K	1355	1	Kiste	leer —	32	52	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
53	G K	1022	1	Bund	4 eis. Bolzen —	10	53	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
54	G M S	1456	1	Fass	leer —	7	54	Frankf. a/M.H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
55	G N	1	1	Sack	Lumpen —	29	55	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
56	G v E	—	1	Bund	Seegras —	24	56	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
57	G W	1	1	Koffer	Effekten —	65	57	Köln Eil.	K. E.-D. Köln	
58	G W	105	1	Ballot	Baumwolltuch —	52	58	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
59	H	1780	1	Pack	Eisenwaaren —	7	59	Mannheim	Direktion Mainz	
60	H B	2482	1	Verschlag	Konfektionsbüsten —	—	60	Warnemünde	Meckl. Friedr. Franzb.	
61	H B	7739	1	Pack	Wachstuchdecken —	11	61	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
62	H B N	—	1	Sack	Tabakabfall —	—	62	Kaldenkirchen	K. E.-D. Köln	
63	H G	166	1	Kiste	Säure —	250	63	München Centr. B.	Bayerische Stsb.	
64	H G	2544	1	Ballot	Hirschleder —	36	64	Frankf. a/M.H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	von Ronneburg.
65	H K	—	1	Holzstück	2 angeheftete Eisenstangen mit Schrauben u. Muttern	4	65	Fulda	„	
66	H M	5	1	Sack	Flaschen —	47	66	München Centr. B.	Bayerische Stsb.	beschr.: Münster Westf.
67	H S	725	1	Kiste	Schuhe —	—	67	Münster	K. E.-D. Münster	
68	H S	2661	1	„	gefüllt —	67	68	München Centr. B.	Bayerische Stsb.	
69	H T G	220	1	„	Werkzeughefte —	144	69	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
70	H U	—	1	Koffer	? —	19	70	Colmar	Reichsbahn	
71	J B	—	1	Korb	Weintrauben —	6,5	71	Görlitz	Sächsische Stsb.	verkauft.
72	J H	824	1	Kiste	anschein. Glas —	218	72	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
73	J K	9899	1	„	7 Rollen Wachstuch u. 24 Markttaschen von Ledertuch	70	73	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
74	J P R	9875	1	—	1. Korbflasche —	4	74	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
75	J R	4151	1	Kiste	Käse —	41	75	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
76	J V A	1120	1	„	leer —	17	76	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
77	J W H	436	1	Fass	Oel —	—	77	Altendorf-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
78	K	480	1	Ballen	Tapeten —	31	78	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
79	K	9	1	Schliesskorb	gefüllt —	45	79	Hanau Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
80	K A S	13013/5	3	—	Eisentheile —	136	80	Donauwörth	Bayerische Stsb.	
81	K B	486	1	Fass	Oel —	78	81	Urach	Ermsthalbahn	
82	K & C	13098	1	Lattenkiste	? —	73	82	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
83	K E	7	1	Pack	8 alte Kiepen —	34	83	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
84	K & G	1449	1	Korbfl.	Oel —	25	84	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb	
85	K K	6365	1	Fass	Farbe —	54	85	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
86	K O	7	1	„	leer —	26	86	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
87	L C / L D	—	2	Fässer	Theer —	288 / 260	87	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	mit Kreide beschr.: Naumburg.
88	L E	799	2	—	Bretter mit Eisenblech beschl.	?	88	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
89	L F	12	1	Koffer	Kleider —	48	89	München Centr. B.	Bayerische Stsb.	
90	L H / G M S	—	2	Fässer	leer —	—	90	Wanne	K. E.-D. Essen	
91	L O	23781	1	Kiste	leer —	10	91	Leipzig II.	Sächsische Stsb.	
92	L S	8527	1	Bund	13 stählerne schwarzlackirte Randschaufeln	25	92	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
93	M H	1937	1	„	Piassavabesen —	8	93	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
94	M L	1570	1	Ballen	Gewebe —	10	94	Erstein	Reichsbahn	
95	M L	1	1	Pack	3 leere Körbe —	10	95	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
96	M O	—	1	Bund	Blechtafeln —	65	96	Wiesloch	Badische Stsb.	
97	MR	925	1	Ballot	Stoffe —	22	97	Eggenfelden	Bayerische Stsb.	
98	M S	5363, 6348, 6944, 9813, 9856, 10145, 10282	8	—	leere Bierfässer —	104	98	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
99	N	239	1	—	eis. Riemscheibe —	54	99	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
100	N F	15050	1	Kiste	gefüllt —	17	100	Saarburg	Reichsbahn	
101	N L	10 / —	1 / 2	— / —	Tischbrett — / Holzböcke —	35	101	Janowitz	K. E.-D. Bromberg	
102	O	15	1	Pack	Körbe —	2	102	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
103	O F	1535	1	Kiste	Eisenwaaren (Schuhnägel)	12	103	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
104	O S	2210	1	Ballen	Tabak —	80	104	Orlamünde	K. E.-D. Erfurt	
105	P	145	2	—	Bettrostrahmen —	—	105	Mannheim	Direktion Mainz	
106	P D S	8057	2	Bund	Messingstangen —	42	106	Hayingen	Reichsbahn	
107	P & F	387	1	Fass	? —	48	107	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	
108	P G	—	1	Korb	grüne Gurken —	—	108	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
109	P H	—	1	Sack	10 Brode —	20	109	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	verkauft.
110	P L	221	1	—	1. Bierfass —	15	110	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
111	P L	2631	1	Kiste	Fusslappen, Tabak etc.	49	111	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
112	P O	10	1	Korbkanne	Benzin —	45	112	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	Unterlagerkasten für Kleinbahnen.
113	P S	54	1	Korb	Eisenwaaren —	—	113	Homburg v. d. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
114	R 3	—	1	Sack	Kleider —	38	114	Berg.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
115	R A	109	1	Kiste	unbekannt —	69,5	115	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
116	R B	38	1	Korb	Kleider —	17	116	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
117	R & C	60	1	—	Tau —	11	117	Hetzdorf b. Oed.	Sächsische Stsb.	
118	R N	6115	1	Kiste	Seifenpulver —	68	118	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
119	R W	—	5	Körbe	leere Glasballons —	58	119	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
120	R W	708	1	Pack	Säcke —	25	120	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
121	S	4	1	Harrass	leer —	23	121	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
122	S	37	1	Ballen	Bettfedern —	26,5	122	Liebenau	K. E.-D. Cassel	
123	S B B	9	1	—	Wagendecke —	—	123	Frankfurt a. M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
124	S B	—	6	Stangen	Eisenrohre (3 weisse und 3 schwarze)	60	124	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
125	S u. B	9078	1	Ballen	1 Stück rothe Bettüberzüge, 1 Stück farb. Vorhängestoff	25	125	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
126	S C F	—	1	Kiste	ansch. Putzpulver —	—	126	Barop	K. E.-D. Essen	
127	S H	1229	1	Ballen	Dochtwolle —	103	127	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
128	S H	85756	1	—	leere Kiste —	28	128	München Centr. B.	Bayerische Stsb.	
129	S K	—	1	Pack	Draht —	30	129	Ansbach	„	
130	S P	26093	1	Ballen	Garn —	41	130	Mühlhausen i/T.	K. E.-D. Erfurt	
131	S P	1/5	5	—	leere Fässer —	83	131	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
132	T	—	1	Pack	14 Ofenringe —	4	132	Burg u. Nieder-Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
133	T	7	1	—	Geflügelkäfig (alt) —	8	133	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
134	T B P & Co.	208	1	—	Decke —	—	134	Osnabrück H. Bhf. Eilg.-Abf.	K. E.-D. Münster	
135	T/G	1-4	4	Säcke	Thonerde —	210	135	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
136	T M	30	1	Korb	Kleider —	19	136	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
137	T & R	5005	1	Fass	Oel —	229	137	Brügge	K. E.-D. Elberfeld	
138	T S	604	1	Kiste	Schuhe —	60	138	Mainz	Direktion Mainz	
139	V	1187	1	Fass	? —	205	139	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
140	V B	60	1	—	gusseis. Ofenfuss —	0,5	140	Hetzbach-Beerfelden	Direktion Mainz	
141	V H Z	8574	1	Kiste	Cacao? —	22	141	Frkfrt. a/M. Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
142	V P	5	1	Sack	leere Säcke —	—	142	K.-Deutz	K. E.-D. Köln	
143	V S T	1567	1	Kiste	leer —	9	143	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
144	W	5301	1	Kübel	Seife —	—	144	Altendorf-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
145	W	2412	1	Kiste	gefüllt —	—	145	Mannheim	Direktion Mainz	
146	W A	80	1	Ballen	Kleiderstoffe —	26	146	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
147	W B	—	1	„	Hopfensäcke —	50	147	Wolnzach	Bayerische Stsb.	
148	W & B Co.	—	1	Carton	Mähmaschinenmesser	2	148	Leipzig II	Sächsische Stsb.	2 Dtzd.
149	W G C	843	1	Ballot	Flanellwaaren —	112	149	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
150	W M & S	162	1	Ballen	Leder —	119	150	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
151	W S	8391	1	„	Stoff —	32	151	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
152	Z M	2	1	Kiste	Würfelzucker —	12,5	152	Utzenfeld	Südd. Eis.-Ges.	
153	Z R Qu	2074	1	Pack	leere Säcke —	22	153	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
154	Bismarkhütte	—	1	Bund	Stahl (10 Stangen) —	28	154	Gera	K. E.-D. Erfurt	
155	Dr. Elkan Berlin	5898	1	—	1. Cylinder (Flasche)	—	155	Wilmersdorf-Friedenau	K. E.-D. Berlin	
156	Grunert	—	1	Sack	Gemüse —	50	156	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
157	S R A S G Hamburg	—	1	„	Kaffee —	60	157	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
158	Hannover	61	1	—	Kette, 7,90 m lang —	—	158	Lich	K. E.-D. Frankf. a/M	
159	Han.	29818	1	Wagen	Kalk —	—	159	Essen K. M.	K. E.-D. Essen	
160	ErnstHaublock	2	1	Flasche	Kohlensäure —	—	160	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
161	Fr. Hauser Esslingen	—	2	—	Thürrahmen aus Holz	20	161	Stuttgart Gep.	Württemberg. Stsb.	
162	Herzberg	—	2	Tafeln	Eisenblech —	57	162	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
163	Peoria	—	1	—	Damenfahrrad —	—	163	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
164	Rittmeister Pistor	—	1	Kiste	Steuergut —	?	164	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
165	Preha	—	1	—	Tischplatte —	32	165	Schwerin Güter-Abf.	Meckl. Friedr. Franzb.	
166	Jenny Rohle	—	1	Reisekorb	Kleider —	32	166	Strassburg Gep.-Abf.	Reichsbahn	
167	E. Scanzoni München	—	1	Korb	Rettiche —	23	167	Saalgau	Württemberg. Stsb.	verkauft.
168	Steinberg u. Klestadt, Hagen	—	1	Sack	32 Stück leere Säcke	26	168	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl der Güter	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
169	Söding & Halbach	—	1	Stab	Stahl —	3	169	Plauen i. V. ob. B.	Sächsische Stsb.	
170	Wilhelmine Wagner	—	1	Weidenkorb	Kleider —	30	170	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
171	Westfalia Mühlenwerke	—	1	Sack	leere Säcke —	—	171	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
172	Maschinenfabrik Weingarten vorm. H.&H. Scholz	—	1	—	Privatplan —	26,5	172	Lichtenberg-Fr.	K. E.-D. Berlin	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
173	—	I	1	Korb mit Decktuch	Kleider —	8,5	173	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
174	weiss	1	1	Kollo	gusseis. Maschinentheile	43	174	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
175	weiss	1	1	Stück	eis. Maschinentheil —	120	175	Cottbus		
176	—	4	1	Korb	Flaschen usw. —	5,5	176	Rheda	K. E.-D. Hannover	
177	—	21	1	Bund	Schaufelstiele —	12	177	Strassburg	Reichsbahn	
178	—	27	1	—	eis. Ofenplatte —	5	178	Meissen-C.	Sächsische Stsb.	
179	—	45/46 47/48 51/52	4	—	Holzgestelle —	21,5	179	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
180	—	117	1	Kiste	vernickelte Leitungshähne für Badeeinrichtung	5	180	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
181	—	212. 622	2	—	leere Bierfässer —	36	181	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
182	—	297	2	Kolli	1 Reisekorb — 1 Pappschachtel —	40	182	Osnabrück Hptb. Gep. Abf.	K. E.-D. Münster	**)
183	—	792	1	Korb	Kleider —	28	183	Nordenburg	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
184	—	1355	1	Sack	Papierschnitzel —	59	184	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	Zeichen undeutlich, könnte K&B heissen.
185	—	1617	1	Bund	Hufstab —	61	185	Rimbach	Nebenbahn Weinheim-Fürth i. O	
186	—	1904	1	Kiste	Suppenwürze —	34	186	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
187	—	4975/7	3	Säcke	Holzspähne	305	187	Nürnberg Centr.B.	Bayerische Stsb.	
188	—	7354	1	—	Fahrrad —	—	188	Elbing	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
					D. Güter m. Zeichen vers.					
189	△	10323	1	Fass	Farbe —	43	189	Mannheim	Direktion Mainz	
190	θθ	10736	1	Kiste	leer —	22	190	Tempelhof	K. E.-D. Berlin	
191	GF	3262	1	Ballen	Baumwollwaaren —	12	191	Herne	K. E.-D. Essen	
192	B D	3106	1	Bll.	Kunstwolle —	—	192	Sommerfeld	K. E.-D. Breslau	
193	und K & U	10739 1	1	Kiste	leer —	46	193	Hermaringen	Württemberg. Stsb.	
194	✡	453/4	2	Kisten	unbekannt —	51	194	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
195	△	736	1	Kiste	pechart. Farbstoff —	61	195	Chemnitz	Sächsische Stsb.	alt. Sig. B S L 379 Liverpool.
196	G P	8359	1	Kübel	Fett —	34	196	Bütow	K. E.-D. Danzig	
197	✡	3328	1	Kiste	Modell aus Thonmasse	19	197	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
198	gelb —	—	1	—	eis. Wagenachse —	25	198	Jastrow	K. E.-D. Bromberg	
199	/ roth	—	3	Bunde	Eisenzeug (Verbindungsstücke zu Gasrohren)	29	199	Danzig 1 Th.	K. E.-D. Danzig	
200	weiss ///	—	4	Stangen	Façoneisen —	81	200	Zeuthen	K. E.-D. Halle a/S.	
201	gelb /	—	1	Bund	Schmiedeeisen —	50	201	Delitzsch	"	
202	roth ✕	—	1	Stück	Zinkplatte —	10	202	Leipzig Mgdb. B.	"	
203	roth ////	—	1	—	Eisenrohr —	6	203	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	

*) Enthält ein altes Couvert mit Adresse: Frl. Antonie Brinkmann, Wiesbaden.
**) Gep.-Schein Barmen-Osnabrück Hp.

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
				der Güter						
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
204	—	—	1	Pack in Leinen	Aufsatz aus Eichenholz zu einem Möbelstück	5	204	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
205	—	—	1	Glaskiste	3 Aushängrahmen m. Photographien	—	205	Goch	K. E.-D. Köln	
206	—	—	1	—	kief. Bahnschwelle	—	206	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
207	—	—	1	Bund	Bandeisen	30	207	Friedrichroda	K. E.-D. Erfurt	
208	—	—	1	„	Bandeisen	50	208	Stuttgart II.	Württemberg. Stsb.	
209	—	—	1	Pack	Bergmanns-Grubenanzug	—	209	Wanne	K. E.-D. Essen	
210	—	—	2	Ballen	Betten	82	210	Neuss	K. E.-D. Köln	
211	—	—	1	Sack	Bettzeug	—	211	Altendorf-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
212	—	—	1	—	Bleicheimer	—	212	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
213	—	—	3	—	tannene Bretter	—	213	Wesel	K. E.-D. Essen	
214	—	circa	100	—	Bretter	—	214	Haar	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
215	—	—	2	—	Brustbäume	—	215	Ludwigstadt	„	
216	—	—	1	Ballot	Bürsten u. Haare	15	216	Heidelberg	Badische Stsb.	
217	—	—	1	br. Tasche	Damenumhang etc.	—	217	Hainsberg	Sächsische Stsb.	Gepäck.
218	—	—	1	—	gusseis. Deckel zu Reservoir	—	218	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
219	—	—	1	Pack	Draht	37	219	Mannheim	Direktion Mainz	
220	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	11	220	K.-Deutz	K. E.-D. Köln	
221	—	—	1	„	Drahtgewebe	17,5	221	Zwickau i. S.	Sächsische Stsb.	
222	—	—	1	Bund	∟-Eisen	44	222	Kirchen	K. E.-D. Elberfeld	
223	—	—	2	„	Eisen	117	223	Thann	Reichsbahn	
224	—	—	1	Stück	U-Eisen	36	224	Diedenhofen	„	
225	—	—	1	Bund	Eisen	63	225	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
226	—	—	1	—	H-Eisen	6,5	226	Hilden	„	
227	—	—	1	—	Eisenblechdeckel mit 2 Handgriffen	1	227	Schwarzenbach a. S.	Bayerische Stsb.	
228	—	—	1	—	Eisenblechtafel	23	228	Karlstadt	„	Streckenfund.
229	—	—	1	—	Eisenblock	93	229	Heidelberg	Badische Stsb.	
230	—	—	1	—	Eisenstange	8	230	Mannh. N.-Vorst.	Direktion Mainz	
231	—	—	1	—	Eisentheil	5	231	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
232	—	—	1	Korb	Eisenw.	17	232	Arnsberg	K. E-D. Cassel	
233	—	—	1	„	Eisenwaaren	60	233	Mannheim	Direktion Mainz	
234	—	—	1	„	Eisenwaaren	38	234	Seligenstadt	„	
235	—	—	1	—	gusseis. Façonstück	16,5	235	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
236	—	—	3	Stangen	Façoneisen	25	236	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
237	—	—	1	—	Fahrrad (Damen-)	—	237	Elbing	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
238	—	—	1	—	Fahrradlaterne	0,5	238	Basel	Badische Stsb.	beschädigt.
239	—	—	1	—	Fahrradlaterne	—	239	Coblenz Gep.-Abf.	K. E.-D. Köln	
240	—	—	6	Bund	hölz. Fassbänder	20	240	Blankenburg	Meckl. Friedr. Franzb.	
241	—	—	4	„	hölz. Fassreifen	19	241	Tremessen	K. E.-D. Bromberg	
242	—	—	1	—	Ferkel	15	242	Seelze	K. E.-D. Hannover	
243	—	—	1	—	Ferkel	—	243	Klingenbrunn	Bayerische Stsb.	
244	—	—	1	—	Feuertopf mit Rost	33	244	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
245	—	—	5	Stangen	Flacheisen	50	245	Guttstadt	K. E.-D. Königsberg	
246	—	—	1	Bund	5 Stäbe Flachstahl	?	246	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
247	—	—	1	—	eis. Flankirbaum	—	247	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
248	—	—	1	Pack	Flanschen	35	248	Mannheim	Direktion Mainz	
249	—	—	1	Korb	leere Flaschen	20	249	Warburg	K. E.-D. Cassel	
250	—	—	4	—	Gasrohrmuffen	—	250	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
251	—	—	1	—	Giesskanne	—	251	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
252	—	—	6	—	Grubenhölzer	96	252	Vinzelberg	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
253	—	—	1	Ballot	Gummischlauch mit Mundstück	2	253	Bremen Eilg.	„	
254	—	—	12	Pack	Gurte	23	254	Lübbenau	K. E.-D. Halle a/S.	
255	—	—	1	—	Gussplatte	—	255	Frkfrt. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
256	—	—	3	lose	Gusstheile zu einer Achsenbuchse	4,5	256	Rauml.-Berleburg	K. E.-D. Elberfeld	
257	—	—	1	Sack	Gyps	100	257	Essen K. M.	K. E.-D. Essen	
258	—	—	1	Wachstuchtasche	Hängematte	1	258	Treuchtlingen	Bayerische Stsb.	
259	—	—	1	Kollo	Hammer	8	259	Neuss	K. E.-D. Köln	
260	—	—	1	—	Handstange	6	260	Frkfrt. a/M. H. G. B	K. E.-D. Frankf. a/M.	
261	—	—	1	Handtasche	14 leinene Tachentücher, theils gez.: L. K. u. W. K, 1 Tagebuch für botanische Vorträge	—	261	Wanne	K. E.-D. Essen	
262	—	—	1	Ballot	farbiger Hemdenstoff	30	262	Ulm	Württemberg. Stsb.	
263	—	—	8 5	Stück „	Holztheile Schienennägel	—	263	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
264	—	—	1	Bund	rohe Holzleisten	18	264	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
265	—	—	1	„	Holzleisten	16	265	Breslau Odth. B.	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
266	—	—	—	—	Holzwaaren, gebeizt, ansch. 1 Theil einer landwirthsch. Maschine	5	266	Korschen	K. E.-D. Königsberg	
267	—	—	1	—	Jaucheschöpfer	—	267	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
268	—	—	1	Sack	Kartoffeln	50	268	Bayreuth	Bayerische Stsb.	
269	—	—	1	„	Kartoffeln	50	269	Aue	Sächsische Stsb.	verkauft.
270	—	—	1	„	Kartoffeln	51	270	Cranzahl	„	
271	—	—	1	Pack	Kesselschmiedwerkzeug	40	271	Düren	K. E.-D. Köln	
272	—	—	1	—	Kette	—	272	Mannheim	Direktion Mainz	
273	—	—	1	—	Kinderklappstuhl	3	273	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
274	—	—	2	Kisten	leer	4	274	Wanne	K. E.-D. Essen	
275	—	—	1	Schliesskorb	alte Kleider u. Betten	19	275	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
276	—	—	1	Sack	alte Kleider u. Betten	9	276	„	„	
277	—	—	1	Koffer	Kleider	50	277	Augsburg	Bayerische Stsb.	
278	—	—	1	Korb	Kleider	12,5	278	München Centr. B.	„	
279	—	—	1	Partie	Kohlen	1000	279	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
280	—	—	1	Korb	Kohlenlöffel u. Bratpfannen	41	280	Speldorf	K. E.-D. Essen	
281	—	—	1	Sack	Kohlrabi	34	281	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
282	—	—	1	Korb	gefüllt	42	282	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
283	—	—	3	Körbe	leer	5	283	Eitorf	„	
284	—	—	1	Korb	leer	2	284	Fulda	„	
285	—	—	1	Pack	6 neue Körbe	7	285	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
286	—	—	1	Korb	Krahnen	59	286	Korb	K. E.-D. Frankf. a/M.	
287	—	—	1	Bund	3 eis. Kugeln	16	287	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
288	—	—	1	Satz	6 Kupferschaalen	66,5	288	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
289	—	—	1	Bund	2 Latten, 6 m lg.	—	289	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
290	—	—	1	—	Lederriemen	0,25	290	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
291	—	—	2	Ballen	Lumpen	75	291	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
292	—	—	1	„	Lumpen	83	292	Devant les Ponts	Reichsbahn	
293	—	—	1	—	kl. neuer Marktkorb	—	293	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
294	—	—	1	—	Maschinentheil mit Deckel u. Hebel	117	294	Arolsen	K. E.-D. Cassel	
295	—	—	1	—	Maschinentheil	7	295	Frkfrt.a/M.H.G.B	K. E.-D. Frankf. a/M.	
296	—	—	1	—	Maschinentheil	38	296	Wanne	K. E.-D. Essen	
297	—	—	1	Eimer	Maschinenfett	24	297	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
298	—	—	1	Bund	Medizinflaschen (Hohlglas)	5	298	Elgersburg	K. E.-D. Erfurt	
299	—	—	1	—	l. Milchkanne	6	299	Drensteinfurt	K. E.-D. Münster	bekl.: Camen.
300	—	—	2	—	eis. Muffenstücke	2	300	Göttingen Eilg.	K. E.-D. Cassel	
301	—	—	1	Packet	Mutterschrauben	8	301	Dresden-N. II	Sächsische Stsb.	in gr. Leinwand.
302	—	—	1	—	eis. Notenpult	3	302	Chemnitz	„	in schwarzem Leinwandfutteral.
303	—	—	2 1	— Kiste	Patentkupplungen 6 Nothöllampen	?	303	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
304	—	—	1	Sack	Pech	25	304	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
305	—	—	1	Bund	Pfähle	15	305	Ebersweiler	Reichsbahn	
306	—	—	1	„	7 eis. Pfannen	11	306	Frkfrt a/M.H.G.B	K. E.-D. Frankf. a/M.	
307	—	—	1	Korb	Pfirsiche	9	307	Würzburg	Bayerische Stsb.	
308	—	—	1	„	Preiselbeeren	7	308	Mainz E. G. A.	Direktion Mainz	
309	—	—	2	—	Privatdecken	—	309	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	**)
310	—	—	2	—	Privatketten	—	310	Minden	K. E.-D. Hannover	je 5,8 m lg.
311	—	—	1	Verschlag	1 eis. Rad	13	311	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
312	—	—	1	—	Radsatz	—	312	Herne	K. E.-D. Essen	
313	—	—	1	—	Reichsfahne (Adler)	4	313	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
314	—	—	1	Reisekorb	ansch. Wäsche und Kleider	20	314	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
315	—	—	1	Korb	Rettiche	25	315	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	verkauft.
316	—	—	1	—	eis. Rohr 1,20 m lg., 4 cm Durchmesser	4	316	Möhringen	„	
317	—	—	4	lose	Roststäbe	12	317	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
318	—	—	1	—	eis. Rohr, 1,5 m lg.	2,5	318	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
319	—	—	3	Stäbe	Rundeisen	100	319	Aachen	K. E.-D. Köln	
320	—	—	5	Stangen	Rundeisen	26,5	320	Wallwitz b/Halle	K. E.-D. Magdeburg	
321	—	—	1	Bund	6 Stangen Rundstahl	11	321	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
322	—	—	2	Pack	leere Säcke	11	322	Mannheim	Direktion Mainz	
323	—	—	1	„	Säcke	4	323	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
324	—	—	3	„	leere Säcke	81	324	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
325	—	—	1	Sack	leere Säcke	20	325	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
326	—	—	1	—	Sackkarre	—	326	Mannheim	Direktion Mainz	
327	—	—	2	Stück	Schafkippen	—	327	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	à 4 m lang.
328	—	—	1	Collo	Schinken	18,5	328	Volmarstein	K. E.-D. Essen	

*) Aus Wagen 34320 Magdeb. am 9./8. 99.
**) Seit Dezember 1898. Fast neu, von braunem Segeltuch.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
329	—	—	—	—	verschiedene Schlüssel und Messingschild 962	—	329	Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
330	—	—	1	—	Seitentheil einer Bettstelle	—	330	Eltville	K. E.-D. Frankf. a/M.	
331	—	—	1	—	Sessel —	6	331	Hof	Bayerische Stsb.	
332	—	—	1	Bund	20 Stück Stabeisen —	67	332	Rastatt	Badische Stsb.	je 1 m lg., 5 cm breit, 1 cm dick.
333	—	—	2	Stück	Stabeisen —	8	333	Herborn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
334	—	—	1	Pack	Stabeisen, 5 m lg. —	41	334	Lübbenau	K. E.-D. Halle a/S.	
335	—	—	1	Bund	2 Stangen Stahl —	27	335	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
336	—	—	1	Stange	Stahl —	5,5	336	Frickhofen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
337	—	—	1	Fass	Theer —	253	337	Pirna	Sächsische Stsb.	
338	—	—	1	Eimer	Theer —	15	338	Neuss	K. E.-D. Köln	
339	—	—	1	—	alte Tonne —	21	339	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
340	—	—	1	Korb	Trauben —	7	340	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
341	—	—	1	„	Trauben —	7	341	Nürnberg Centr. B.	Bayerische Stsb.	
342	—	—	1	„	Trauben —	7	342	„	„	
343	—	—	1	Kiste	Trauben —	8,5	343	Türkheim	„	
344	—	—	1	—	eis. Viehgitter —	—	344	Halberstadt Station	K. E.-D. Magdeburg	
345	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	345	Mbg.-Neustadt		beschr.: Hamburg H. Magdeburg.
346	—	—	1	—	Wagenfeder —	—	346	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
347	—	—	1	Schliesskorb	Wäsche —	15	347	Waibstadt	Badische Stsb.	
348	—	—	1	Ballot	Watte —	4	348	Durlach	„	
349	—	—	1 1	Korb Eimer	Waschbecken — leer —	5	349	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
350	—	—	1	—	eis. abgedrehte Welle	33	350	Papenburg	K. E.-D. Münster	
351	—	—	4	—	gusseis. Zahnräder —	10	351	Güterglück	K. E.-D. Magdeburg	
352	—	—	6	—	gusseis. Lagerkasten		352			
353	—	—	1	Brod	Zucker —	12,5	353	Haidhof	Bayerische Stsb.	
354	—	—	1	Bund	Zuggardinenstangen —	—	354	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
355	—	—	1	Sack	Zwiebel —	15	355	Tübingen	Württemberg. Stsb.	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	J M	—	1	Stab	Flacheisen —	43	1	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
2	K L F	II I	1	Gestell	Dreifuss —	—	2	Saarbrücken	„	
3	T	420 75	1	Kiste	Zucker —	23	3	Mayen Ost	„	
4	—	43	1	Fass	leer —	35	4	Niedermendig	„	
5	—	—	1	Ballen	Bettfedern —	1	5	Saarbrücken	„	
6	—	—	1	—	verzinktes Eisenrohr—	2	6	Trier r. M.	„	
7	—	—	1	Gebund	Fenstereisen —	16	7	Wengerohr	„	
8	—	—	1	—	Gussstück —	2	8	Trier r. M.	„	
9	—	—	1	Sack	Kienruss —	100	9	Louisenthal	„	
10	—	—	1 1	Kollo „	Lager — Gusslager —	1,25 63	10	Saarbrücken	„	
11	—	—	1	—	Pferdebürste —	—	11	„	„	

Fehlendes Gut.

Bei der Güterabfertigungsstelle Dülken fehlt der zur Frachtkarte Worms-Dülken Nr. 3 vom 13. Mai d. J. gehörende Ballen Leder C. H. Nr. 7026 im Gewichte von 49 kg und im Werthe von ca. 500 *M*.

Es wird ersucht, nach dem Gute zu forschen und dasselbe im Auffindungsfalle eilgutmässig an die Güterabfertigungsstelle Worms zu senden, sowie der königl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahndirektion Mainz unter Anführung der Geschäftszahl III R 4290 Mittheilung zu machen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 18. 4. März 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Fahrplanbetrachtungen.

(Schluss aus Nr. 17.)

Die meisten Schwierigkeiten indessen verursacht und deshalb die grösste Sachkenntniss erfordert die Aufstellung der Güterzugfahrpläne. Ich habe hierbei vorzugsweise dicht befahrene Strecken mit lebhaftem Verkehr im Auge. Nehmen wir an, dass auf einer solchen 16—20 Schnell- und Personenzüge verkehren und 12—15 Güterzüge erforderlich sind, so dass in jeder Richtung etwa alle 45 Minuten durchschnittlich ein Zug fährt, bald in längeren, bald in kürzeren Pausen.

Werden nun die Anforderungen an die Güterzüge berücksichtigt, so wird in einem solchen Falle, wie Eingangs erwähnt, nicht daran zu zweifeln sein, dass die mehr oder minder pünktliche Durchführung dieser Züge einen Maassstab dafür bildet, ob der Betrieb auf der betreffenden Strecke gut oder mangelhaft geregelt ist.

Wenn schon bei den Personenzügen auf den Dienst der Beamten und die Ausnutzung des Materials Rücksicht zu nehmen ist, so hat dies bei Aufstellung der Güterzugfahrpläne ganz vorzugsweise zu geschehen.

Dieselben müssen ermöglichen, die Lokomotiv- und Fahrbeamten so wechseln zu lassen, dass die Dienstdauer das vorgeschriebene Maass nicht übersteigt, und dass bei Beginn der Sonntagsruhe die Beamten an ihrem Stationsort sich befinden. (Denn Sonntags sollen die Güterzüge nicht gefahren werden.)

Unter diesen Bedingungen soll der Fahrplan trotzdem den Anforderungen des Verkehres Rechnung tragen, welche durchaus nicht gering sind. Hier darf ich wohl aussprechen, dass den Bedürfnissen des Güterverkehres nicht oder doch nicht im gleichen Umfange, wie beim Personenverkehr, Genüge gethan ist.

Internationale oder direkte Güterzüge zwischen mehreren Verwaltungen, direkte Kurswagen sind nicht in dem Maasse gebildet worden, wie es für den Personenverkehr geschehen ist. Dies ist um so mehr zu bedauern, als sich der Güterverkehr verhältnissmässig viel mehr entwickelt hat, als der letztere. Da Eilgut und Viehtransporte mit wenigen Ausnahmen im allgemeinen den Personenzügen noch verblieben sind, handelt es sich beim Güterzugfahrplan hauptsächlich um Frachtgut in Wagenladungen und um Frachtstückgut, beides wieder getrennt nach direktem und Verkehr der eigenen Bahn. Die Verkehrsordnung schreibt eine bestimmt bemessene Lieferfrist vor. Weshalb diese Fristen für Wagenladungen und Stückgut die gleichen sind, erscheint nicht recht klar; denn dass das Stückgut durchweg bei grösseren Entfernungen etwa doppelt so lange unterwegs ist, als vollständige Wagenladungen, wird hinlänglich bekannt sein.

Abgesehen von Konkurrenzrouten, auf denen die zulässigen Lieferfristen häufig nur zur Hälfte und weniger beansprucht werden, ist die Stückgutbeförderung auf weite Entfernung eine denkbar langsame. Wesentlich bekannt sind mir diese Uebelstände zwischen den Bahngebieten des Rheins und denen der Oder. Würde eine Statistik aufgestellt werden, wie lange die Güter auf diesem Wege sich aufhalten, so würde jedenfalls eine erstaunliche Ueberschreitung der Lieferfristen zu Tage treten, worüber allerdings in den meisten Fällen das Publikum sich nicht beklagt. Ich nehme an, dass es bei der Beförderung von Süden nach Norden und umgekehrt, d. h. zwischen Gebieten der Nord- und Ostsee einerseits und solchen der Donau andererseits, nicht besser sein wird. Die Spediteure, welche den Sammel-

verkehr ausgebildet haben und hiervon grösseren Nutzen ziehen, indem sie nicht nur die Frachten, sondern auch die Lieferfristen unterbieten, haben dies nur dadurch erreichen können, dass sie mit diesen beklagenswerthen Thatsachen rechneten. Zum Ansammeln einer Wagenladung ist meist nicht mehr Zeit nöthig als zur einmaligen Umladung des Gutes auf Unterwegsstationen. Da bei grossen Entfernungen aber jetzt häufig umgeladen wird, sind die Verspätungen an der Tagesordnung. Hier haben wir also ohne weiteres den Grund für die langsame Beförderung. Wird darin nicht Abhilfe geschaffen, so werden bei der schon jetzt merklichen Zunahme des Stückgutverkehres infolge Einführung der Staffeltarife und dadurch entstandene Verminderung der Sammelwagen der Spediteure, die Unregelmässigkeiten noch sehr viel mehr wachsen, vielleicht auch gerade deshalb nach einer gewissen Zeit den Sammelverkehr wieder heben. Es wäre ein Irrthum, etwa zu glauben, dass die Sammelwagen der Spediteure ihr Dasein nur den billigeren Frachten verdanken, eine Hauptursache ist in den abgekürzten Lieferfristen zu suchen.

Zum besseren Verständniss möchte ich hier erwähnen, wie Sammelwagen der Spediteure entstehen.

Zunächst sucht der Spediteur am Orte seines Wohnsitzes und in der Umgegend von etwa 50—100 km die hauptsächlichsten Versandfirmen und deren Absatzorte zu ermitteln — eine grosse Rolle spielt dabei die Textilindustrie. Hat er hiernach die Gewissheit erlangt, einen Sammelwagen auf grosse Entfernung — denn nur diese kommt für ihn in Betracht — bilden zu können, z. B. von Aachen nach Posen, so stützt er sich auf folgendes:

Auf kurze Entfernung hat die Eisenbahnverwaltung mindestens drei Tage Lieferfrist; diese nimmt sie aber nicht in Anspruch, sondern befördert bis 100 km im Lokalverkehr das Stückgut in einem Tage, Eilgut nicht in zwei, sondern in einem halben Tage oder noch schneller, folglich genügt zum Sammeln auf diese Entfernung ein Tag.

Auf 1000 km Entfernung aber stehen der Eisenbahnverwaltung acht Tage Lieferfrist zu; daran kann sie bei Stückgut nichts entbehren, setzt wegen der häufigen Umladungen sogar noch Zeit zu, wogegen eine Wagenladung höchstens vier Tage Zeit braucht.

Um letzteres genauer zu ermitteln, schreibt der Spediteur an die Eisenbahnverwaltung, dass er regelmässig wichtige Sendungen in Wagenladungen nach der und jenen Stationen aufzugeben habe, und bittet um Mittheilung, mit welchen Zügen diese Sendungen befördert und am Bestimmungsorte eintreffen werden. Die Eisenbahnverwaltung ist nun so freundlich, die günstigste Verbindung für ihn auszusuchen und ihm danach Bescheid zu geben. Der Spediteur hat jetzt nichts eiligeres zu thun, als den betreffenden Absendern die Beförderung ihres Stückgutes in derselben Zeit wie „Eilgut“ zum Stückgutsatze zu garantiren oder je nach der Beförderungsdauer seine Bedingungen zu stellen.

Die Eisenbahnverwaltung hat bei ihrer jetzigen Beförderungsweise des Stückgutes auf weite Entfernung nicht allein den Nachtheil der Langsamkeit, sondern auch Verschleppungen, Beschädigungen und Beraubungen von Gütern und grosse Kosten sind eine Folge der häufigen Umladungen. Wie soll nun hier Abhilfe geschaffen werden?

Zwei Mittel können meines Erachtens nur in Betracht kommen. Entweder die Eisenbahnverwaltungen ahmen das Beispiel der Spediteure nach, d. h. sie bilden sich je nach Bedarf geeignete Sammelstationen und schicken von hier aus das Stückgut in ganzen Wagenladungen soweit es nur immer möglich ist, oder aber es müssen mehr direkte Züge und mehr direkte Kurswagen gebildet werden. Die Sammelladungen bedingen zunächst die Herstellung geeigneter grosser Güterschuppen, woran es wohl durchweg fehlen wird. Ausserdem hindern die verschiedenen Leitungsvorschriften einen derartigen Sammelverkehr. Ich halte mich daher in erster Linie an den Fahrplan und an direkte Wagen, um das Gut in Zügen auf 300—400 km zu sammeln.

Während ich dies schreibe, ist mir die ab 1. Februar gültige Dienstanweisung für die preussisch-sächsisch-südwestdeutsche Güterbeförderung zugegangen. Dieses offenbar mit vieler Mühe und grossen Kosten hergestellte Werk würde noch einen ganz anderen Werth haben, wenn ein Fahrplan dabei wäre, so dass man ersehen könnte, wie lange die Güter unterwegs sind, welche Zeit der Umladestation gelassen ist, um den Anschluss herzustellen. Ich glaube die Kommission, welche die Dienstanweisung ausgearbeitet hat, würde selbst über die lange Beförderungsdauer staunen. Indem ich mir vorbehalte auf das jedenfalls verdienstvolle Werk bei anderer Gelegenheit zurückzukommen, gehe ich in der Fahrplanbetrachtung weiter.

Man wird selbstverständlich keinen direkten Güterzug Königsberg-Basel bilden, wie für die Personenbeförderung, aber doch Verbandszüge auf 300—400 km. Jede Verwaltung hätte zunächst für einen solchen und wo mehrere bedeutende Richtungen in Frage kommen für Anschlüsse zu sorgen. Diejenige Verwaltung, zu welcher die Endstation gehört, vereinbart mit der anschliessenden die Zeit des Weiterlaufes der verschiedenen angebrachten Kurswagen. Wie viele und für welche Stationen zweckmässig solche in diese Züge einzustellen sind, muss der einzelnen Verwaltung überlassen bleiben anzuordnen und zu vereinbaren.

Fährt z. B. die badische Bahn einen Verbandsgüterzug von Basel bis Frankfurt, so würde derselbe nicht lauter auf Frankfurt geladene Wagen enthalten dürfen, sondern es müssen für die jenseits Frankfurt gelegenen grösseren Städte, wie Hamburg, Berlin, Breslau, Leipzig usw. Kurswagen eingestellt sein, welche ganz regelmässig zu laufen haben und bei Ankunft in Frankfurt oder noch früher auf direkt fahrende Güterzüge übergehen. Es kann hier eingewendet werden, dass solche Wagen von vornherein zu wenig ausgenutzt sein werden. Nehmen wir, wie jenen Personenwagen, einmal einen Stückgutwagen Basel-Liegnitz oder vielmehr Basel-Breslau. Derselbe hat möglicherweise ab Basel kein Gut für Breslau und darüber hinaus. Ist derselbe aber bis Frankfurt oder nach der Leitungsvorschrift bis Würzburg gelaufen, welche Station ebenfalls als Endpunkt für den Sammelverkehr dienen würde, so wird voraussichtlich bis dahin eine genügende Ladung vorhanden sein, um ihn als Wagenladung direkt nach seiner Bestimmungsstation weiter zu schicken. Bis Frankfurt oder bis Würzburg ist das Fahrzeug zweckmässig im Lokalverkehr auszunutzen, so dass Basel also Gut zunächst für Leopoldshöhe usw. einladen kann. Auf diese Weise wird der direkte Wagen bezw. direkte Zug nicht ohne Schaden auch dem Lokalverkehr dienen.

Ist es aber überhaupt nicht möglich, einen Wagen mit Gut für Breslau auf 300—400 km zu füllen, so würde eben Breslau als Kurs-Endort nicht geeignet sein, sondern es müsste eine näher gelegene Station, etwa Görlitz, gewählt werden.

In umgekehrter Richtung hätte Breslau einen Kurswagen für Basel einzustellen, in welchem das Gut etwa auf der Strecke Breslau-Dresden oder Breslau-Zwickau in einem Verbandszuge gesammelt werden müsste, wobei der Wagen bis dahin wiederum dem Lokalverkehr dienen kann. Auf diese Weise wären von jeder Verwaltung nach dem Bedürfniss und nach der Erfahrung Kurswagen zu bilden, die etwa ein Drittel oder die Hälfte ihres Weges im Verbandsstückgutzuge zurücklegen und dann schneller weiter befördert werden.

Kommt ein solcher Wagen in zwei Tagen von Basel nach Frankfurt bezw. Würzburg, so wird er in längstens zwei bis drei weiteren Tagen in Breslau, in Hamburg usw. sein können; d. h. die Zeit einhalten, welche jetzt die Spediteure garantiren, dabei ist Aufspeicherung der Güter in besonderen Schuppen vermieden, es wird lediglich im Wagen selbst gesammelt.

Um aber dazu zu gelangen und den Stationen die Verladeweise deutlich zu machen, halte ich es für nothwendig, dass jede Verwaltung ein besonderes Kurswagenverzeichniss nicht blos für den Lokal-, sondern auch für den direkten Verkehr aufstellt, dass für jeden Wagen die Route angegeben und die Zeit bezeichnet ist, wann er abgeht, auf den einzelnen Ueber-

gangsstationen einrangirt wird und am Zielpunkte ankommt. Die Wagen selbst sind nicht mit Kreide zu bezeichnen oder mit kleinen Zetteln zu bekleben, sondern sie müssten mit grossen in die Augen fallenden Schildern, wie die Personenwagen bezeichnet sind, wenn sie in beiden Richtungen benutzt werden, oder mit deutlichen Plakaten, falls sie nur in einer Richtung laufen, versehen sein.

Alle diejenigen Stationen, welche seitlich von der Strecke des Verbandszuges liegen oder auf denen der Verbandszug nicht hält, hätten ihr Gut nach der geeigneten Haltestation vorzuschicken. Demnach ist auf Hauptstrecken ausser dem Verbandszuge, welchem zunächst nur Stückgutsammelwagen beizusetzen wären, noch ein vorausfahrender Lokalzug vorzusehen, welcher überall hält, soweit thunlich auch Wagenladungen im Lokalverkehr befördert. In der umgekehrten Richtung wird der Verbandszug zweckmässig zuerst, der Lokalzug hinterher gehen. Erreicht wird durch solche Einrichtung zweifellos, dass die Güter auf Entfernung bis 1 000 km unter Umständen gar nicht oder doch möglichst wenig umgeladen werden, wobei eine ganze Reihe Stationen zur vollständigen Anfüllung des Wagens beitragen, der ausserdem, ohne aus dem Zuge ausgesetzt zu werden, eine ganze Menge Güter im Nahverkehr enthalten hat.

Ist dies erreicht, dann ist der Zweck erfüllt. Der Verbandszug wird eine Geschwindigkeit von etwa 40—45 km in der Stunde und jedenfalls genügend lange Aufenthaltszeiten auf den Stationen haben müssen, so dass er kaum mehr als 200 km am Tage wird zurücklegen können. Dies wird aber auch genügen, die Lieferfristen auf kurze Entfernungen vollständig einzuhalten und auf weite Entfernungen wesentlich abzukürzen. Ob auf anderem Wege eine praktische Uebersicht über die Verladeweise und Beförderungszeit zu erzielen sein wird, halte ich für sehr zweifelhaft, doch ist es nicht ganz einfach, das hier zu erstrebende Ziel zu erreichen.

Ist der Verbandszug eingerichtet, so lasse man das Kurswagenverzeichniss drucken, gleichzeitig aber die Tafeln und bezw. Plakate für die Wagen herstellen. Es genügt jedenfalls, wenn jede Verwaltung für sich sowohl die abzusendenden als auch die zu erhaltenden Kurswagen aufnimmt. Die weitere Entwickelung ergibt sich dann von selbst aus der Erfahrung. Um die erste Grundlage zu erhalten, wird es nur erübrigen, unmittelbar nach einem Fahrplanwechsel für die bereits bestehenden Züge die thatsächlichen Verbindungen zusammenzustellen und für die nächstfolgende Fahrplanperiode nach entsprechender Korrektur obligatorisch zu machen. Wer da weiss, dass selbst der Personenzugfahrplan noch im letzten Augenblick vor dem 1. Mai oder dem 1. Oktober Aenderungen erfährt, wird zugeben, dass so wichtige Vorbereitungen für den Güterverkehr schon von langer Hand her vorbereitet werden müssen. Nicht blos unbedenklich, sondern wichtig erscheint es, diese Kurswagenverzeichnisse dem Publikum zugänglich zu machen. Dasselbe wird zwar auch Kritik üben, aber doch gleichzeitig einen sehr wünschenswerthen Anhalt für die Auflieferung direkter Stückgüter erhalten; denn von den Fabrikanten wird ein ausserordentlicher Werth darauf gelegt, die wirkliche Beförderungsdauer vorher zu wissen.

In das Verzeichniss wären diejenigen Wagen aufzunehmen, welche etwa von einer einzigen (grösseren) Station mit Stückgut beladen, aber von vornherein als Wagenladung nach einer bestimmten Station in Entfernung von mehr als 400 km regelmässig zur Absendung kommen. Für solche Wagen, welche schneller befördert werden können, als die Sammelwagen im Verbandszuge, wird der Fahrplan ebenfalls bekannt zu geben sein.

In nicht zu langer Zeit würden die so aufgestellten Verzeichnisse wahrscheinlich alle diejenigen Verbindungen aufweisen, für welche jetzt von den Spediteuren direkte Wagen gebildet werden. Wenn es zweifelhaft erscheinen könnte, ob die Klagen der Spediteure über die Einführung des Staffeltarifes für Stückgut berechtigt sind oder nicht, so wird doch zuzugeben sein, dass s c h n e l l e B e f ö r d e r u n g des Stückgutes k e i n e b e r e c h t i g t e Eigenthümlichkeit der Spediteure ist. Die Eisenbahnverwaltungen dürften vielmehr die Pflicht haben, dem Publikum direkt bekannt zu geben, in welcher Weise die Lieferfristen Einschränkung erleiden können. Angenommen ist, dass diese regelmässigen Stückgutwagen täglich einmal oder auf sehr grosse Entfernungen an bestimmten Tagen abgefertigt werden. (Auch ein Theil der Fabriken usw. hat nur bestimmte Versandtage.)

Es ist wohl nicht in Abrede zu stellen, dass im Lokalverkehr die Stückgutbeförderung überall so geregelt sein wird, dass bei Einsicht der Begleitpapiere sofort zu erkennen ist, ob das Gut sich im richtigen Kurs befindet oder irgendwo entgegen der Vorschrift liegen geblieben ist, wogegen eine solche Prüfung bei direkten Gütern, d. h. solchen, welche von anderen Verwaltungen kommen, gegenwärtig meistens ganz unmöglich ist; infolge dessen ist auch das Schreibwerk bei Unregelmässigkeiten, welche von der Anfangs- bis zur Endstation verfolgt werden, ganz erheblich. Die jetzt bestehenden Vorschriften über Beförderung direkter Güter sind so zerstreut angegeben, dass es ausserordentlich schwer ist, sich zurecht zu finden. (Man vergleiche auch die vorher erwähnte, ab 1. Februar neu eingeführte Dienstanweisung.) Alle diese Schwierigkeiten würden durch die nebst den Fahrzeiten bekannt gegebene Kurs- bezw. Sammelwagenübersicht beseitigt werden.

Neben dem Verbands- und Lokalzuge, welcher der Stückgutbeförderung dienen soll, wird der Fahrplan darauf Rücksicht nehmen müssen, dass die übrigen Züge möglichst weite Strecken durchfahren.

Im übrigen halte ich die sonst zu Tage getretenen Vorschläge, z. B. Erhöhung der Geschwindigkeit der Güterzüge bis auf 60 km unter Verminderung der Stärke, für zwecklos. Es lässt sich nicht alles unter eine bestimmte Schablone bringen. Wo viele Züge nothwendig sind, wird man die Zahl derselben durch Verminderung der Stärke nicht noch erhöhen. Jede Bahn hat ihre Eigenthümlichkeiten, welchen Rechnung zu tragen ist. Wer diese Verhältnisse nicht kennt oder sich auf andere verlassen muss, wird eben nicht leicht einen guten Fahrplan liefern. Unzweifelhaft aber geht wohl aus dem Gesagten hervor, dass der Fahrplankonstrukteur nicht blos im Betriebsdienst, sondern auch im Verkehrsdienst vollständig ausgebildet sein und die Verhältnisse mindestens derjenigen Strecken persönlich genau kennen muss, für welche er die Fahrpläne entwerfen soll. Wer behaupten will, dass Betrieb und Verkehr nicht zusammen gehören, der kennt wohl nur das eine Fach oder keins von beiden vollständig genügend, um ein solches Urtheil auszusprechen. Für den Fahrplan sind beide Zweige unzertrennlich. Ist der Fahrplan gut, fahren die Züge infolge dessen regelmässig, so ist die Hauptursache von Unfällen und Beschwerden von vornherein beseitigt, die Aufsicht über den Bahnbetrieb dann auch leichter. Diese Aufsicht allein kann natürlich im allgemeinen auch unabhängig von der für den Verkehrsdienst geführt werden, sie erfordert aber auch keine so vollständige Kenntniss der Betriebstechnik, wie die Herstellung des Fahrplanes.

Wenn ich hoffen darf, dass diese meine vorstehenden Ausführungen Anregungen zu Verbesserungen geben werden, so ist der Zweck erfüllt. . . . m . . .

Die elsass-lothringischen Eisenbahnen im deutschen Reichstage.

Im Reichstage wurde am 25. und 26. Februar der Etat für die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen durchberathen. Der Abg. Möller hob als Berichterstatter einleitend hervor, dass die Verhältnisse aller deutschen Eisenbahnverwaltungen sich gegen das Vorjahr erheblich gebessert haben, insbesondere in Bezug auf Verkehrsstörungen, Wagenmangel und Unglücksfälle. In letzterer Hinsicht hatten die Reichseisenbahnen von jeher günstigere Verhältnisse aufzuweisen.

Vorweg sei erwähnt, dass eine Forderung von 400 000 ℳ. zur Errichtung einer elektrischen Centrale in Mülhausen für die Beleuchtung der dortigen und einiger benachbarten Bahnhöfe gestrichen wurde. Zur Annahme gelangten schliesslich die Anträge des Budgetausschusses, den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, bei Aufstellung des nächsten Reichshaushaltsetats dahin zu wirken, dass die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen herbeigeführt werde: 1. durch Beseitigung der Uebelstände auf dem Güterbahnhofe zu Strassburg, welche dadurch erreicht werden kann, dass ein Theil des Güterverkehres nach dem zu erweiternden bezw. auszubauenden Bahnhofe zu Neudorf verlegt wird; 2. durch entsprechende Abänderung der Niveauübergänge der Linie Strassburg-Kehl an den Metzerthor- und Spitalthorstrassen dergestalt, dass die bisherigen Verkehrsstörungen endgültig eingestellt werden; 3. durch Abhilfe der Verkehrsstörungen auf den Uebergängen zwischen Colmar und dem südwestlichen neuen Stadttheil.

Die Personalunion in der Oberleitung der preussischen und elsass-lothringischen Eisenbahnen.

Die elsass-lothringischen Abgg. Delsor und Riff hatten darüber geklagt, dass die Strassburger Generaldirektion zu wenig selbständig, dass die Personalunion zwischen Preussen und Elsass-Lothringen in Bezug auf die Eisenbahnverwaltung zu enge sei, und den Wunsch geäussert, dass der Schwerpunkt der Verwaltung etwas mehr von Berlin nach Strassburg verrückt werden möchte. Dem gegenüber erklärte Minister Thielen, dass er die beiden Posten, als Chef der Reichseisenbahnverwaltung für Elsass-Lothringen und als preussischer Minister der öffentlichen Arbeiten stets ganz getrennt von einander gehalten und verwaltet habe. Die Strassburger Generaldirektion sei in der Lage, Züge einzustellen, die Anschlüsse günstiger zu gestalten, die Beleuchtung zu verbessern usw., ohne den Chef der Reichseisenbahnverwaltung zu fragen. Nur einige Punkte blieben übrig, bei denen der Chef der Reichseisenbahnverwaltung wie das Reichsschatzamt ein Wort mitzusprechen haben.

Zu der Personalunion in der Oberleitung der preussischen und der elsass-lothringischen Eisenbahnen bemerkte noch der Abg. Gamp: „Meines Erachtens würden die Elsass-Lothringer sich sehr ins eigene Fleisch schneiden, wenn sie diese Personalunion beseitigten und eine eigene, vollständig von der preussischen Verwaltung losgelöste Verwaltung in Elsass-Lothringen einrichten würden. Fragen Sie die Herren aus Hessen! Die werden Ihnen bestätigen, wie ganz anders die hessischen Interessen berücksichtigt worden sind, seitdem Hessen die Betriebsgemeinschaft mit Preussen hat; die werden Ihnen bestätigen, wie Preussen vor dieser Gemeinschaft eine scharfe Konkurrenz den hessischen Linien machte und selbstverständlich machen musste, denn Preussen hatte seine fiskalischen Interessen zu vertreten, auch Hessen gegenüber. Von dem Augenblick an aber, wo die Betriebsgemeinschaft eingeführt wurde, war die preussische Staatsbahn verpflichtet, als negotiorum gestor die Interessen ebenfalls sachgemäss zu berücksichtigen und sich nicht von der Rücksichtnahme auf die preussischen Interessen allein leiten zu lassen. Ich kann bestätigen — ich habe früher diesen Verhältnissen näher gestanden —, dass in einer grossen Anzahl von Entscheidungen, namentlich wichtiger Tariffragen, die elsass-lothringische Verwaltung geradezu in eine erheblich günstigere Lage gekommen ist durch die Vereinigung mit Preussen. Wenn diese Vereinigung aufgehoben würde, so wäre es ganz selbstverständlich, dass Preussen die preussischen Linien so weit begünstigen würde, wie es überhaupt möglich ist, und ich glaube, Elsass-Lothringen würde einen sehr grossen Einnahmeausfall erleiden, wenn die preussische Verwaltung und die elsass-lothringische Verwaltung nicht vereinigt wären und der Minister der öffentlichen Arbeiten nicht auch zugleich die Fürsorge für die Verwaltung der elsass-lothringischen Reichseisenbahnen hätte."

Zur Finanzlage.

In den Verhandlungen ergriffen nicht weniger als sechs elsass-lothringische Abgeordnete das Wort, die zunächst einschliesslich des sozialdemokratischen Abg. Bueb der Reichseisenbahnverwaltung ihre Anerkennung aussprachen und sodann allerlei örtliche Wünsche äusserten. Von allgemeinerem Interesse war nur die Klage, dass die elsass-lothringischen Eisenbahnen zu sehr als Finanzquelle und nicht ausreichend dem Verkehrsinteresse dienten. Der Abg. Riff berechnete die Ueberschüsse auf 26 500 000 ℳ. und bedauerte, dass sie vom Reiche allein in Anspruch genommen würden, während ein Theil davon doch Elsass-Lothringen zu gute kommen sollte, wenn auch vielleicht nur in Gestalt von Tarifermässigungen. Minister Thielen dankte für die Anerkennung, die der Reichseisenbahnverwaltung gezollt wurde, wie auch für die Kritik, denn die Kritik sei für die Eisenbahnverwaltungen so nothwendig wie Sauerstoff für den Menschen. In betreff der Verzinsung der Reichseisenbahnen aber sagte er, das Reich müsse von jedem Groschen und jedem Pfennig, den es investire, eine Rente erzielen. Man dürfe nicht die grossen Aufwendungen vergessen, die das Reich bisher für die Reichseisenbahnen gemacht hat. Wenn man auch die Ausgaben des Extraordinariums in Betracht ziehe, dann ergebe sich für das Jahr 1899 nur eine Verzinsung von 3,08 %. Weiter dürfte das Reich doch eigentlich kaum heruntergehen. Bis 1897 habe das Reich auf den Erwerb und Bau, wie auf die Ausstattung der elsass-lothringischen Bahnen etwa 565 000 000 ℳ. aufgewendet, das Land seinerseits an Zuschüssen etwas über 30 000 000 ℳ. Alle Aufwendungen seien im Interesse des Landes und der Beamten erfolgt und durch die Vergrösserung des Personales sind die Beamten bedeutend entlastet. Unter diesen Umständen könne man nicht sagen, dass das Reich eine zu hohe Rente von diesen Bahnen bezieht und dabei dem Lande selbst nichts zu gute kommen lässt. Auch ein grosser Theil der neuen Linien sei fast ausschliesslich im Interesse des Landes gebaut, da diese neuen Linien auf absehbare Zeit eine Verzinsung nicht aufbringen werden.

Ergänzt wurden die Ausführungen des Ministers noch durch den Abg. Paasche, der hervorhob, dass die Eisenbahnen von Elsass-Lothringen dem Reiche nicht so grosse Einnahmen zuführten, als es dargestellt wurde. Der Ueberschuss betrage im Grunde nur etwa 17 000 000 ℳ. Das Anlagekapital von 575 000 000 ℳ. werde nicht genügend, nur mit 3,08 % verzinst, während das Reich einschliesslich der Tilgung 3,47 % zahlen müsse.

Elsass-Lothringen sei nicht das Stiefkind, sondern das verwöhnte Kind des Reiches. Das Land habe ein sehr dichtes Eisenbahnnetz erhalten. In Preussen müsse man auch viele Wünsche zurückstellen. In Preussen verlange der Staat stets bei dem Bau von neuen Bahnen erhebliche Zuschüsse von den Interessenten. Infolgedessen seien in Preussen die Eisenbahneinnahmen sehr gross. In Elsass-Lothringen werde man sehr wenig damit einverstanden sein, wenn man dort dieselben Zuschüsse verlange wie in Preussen.

Personalfragen.

Die Erhöhung der Gehälter hat die Beamten der Reichseisenbahnverwaltung sehr viel günstiger gestellt. Ob in dieser Hinsicht noch etwas geschehen müsse, darüber erklärte Minister Thielen sich weder bejahend noch verneinend aussprechen zu können. „Ich möchte", fuhr er fort, „nur eine Erfahrung hier mittheilen, die mir im vorigen Herbst bei meiner Reise in Elsass-Lothringen, ich möchte fast sagen, auf Schritt und Tritt entgegengebracht worden ist, die Erfahrung nämlich, dass eine Erhöhung der Beamtengehälter der Reichsverwaltungen — also der Reichseisenbahnen, der Reichspost, der Militärverwaltung — die Verwaltungen in Elsass-Lothringen, und zwar sowohl die Landesverwaltung wie noch vielmehr die Kommunalverwaltungen, in grosse Verlegenheit bringt, weil diese Verwaltungen der Ansicht sind, dass sie die höheren Gehaltssätze des Reiches kaum bezahlen können, ohne wesentlich in ihren Finanzen beeinträchtigt zu werden. Das ist mir — wie gesagt — auf Schritt und Tritt entgegengehalten worden: die ausserordentliche Verbesserung, die den Beamten der Reichsverwaltungen zu theil geworden ist, bringt uns in die Zwangslage, das nachmachen zu müssen, und wir wissen nicht, wo wir das Geld herbekommen sollen."

Am zweiten Berathungstage brachten gleichwohl verschiedene Abgeordnete Wünsche auf Gehaltserhöhungen einzelner Beamtengruppen vor. Der Abg. Werner trat namentlich für die Betriebssekretäre ein und regte an, das Gehalt der Betriebssekretäre, das bis zu 3 540 ℳ. steigt, auf das Gehalt der Eisenbahnsekretäre, also bis zu 4 700 ℳ. zu bringen. Minister Thielen erklärte, dass die Betriebssekretäre im Aussterben begriffen sind und dass neue Betriebssekretäre nicht mehr ernannt werden. Den bisherigen Betriebssekretären ist gestattet worden, auch die Prüfung für Eisenbahnsekretäre zu machen, was indessen viele abgelehnt hätten. Weiter habe man im Inter-

esse der Disziplin nicht gehen können. „Die Eisenbahntelegraphisten haben eine erhebliche Gehaltsaufbesserung erhalten, die sie auch dankbar angenommen haben, mit den Posttelegraphisten können sie nicht verglichen werden, da ihr Dienst weit weniger anstrengend ist und weniger Vorkenntnisse erfordert. Die Lokomotivführer halte ich für einen überaus ehrenwerthen Zweig der Verwaltung. Auch sie sind schon erheblich aufgebessert und beziehen jetzt schon mit den Prämien 2 500 ℳ bis 3 600 ℳ, damit können sie auskommen. Ich habe übrigens niemals gesagt, dass nunmehr ein für allemal die Gehaltsaufbesserung abgeschlossen sei, denn ein definitiver Abschluss der Gehaltsaufbesserung ist unmöglich, da die Verhältnisse sich fortwährend ändern."

Mit Hinweis darauf, dass in dem Etat neue Stellen für 50 Zugführer, 150 Schaffner und 100 Weichensteller vorgesehen sind, hatte der Abg. Bueb behauptet, dass Mangel an Personal vorhanden gewesen und oft Leute aus anderen Dienstklassen, also mit mangelhafter Vorbildung, zur Aushilfe benutzt worden seien, insbesondere eben ausgelernte junge Schlosser als Heizer, Heizer als Lokomotivführer usw. Minister Thielen stellte alsbald diese Behauptungen richtig. Für den gewöhnlichen Dienst sei das Beamtenpersonal stets ausreichend gewesen, die Hilfskräfte für aussergewöhnliche Fälle würden aus dem Anwärterpersonal genommen. Doch komme es nie vor, dass unqualifizirte Leute, einfache Arbeiter usw. verantwortliche Dienststellen einnehmen. Es sei nicht richtig, dass den Lokomotivführern bei einer Gehaltserhöhung sonstige Emolumente entzogen seien. Bezüglich der Telegraphisten müsse er seine frühere Bemerkung aufrecht erhalten, ein Bahntelegraphist sei seiner Vorbildung und Dienstleistung nach ein ganz anderes Menschenkind als ein Reichsposttelegraphist.

Auch der Abg. Möller wies die Behauptung des Abg. Bueb, als ob das Beamtenpersonal früher nicht ausreichend gewesen sei, als unbegründet zurück. Die diesjährige grosse Vermehrung des Personals hänge mit ungewöhnlichen Betriebsverhältnissen zusammen. In früheren Jahren sei es vielleicht vorgekommen, dass ungenügend vorgebildete Beamte verantwortliche Posten übernommen hätten, nach den Erklärungen des Ministers müsse man jedoch annehmen, dass dies jetzt nicht mehr vorkomme. Dagegen sei es richtig, dass Lokomotivführern, die durch eine im Interesse ihrer Gesundheit erfolgte Herabsetzung ihrer Dienststunden weniger Dienst hatten, auch die Kilometergelder verkürzt seien. Er habe schon im preussischen Abgeordnetenhause auf diesen Missstand hingewiesen und um Abhilfe gebeten. Dem Bahntelegraphistenpersonal mit besserer Vorbildung könne man vielleicht eine Gehaltsaufbesserung gewähren.

Die Bahnsteigsperre.

Im Verlauf der Verhandlungen nahm Minister Thielen Gelegenheit, gegenüber den Klagen verschiedener elsass-lothringischer Abgeordneter die Bahnsteigsperre zu begründen. „Ich bin fest überzeugt gewesen", sagte er, „dass die Einführung der Bahnsteigsperre in Elsass-Lothringen sehr viel Widerstand und sehr viel Abneigung begegnen werde; das ist genau so in Preussen und auch in Bayern gewesen, wo man dieselbe Einrichtung der Bahnsteigsperre jetzt getroffen hat. Aber ich bin andererseits doch überzeugt, dass man in Elsass-Lothringen die Bahnsteigsperre nach drei oder vier Jahren als eine durchaus berechtigte und auch im Interesse des Publikums liegende Einrichtung anerkennen wird.

Meine Herren, eine Finanzmaassregel ist die Bahnsteigsperre nicht; den Einnahmen, die durch die Sperrgroschen der Verwaltung erwachsen, stehen so viele Ausgaben gegenüber, dass man von einer fiskalischen Maassregel in dieser Beziehung durchaus nicht sprechen kann. Ich habe schon in der Budgetkommission des Reichstages als den Hauptgrund hingestellt die Fürsorge für unser Fahrpersonal. Ich darf in dieser Hinsicht nur zwei Zahlen anführen und ich bin überzeugt: niemand spricht mehr gegen die Bahnsteigsperre. Wir haben auf den Reichsbahnen im Jahre 1897 acht Schaffner und 1898 sieben Schaffner bei der Fahrkartenkontrole an den Zügen verloren. Seit der Zeit, dass die Bahnsteigsperre in Preussen eingetreten ist, ist im ganzen grossen Bereiche der preussischen Staatseisenbahnverwaltung mit seinen 30 000 km nicht ein einziger Schaffner mehr bei der Fahrkartenprüfung verunglückt. Ist das nicht allein hinreichend, um die Bahnsteigsperre zu rechtfertigen? Und mit den Zahlen, die über die Verunglückung des Fahrpersonals hier angegeben wurden, ist die Sache durchaus noch nicht abgethan. Durch die Revision der Fahrkarten auf den Trittbrettern zu jeder Jahreszeit, im Sommer und im Winter, bei Regen, Schnee und Eis werden die Fahrbeamten in einer Weise in ihrer Gesundheit geschädigt, dass eine Abhilfe dringend erforderlich wird. Das ist der Hauptgrund für die Einführung der Bahnsteigsperre, und ich meine, dass, wenn dieser Grund zum Bewusstsein des Volkes kommt, es unmöglich ist, dagegen die Unbequemlichkeiten in die Waagschale werfen zu wollen, die ja immerhin — das gebe ich vollständig zu — mit der Sperre verbunden sind. Das Schlimmste bei der Sache ist, dass man mit einer alten Gewohnheit brechen muss. Das kommt jedem sauer an, aber überwindet sich in verhältnissmässig kurzer Zeit, und so hoffe ich, dass auch in Elsass-Lothringen die Bahnsteigsperre sich einleben wird."

Grossindustrie und Eisenbahnen.

Der Abg. Wetterlé hatte der elsass-lothringischen Eisenbahnverwaltung den Vorwurf gemacht, dass sie bei ihren Entschliessungen zu sehr den Interessen der elsass-lothringischen Grossindustriellen Rechnung trage und darüber die Bedürfnisse der übrigen Bevölkerung vernachlässige. Alsbald erhob sich der Geheime Oberregierungsrath Wackerzapp als Kommissar des Bundesrathes, um diesen schweren Vorwurf, der ohnehin nicht begründet war, nachdrücklich zurückzuweisen. Von allgemeinem Interesse waren aus der Rede dieses Regierungsvertreters die Ausführungen, die er über das Verhältniss zwischen Grossindustrie und Eisenbahnen machte. Im allgemeinen zieht aus einem Eisenbahnunternehmen derjenige den grössten Nutzen, der die meisten Frachten erhält oder aufliefert.

„Aber in dieser Beziehung besteht ein vollständiges Reziprozitätsverhältniss: in dem Maasse, in welchem die Grossbetriebe auf der Eisenbahn Transporte befördern, in demselben Maasse liefern sie der Eisenbahnverwaltung Einnahmen, und zwar durch Bezahlung der tarifmässigen Frachtsätze. Diese sind bekanntlich in der Weise berechnet, dass sie nicht blos die Selbstkosten der Eisenbahnen decken, sondern auch noch einen Ueberschuss bringen. Darüber hinaus von den Grossbetrieben noch weitere Zuschüsse zu verlangen, scheint mir, namentlich dann, wenn durch die eigenen Transporte der Grossbetriebe die Bahn so alimentirt wird, dass sie eine reichliche Rente abwirft, nicht gerechtfertigt werden zu können. Wir haben in Elsass-Lothringen-Luxemburg Bahnen, die zweifelsohne dem Grossbetriebe ganz bedeutende Vortheile bringen; ich verweise in dieser Beziehung auf die Bahnen Hagendingen-Gross-Moyeuvre und Oettingen-Rümelingen. Aber aus ihnen beziehen andererseits die Reichseisenbahnen derart bedeutende Einnahmen, dass die eine beispielsweise in 1897 mit 35 %, die andere mit 15,66 % rentirt. Wie sollten wir nun bei diesen Bahnen von den betheiligten Grossindustriellen noch Zuschüsse verlangen können?"

Wie der genannte Regierungsvertreter anführte, stellten nach dem Verwaltungsbericht der Reichseisenbahnen von 1897 die hauptsächlich von Grossbetrieben bezogenen Güter der Spezialtarife, nebst Erzen und Roheisen, Kohlen und Koks von den insgesammt beförderten Gütertransporten nach der Gewichtsmenge einen Prozentsatz dar von 89,84 % und nach dem Geldertrage von 74,11 %. So steuerten gerade die Grossbetriebe zu den Ueberschüssen der elsass-lothringischen Eisenbahnen das meiste bei, es kann demnach nicht darüber geklagt werden, dass sie bevorzugt wurden.

Abonnementskarten und Kilometerhefte.

Nach den vorliegenden stenographischen Berichten theilen wir noch des Genaueren mit, was Minister Thielen über die Erfahrungen äusserte, die man in Baden mit den Kilometerheften und in Württemberg mit den Abonnementskarten gemacht hat. „Was die letzteren anbetrifft", sagte der Minister, „so habe ich mich in der Budgetkommission darüber belehren lassen, dass man in Württemberg mit dieser Einrichtung sehr wenig zufrieden sei. Der Erfolg wäre nämlich der gewesen, dass insbesondere die Geschäftsreisenden nun unterwegs überhaupt nicht mehr nächtigten, sondern ihr Nachtquartier regelmässig in Stuttgart oder in Ulm oder in anderen grossen Städten nähmen, und die Wirthshäuser auf dem Lande leer ständen. Das wäre die Folge der Abonnementskarten. Ob sich die Sache wirklich so verhält, kann ich nicht untersuchen; ich habe mich aber — wie gesagt — in der Budgetkommission dahin belehren lassen. Was nun die badischen Kilometerhefte anbelangt, so ist das ja eine Einrichtung, die schon wiederholt versucht, aber, soweit mir bekannt, immer wieder aufgegeben worden ist. In Baden besteht sie zwar zur Zeit, ich bin auch nicht darüber unterrichtet, ob Baden sie wieder aufgeben will. Aber wo sie sonst eingeführt ist, ist sie wieder aufgegeben. Jedenfalls ist sie nur durchführbar innerhalb einer gewissen, nicht zu weiten Zone. Sie würde z. B. für Preussen aus einfachen betriebstechnischen Gründen überhaupt nicht möglich sein. Man muss sich einmal vorstellen, es komme hier an den Bahnschalter einer frequenten Station jemand mit seinem Tausendkilometerheft an und sage: ich will von Frankfurt a. O. nach Niederlahnstein fahren; bitte, berechnen Sie mir das auf meinem Kilometerheft. Ich glaube, eine Mauer von Leuten, die schliesslich zu Thätlichkeiten übergehen würden, würde sich hinter dem Mann sammeln, bis er sein Billet Frankfurt a. O.-Niederlahnstein schliesslich erlangt haben würde. Aber davon abgesehen, hat die Sache doch auch für engere Grenzen ihre erheblichen Bedenken, und ich meine, ein Theil dieser Bedenken hätte sich auch auf den badischen Bahnen herausgestellt. Das eine Bedenken besteht darin, dass man die

Leute mit Kilometerheften in die Schnellzüge hineinlassen muss, und infolge dessen die Plätze, die für die durchgehenden Reisenden doch einmal bestimmt sind, mit Lokalreisenden überfüllt werden, die von der einen kleinen Station, bei der der Schnellzug noch hält, bis zur anderen fahren. Die zweite Schwierigkeit aber besteht darin — und das ist meines Erachtens ein Grund, der bei der heutigen Zeit auch seine Berechtigung hat —, dass diese Einrichtung nur für solche Leute überhaupt passt, die Geld haben und ein gewisses Kapital verauslagen können. Denn wenn ich auch nur ein Kilometerheft III. Klasse kaufe, so muss ich doch 25 *M.* ausgeben, bei einem Billet II. Klasse 40 *M.* usw. Die Einrichtung kommt also nur denjenigen Leuten zu gute, die, wie gesagt, über ein kleines Kapital verfügen. Die anderen, bei denen das nicht zutrifft, müssen eben fortbleiben, und diese ungleichmässige Wirkung der Kilometerhefte hat — das kann ich nicht leugnen — bei mir eine gewisse Abneigung gegen dieselben hervorgerufen und erhalten. Wenn nun der Herr Abg. Riff glaubt, dass durch die badischen Kilometerhefte nicht nur den elsass-lothringischen Eisenbahnen, sondern auch den elsass-lothringischen wirthschaftlichen Verhältnissen grosse Konkurrenz erwachsen wäre, so kann ich ihn darüber beruhigen. Wir sind den Verhältnissen ziemlich genau gefolgt, und diese Besorgniss hat sich als berechtigt nicht bestätigt. Im Gegentheil, die Entwickelung unseres Personenverkehres ist im allgemeinen noch günstiger gewesen als die Entwickelung des Personenverkehres in Baden, und was den kleinen Vergnügungsverkehr, beispielsweise nach den Vogesen, anlangt, so ist dem vollständig Rechnung getragen durch Einführung billiger Sonderkarten.

Aber von alledem abgesehen, würde es doch zur Zeit vollständig unangebracht sein, wenn Elsass-Lothringen zu einem Zeitpunkte mit Reformen einseitig vorgehen wollte, zu der im Schoosse der betheiligten Bundesstaaten Verhandlungen über die Herbeiführung einer einheitlichen Tarifreform schweben. Ich sehe sehr wohl ein und habe das immer thatsächlich zum Ausdruck gebracht, dass Elsass-Lothringen nach Süddeutschland gehört und nicht nach Norddeutschland. Wir haben daher nicht etwa die preussischen Personentarife in Elsass-Lothringen eingeführt, sondern die süddeutschen; wir haben nicht die preussische IV. Klasse, sondern beschränken uns wie die übrigen süddeutschen Bahnen auf drei Klassen; wir haben uns wegen Berechnung der Gepäckfracht nach süddeutschem und nicht nach preussischem Muster gerichtet. Kurzum, tarifarisch wird Elsass-Lothringen als ein süddeutsches Land behandelt, und das wird auch in Zukunft meines Erachtens so bleiben müssen."

Trotz dieser Erklärung des Ministers wurde eine Petition um Einführung von Abonnementskarten zum Befahren sämmtlicher Strecken der Reichseisenbahnen in Elass-Lothringen oder um Ausgabe von Kilometerheften zu ermässigten Preisen nicht von vornherein abgelehnt, sondern an die Budgetkommission zurückverwiesen.

Die Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1897/98.

(Fortsetzung aus Nr. 17.)

II.

Personenverkehr.

Der Personenverkehr hat in dem zehnjährigen Zeitraume von 1887/88 bis 1897/98 einen weiteren erfreulichen Aufschwung genommen. Im Jahre 1897/98 wurde bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 45 927 km eine Einnahme von 472 850 000 *M.* gegen 293 900 000 *M.* im Jahre 1887/88, mithin ein Mehr von 178 950 000 *M.* = 60,9 % erzielt, obwohl die Betriebslänge durch den Hinzutritt neuer Bahnen nur um 21,1 % gestiegen ist. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 10 296 *M.* gegen 7 748 *M.* im Jahre 1887/88, mithin ein Mehr von 2 548 *M.*, d. s. 32,9 %. Dagegen ist die Einnahme für je 1 000 Achskilometer der Personen- und Gepäckwagen von 116 auf 106 *M.* zurückgegangen, was sich vornehmlich durch den Hinzutritt neuer Bahnen mit anfänglich geringem Verkehr erklärt.

An der Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr von 28,23 % gegen 26,97 % im Jahre 1887/88 betheiligt.

Die reine Personenbeförderung, einschliesslich Militär- und Sonderzüge, hat ein Mehr von 170 730 000 *M.*, d. s. 60,1 %, die Beförderung von Gepäck und Hunden ein solches von 5 640 000 *M.*, d. s. 61,2 %, aufzuweisen, während die Nebenerträge einen Zuwachs von 2 580 000 *M.*, d. s. 6 %, erzielten. Die erhebliche Steigerung der Nebenerträge ist hauptsächlich durch die Einführung der Bahnsteigkarten entstanden, was vornehmlich auf die Staatsbahnen zutrifft, bei denen die Einnahmen von 350 000 auf 2 980 000 *M.* = 751,4 % zugenommen haben.

Während die Einnahme aus der I. Klasse eine Steigerung von 6 960 000 *M.* = 54,4 %, die aus der II. Klasse eine solche von 29 500 000 *M.* = 38 % aufweist, hat die Einnahme aus der III. Klasse einen Zuwachs von 77 180 000 *M.* = 54,4 % und die aus der IV. Klasse einen solchen von 51 940 000 *M.* = 117,3 % zu verzeichnen. Die erhebliche Steigerung der Einnahme aus der IV. Klasse ist, obgleich bei einer grossen Anzahl von Bahnen eine solche nicht besteht, namentlich auf eine Vermehrung der Züge mit Wagen dieser Klasse sowie darauf zurückzuführen, dass die Wagen inzwischen grösstentheils mit Sitzplätzen eingerichtet worden sind.

Bei einer Bevölkerung von 53 510 000 im Jahre 1897/98 gegen 47 540 000 im Jahre 1887/88 entfallen auf jeden Einwohner im Jahre 1897/98 durchschnittlich 13 Eisenbahnfahrten gegen durchschnittlich 7 im Jahre 1887/88, dagegen ist die durchschnittlich zurückgelegte Wegelänge von 28 auf 23 km gesunken. In dem Rückgang kommt die beträchtliche Zunahme des Stadt- und Vorortverkehres zum Ausdruck.

An Personenkilometern sind im Jahre 1897/98 im ganzen 16 200 450 000 gegen 8 707 770 000 im Jahre 1887/88, also reichlich 86 % mehr, zurückgelegt worden; auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge beträgt die Zunahme 53,6 %. An dieser Zunahme sind die Staatsbahnen mit 94,4 % bezw. 52,1 % betheiligt.

In der Personenfrequenz auf das Betriebskilometer nimmt die bayerische Ludwigsbahn im Jahre 1897/98 mit 2 370 000 die erste Stelle ein. Ihr folgen die Main-Neckar-Eisenbahn mit 1 380 000, die Cronberger Eisenbahn mit 620 000, die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 470 000, die sächsischen Staatseisenbahnen 450 000, die preussisch-hessischen Staatseisenbahnen mit 400 000, die Zittau-Reichenberger Eisenbahn mit 390 000, die badischen Staatseisenbahnen mit 380 000, die württembergischen Staatseisenbahnen mit 310 000, die Königsberg-Cranzer Eisenbahn mit 310 000, die pfälzischen Eisenbahnen mit 300 000 und die Reichseisenbahnen mit 290 000.

Von den zurückgelegten Personenkilometern entfielen auf die I. Klasse 247 610 000 (15 5850 000), auf die II. Klasse 2 274 780 000 (1 466 230 000), auf die III. Klasse 7 977 340 000 (4 494 060 000), auf die IV. Klasse 4848 060 000 (2 084 970 000) und auf Militär 852 650 000 (506 660 000). Bei allen Klassen ist somit eine Zunahme eingetreten, und zwar bei der I. Klasse um 58,9 %, bei der II. Klasse um 55,1 %, bei der III. Klasse um 77,5 %, bei der IV. Klasse um 132,5 % und bei dem Militär um 68,3 %. Die prozentuale Steigerung der Personenkilometer ist indessen bei allen Klassen höher als die der Einnahme. Die durchschnittliche Einnahme für 1 Personenkm hat im Jahre 1887/88 3,26 *₰* betragen und ist auf 2,81 *₰* im Jahre 1897/98 zurückgegangen. Die Ursache für diese rund 14 % betragende Ermässigung ist theils in der Herabsetzung der Fahrpreise der verstaatlichten Privatbahnen und im Naheverkehr, theils in der vermehrten Ausgabe von Arbeiterfahrkarten, der stärkeren Benutzung der Zeitkarten und in der durch Freigabe der Schnellzüge, Ausdehnung der Gültigkeitsdauer usw. begünstigten Zunahme des Rückfahr- und Rundreiseverkehres, sowie in der vermehrten Benutzung der IV. Klasse gegenüber den höheren Klassen zu erblicken.

Während die Ausnutzung der bewegten Plätze in der II. Klasse von 19,85 % auf 19,02 % und in der III. Klasse von 25,36 % auf 23,82 % zurückging, ist sie in der I. Klasse von 8,45 % auf 9,15 % und in der IV. Klasse von 30,16 % auf 33,58 % gestiegen.

Güterverkehr.

Wie der Personenverkehr, hat auch der Güterverkehr hinsichtlich des Umfanges und der Erträgnisse in dem zehnjährigen Zeitraume von 1887/88 bis 1897/98 eine erhebliche Steigerung erfahren.

Während die Einnahme im Jahre 1887/88 750 730 000 *M.* betragen hat, ist sie im Jahre 1897/98 auf 1 124 020 000 *M.* gewachsen, mithin hat eine Zunahme von 373 290 000 *M.* oder von 49,7 % stattgefunden. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme 24 067 *M.* gegen 19 509 *M.*, also 23,4 % mehr ein.

Die Einnahme für je 1 000 Achskm der Güterwagen hat sich von 94 *M.* auf 99 *M.* gehoben. Diese Steigerung, die auf

den ersten Blick befremden könnte, weil der durchschnittliche Frachtertrag für das Tonnenkilometer, wie weiter unten bemerkt, herabgegangen ist, rührt von der Erhöhung des Ladegewichts der Güterwagen her. An der Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Güterverkehr mit 67,11 % gegen 68,90 % im Jahre 1887/88 betheiligt.

Von der Einnahme aus dem Güterverkehr entfallen im Jahr 1897/98 1 092 230 000 M. auf Frachterträge, 1 700 000 M. auf die Entschädigung für die Beförderung von Postgut und 30 090 000 M. auf Nebenerträge, gegen 729 110 000 M., 1 450 000 M. und 20 170 000 M. im Jahre 1887/88. Hiernach sind die Frachterträge, die aus der Beförderung von Eil- und Expressgut, Frachtgut, Militärgut, Vieh, Leichen und frachtpflichtigem Dienstgut nebst Baumaterialien erzielt wurden, um 49,8 %, die Entschädigung für die Beförderung von Postgut um 17,2 % und die Nebenerträge um 49,2 % gestiegen.

Von den Frachterträgen ausschliesslich derjenigen für Militärgut und für frachtpflichtiges Dienstgut nebst Baumaterialien, die sich wegen der darin eingetretenen grundsätzlichen Aenderungen zum Vergleich nicht eignen, haben im Jahre 1897/98 die einzelnen Tarifklassen mehr oder weniger eingebracht als im Jahre 1887/88:

A. Nach dem einheitlichen deutschen Gütertarif:

1. das Eil- und Expressgut	+ 11 590 000 M.	oder	+ 61,5 %,
2. das Stückgut einschl. des Spezialtarifes für bestimmte Stückgüter . .	+ 65 590 000 „	„	+ 63,3 „
3. das Frachtgut in Wagenladungen:			
der Klasse A I	+ 6 460 000 „	„	+ 26,6 „
„ „ B	+ 22 960 000 „	„	+ 59,4 „
„ Spezialtarifklasse A 2	+ 8 690 000 „	„	+ 39,4 „
„ „ I	+ 24 570 000 „	„	+ 45,9 „
„ „ II	+ 26 800 000 „	„	+ 83,2 „
„ „ III	— 7 230 000 „	„	— 4,8 „

(Der Rückgang findet seine Erklärung in der Ausdehnung des Ausnahmetarifs für Rohstoffe auf Brennstoffe, vergl. die erhebliche Steigerung bei B 2.)

B. Nach Ausnahme- und sonstigen abweichenden Tarifen:

1. das Eil- und Expressgut, das Stückgut und die Wagenladungen von 5 bis 10 t ausschliesslich . .	— 2 930 000 M.	oder	— 29,1 %.

(Der Rückgang findet seine Erklärung darin, dass damals bestimmte Stückgüter nach dem Ausnahme-, neuerdings aber nach dem Spezialtarif für bestimmte Stückgüter befördert wurden, vergl. die erhebliche Steigerung bei A 2.)

2. die Wagenladungen von 10 t und darüber . . .	+ 213 010 000 M.	oder	+ 93,4 %.
C. Der Viehtransport	+ 7 030 000 „	„	+ 30,2 „

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer der gegen Frachtberechnung beförderten Güter mit Ausschluss des Postgutes ist von 18 508 610 000 im Jahre 1887/88 auf 28 560 020 000 im Jahre 1897/98, also um 54,3 %, gestiegen. Bei Zurückführung der geleisteten Tonnenkilometer auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge hat sich eine Zunahme von 480 975 tkm im Jahre 1887/88 auf 611 505 tkm im Jahre 1897/98, mithin um 130 530 tkm oder 27,1 %, ergeben. Die geringere Zunahme der Verkehrsdichtigkeit gegenüber der des Verkehrsumfanges erklärt sich daraus, dass die neu hinzugetretenen Strecken den älteren Bahnen hinsichtlich der Verkehrsdichtigkeit beträchtlich nachgestanden haben. An den Zunahmen der geleisteten Tonnenkilometer im ganzen und auf das Betriebskilometer sind die Staatsbahnen mit 56,8 und 22,4 % betheiligt.

In der Tonnenfrequenz auf das Betriebskilometer nimmt die Main-Neckar-Eisenbahn mit 1 100 000 die erste Stelle ein. Ihr folgen die Reichseisenbahnen mit 910 000, die pfälzischen Eisenbahnen mit 820 000, die Peine-Ilseder Eisenbahn mit 730 000, die preussich-hessischen Staatseisenbahnen mit 710 000, die sächsischen Staatseisenbahnen mit 600 000, die badischen Staatseisenbahnen mit 540 000, die bayerischen Staatseisenbahnen mit 420 000, die Lübeck-Büchener und die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn mit 410 000, die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn mit 400 000, die ostpreussische Südbahn und die Eisern-Siegener Eisenbahn mit 350 000 und die württembergischen Staatseisenbahnen mit 340 000.

Bei den einzelnen Tarifklassen stellt sich die Steigerung oder Verminderung der Tonnenkilometer wie folgt:

A. In den Klassen des einheitlichen deutschen Gütertarifs:

1. beim Eil- und Expressgut + 48 750 000 tkm oder + 62,2 %,
2. beim Stückgut, einschliesslich des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter, + 614 680 000 tkm oder + 72,3 %,
3. beim Frachtgut in Wagenladungen:
   der Klasse A 1 + 83 300 000 tkm oder + 25,5 %,
   der Klasse B + 350 790 000 tkm oder + 57,4 %,
   der Spezialtarifklasse A 2 + 156 340 000 tkm oder + 41,4 %,
   der Spezialtarifklasse I + 456 860 000 tkm oder + 43,4 %,
   der Spezialtarifklasse II + 644 850 000 tkm oder 81,9 %,
   der Spezialtarifklasse III — 137 820 000 tkm oder — 2,8 %
   (wegen des Rückganges vergl. die obige Bemerkung unter A 3 der Einnahmen).

B. Bei Ausnahme- und sonstigen abweichenden Tarifen:

1. beim Eil- und Expressgut, dem Stückgut und den Wagenladungen von 5 bis 10 t ausschliesslich — 8 310 000 tkm oder — 6,5 %,
   (wegen des Rückganges vergl. die obige Bemerkung unter B 1 der Einnahmen).
2. bei den Wagenladungen von 10 t und darüber + 8 462 400 000 Tonnenkilometer oder + 108 %.

C. Beim Viehtransport + 67 980 000 tkm oder + 21,9 %.

Die durchschnittliche Einnahme auf 1 tkm des Frachtgutes ist von 3,91 auf 3,70 ₰ gefallen. Die danach eingetretene durchschnittliche Verbilligung der Frachten um rund 5,4 % erklärt sich aus Tarifermässigungen verschiedener Art, wie Herabminderung der Einheitssätze, Versetzung vieler Artikel in niedrigere Tarifklassen, erweiterte Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Massentransporte usw.

(Schluss folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eine Anerkennung der Reichseisenbahnen.** Bei der Berathung des Etats der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen brachte Minister Thielen zur Verlesung, was ein im Dienste der elsass-lothringischen Centrumspartei stehendes Blatt, „Der Elsässer", über die elsass-lothringischen Eisenbahnen nach einer Fahrt auf französischen Eisenbahnen geschrieben hatte. In diesem Blatte hiess es: „Die meisten französischen Bahnen kenne ich aus eigener Erfahrung und erst im letzten Sommer bin ich auf der Eisenbahn von Belfort über Lyon, im ganzen ungefähr 4 000 km gefahren. Auch diesmal hatte ich, wie auf meinen früheren Reisen in Frankreich, den Eindruck, dem sich selbst die unversöhnlichsten Chauvinisten nicht verschliessen können, dass die Bequemlichkeit, Pünktlichkeit, Reinlichkeit und Zuverlässigkeit auf den französischen Bahnen gar keinen Vergleich mit den Vortheilen auf unseren Bahnen aushalten können. Uns Elsässern wird immer und immer von den Fortschritten gesprochen, deren wir uns unter der deutschen Verwaltung zu erfreuen hätten. In der That ist das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen bei uns in den letzten 28 Jahren zu einer grossen Vollkommenheit gelangt, die man erst dann völlig schätzen lernt, wenn man an die früheren Zustände zurückdenkt oder einen Blick in die jetzigen Verhältnisse in Frankreich und anderswo aus eigener Anschauung und Erfahrung zu werfen genöthigt ist. Nirgendwo findet der Elsässer Post-, Telegraph- und Eisenbahnverwaltungen, die alles so geordnet, geregelt, für die praktischen Forderungen des Publikums so gesorgt haben wie bei uns, und der Vergleich, den in dieser Beziehung jeder Elsässer aufstellen muss, wenn er über die schwarz-weiss-rothen Grenzpfähle reist, kann seine politische Wirkung nicht verfehlen."

— **Ein Wort für die Staatsbahnen im allgemeinen und für die preussischen Staatsbahnen insbesondere** legt die „Zeitschrift des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins" in einem längeren Aufsatz ein, der sich gegen den geplanten Mittellandkanal richtet, und zwar wendet sich das genannte Organ gegen die Behauptung, als ob die preussischen Staatsbahnen die weitere Zunahme des Verkehres nicht bewältigen könnten, so dass zu ihrer Unterstützung und Entlastung der Mittellandkanal gebaut werden müsste. Dem gegenüber versichert das genannte Fachblatt, dass gerade das verflossene Jahr 1898 mit seinen schlechten Wasserständen gezeigt habe, wie wenig richtig diese Argumentation sei. „Sowohl im Osten, als auch im Westen waren durch lange Zeit hindurch aus Wassermangel die Wasserstrassen nur unter sehr verringerter Tragfähigkeit der Fahrzeuge befahrbar, und wenn man hierzu bedenkt, dass im Winter viele Monate hindurch die Wasserstrassen überhaupt nicht benutzt werden

können, so wird man ohne weiteres einsehen, wie leicht in allen solchen Zeiten vollständiger oder theilweiser Nichtbenutzbarkeit der Wasserstrassen die äussersten Kalamitäten eintreten können, wenn das Eisenbahnnetz nicht darauf eingerichtet ist, den gesammten Verkehr zu bewältigen. Da keine Industrie heutzutage ohne ihr tägliches Brot, Kohle, existiren kann, würde jedes Versagen der Eisenbahn in den allerweitesten Kreisen der Industrie und Landwirthschaft alsbald zu den schlimmsten Nothständen führen müssen. Kein noch so ausgebildetes Wasserstrassennetz kann in einem so industriereichen Staate wie Preussen, welcher nun einmal einen mehrmonatlichen Winter hat und auch im Sommer nicht selten unter erheblichem Wassermangel leidet, von der Pflicht entbinden, auch das Eisenbahnnetz auf einer solchen Stufe der Leistungsfähigkeit zu erhalten, dass es jederzeit den gesammten Güter- und namentlich Kohlenverkehr genau so bewältigen kann, als wenn Wasserstrassen überhaupt nicht beständen. Und diese Pflicht ist um so gebieterischer, als für den Fall eines Krieges die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn erst recht über alle Zweifel erhaben sein muss. Als Grund zum Bau des Mittellandkanales kann daher die sogenannte Nothwendigkeit, die nicht ausreichende Leistungsfähigkeit des preussischen Staatseisenbahnnetzes zu ersetzen, sicher nicht gelten."

— Gegenüber agrarischen Bemängelungen tritt die „Freis. Zeitung" nachdrücklich für die **Beibehaltung der Arbeiterfahrkarten auf den preussischen Staatseisenbahnen** ein. Bekanntlich berechtigen die Arbeiterwochenkarten für die sechs Wochentage zu einer täglichen Hin- und Rückfahrt oder zu einer täglichen einfachen Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsstelle, die Arbeiterrückfahrkarten zu einer Fahrt vom Arbeitsort nach dem Wohnort am Tage vor einem Sonn- oder Festtag und zur Rückfahrt am Tage nach diesem Sonn- oder Festtag etwa zum Preise von 1 ₰ für das Kilometer, also zur Hälfte des Preises für die IV. Wagenklasse. Die Arbeiterfahrkarten stehen in derselben Reihe wie die gewöhnlichen Rückfahrkarten, die Sommerkarten, die Sonntagskarten, die Monatskarten, die Zeitkarten für Schüler zum Schulbesuch und zum Besuch von Schwimmanstalten. Ohne die ermässigten Fahrpreise würde die Benutzung der Eisenbahn seitens der Betheiligten eine viel geringere sein und infolgedessen auch ein grösserer Einnahmeausfall entstehen. Die Einnahme der preussischen Staatseisenbahnen aus Arbeiterkarten bezifferte sich im Etatsjahr 1897/98 auf 6 079 850 ℳ.

Es wurden verausgabt 4 581 641 Arbeiterwochenkarten. Die Inhaber legten auf dieselben 53 332 602 Fahrten zurück. Daraus berechnet die „Freis. Ztg.", dass durchschnittlich die Wochenkarte zu 12 Fahrten, also zu je einer Hinfahrt und Rückfahrt an jedem Arbeitstage der Woche benutzt wird. Bei der Annahme, dass derselbe Arbeiter für 52 Wochen im Jahre Wochenkarten entnimmt, würden 88 108 Arbeiter von diesen Wochenkarten Gebrauch gemacht haben. Doch dürfte die Zahl der Arbeiter mit Wochenkarten insoweit grösser sein, als Saisonarbeiter in Betracht kommen, welche nur für einen gewissen Theil des Jahres Wochenkarten entnehmen. Auf den Fahrten mittelst Arbeiterwochenkarten sind 458 654 369 km zurückgelegt worden. Daraus ergibt sich, dass die Wochenkarte durchschnittlich nur für eine Entfernung zwischen dem Arbeitsort und Wohnort von 8,6 km benutzt wird, also nur zur Zurücklegung einer Fahrt von wenig mehr als einer Meile. Damit steht im Einklange, dass der Erlös aus einer Wochenkarte durchschnittlich 88 ₰ für die Eisenbahnverwaltung betragen hat. Da die Entnahme gewöhnlicher Fahrkarten für dieselben Fahrten auch nur den doppelten Betrag ausmachen würde, so wird dem Arbeiter durch die Ausgabe der Arbeiterwochenkarten nur eine Verwohlfeilerung des Verkehres mit seiner Arbeitsstätte um wöchentlich 88 ₰ oder jährlich 45,76 ℳ zu theil. Die Einrichtung der Wochenkarten aber ermöglicht es dem Arbeiter, in den Vororten eine billigere, bessere und gesündere Wohnung zu nehmen als dieselben in der Regel sonst am Arbeitsort zu finden sein würden.

Was die Arbeiterrückfahrkarten anbetrifft, so sind deren in dem Etatsjahr 1897/98 3 966 902 ausgegeben worden; damit sind 7 933 804 Fahrten gemacht worden. Im Gegensatz zu den Arbeiterwochenkarten dienen die Rückfahrkarten dazu, dem Arbeiter, welcher in grösserer Entfernung von der Arbeitsstätte wohnt, zu ermöglichen, wenigstens den Sonntag an seinem Wohnort und bei seiner Familie zuzubringen. Wenn man annimmt, dass ein Arbeiter solche Rückfahrkarten zum gedachten Zwecke während 52 Wochen im Jahre entnimmt, so würden die Rückfahrkarten 76 290 Arbeitern den Besuch ihrer Familien am Sonntag ermöglicht haben. Da mittelst der Rückfahrkarten 192 673 569 km zurückgelegt worden sind, so ergibt sich daraus, dass die Rückfahrkarten diesen ihren Zweck für eine durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsstätte von 24 km erfüllen, also für eine Entfernung von etwa drei Meilen. Die durchschnittliche Einnahme aus jeder Rückfahrkarte für die Staatseisenbahn betrug 50 ₰. Da die Arbeiterrückfahrkarten die Hälfte des gewöhnlichen Preises kosten, so beträgt auch der Vortheil für den Arbeiter wöchentlich nur 50 ₰ oder 26 ℳ für das Jahr.

Bei dieser Gelegenheit theilt die „Freis. Ztg." mit, dass man in London beabsichtigt, die Arbeiterzüge zu vermehren. Schon gegenwärtig verkehren täglich bereits 577 Arbeiterzüge auf den Londoner Bahnen. Das ist die Hälfte der Zahl, welche noch vor sieben Jahren dort verkehrte. Die Benutzung der Arbeiterzüge ist überaus wohlfeil. Einzelne Bahnen haben sogar die Ausgabe von Fahrkarten abgeschafft und wird bloss beim Passiren des Tourniquets 1 d. (10 ₰) eingehoben, ohne Rücksicht auf die Länge der Fahrt, d. h. der Arbeiter kann die ganze Strecke von Stockwell bis an die letzte Londoner Station für einen Penny fahren.

— **Fahrpreisermässigungen für Beförderung von Gefangenen nach auswärts belegenen Arbeitsplätzen.** Neuerer Bestimmung zufolge ist auf den preussischen Staatsbahnen für die Beförderung von Gefangenen der Strafanstalten, Gefängnisse, Korrektions- und Arbeitshäuser von und nach auswärts belegenen Arbeitsplätzen zur Beschäftigung bei landwirthschaftlichen und Landeskulturarbeiten sowie für die Beförderung der begleitenden Aufseher fortan ein Fahrpreis von 1 ₰ für die Person und das Kilometer in der IV. Wagenklasse zu entrichten. Derselbe Fahrpreis wird auch bei kleineren Transporten erhoben, die, wenn sie in Wagen IV. Klasse eine besondere Abtheilung nicht füllen, aus Rücksicht auf die übrigen Reisenden ausnahmsweise in einem besonderen Abtheil III. Klasse untergebracht werden müssen. Der Satz von 1 ₰ wird auf Antrag der Strafanstaltsverwaltung von der zuständigen königlichen Eisenbahndirektion bewilligt, die wegen Ausführung des Transportes und Erhebung des Fahrgeldes das weitere veranlasst. Zur Abfertigung dient je eine Blankofahrkarte bei der Hin- und Rückfahrt. Der Fahrpreis ist sofort zu entrichten.

An der bisherigen Beförderungsweise der Sträflinge in besonderen, den übrigen Reisenden nicht zugänglichen Wagenabtheilen wird nichts geändert.

— **Unterstützung der Kleinbahnen in der Provinz Ostpreussen.** Nach dem Antrage des Provinzialausschusses für den ostpreussischen Provinziallandtag über die Betheiligung der Provinz an Kleinbahnbauunternehmungen würde bei einer Betheiligung der Provinz mit durchschnittlich etwa 7 000 ℳ für das Kilometer (1/4 des Anlagekapitales) die Unterstützung der in Aussicht genommenen Linien eine Kapitalaufwendung von rund 4 000 000 ℳ bezw. die Aufbringung eines entsprechenden Zins- und Tilgungsbetrages von 180 000 ℳ jährlich erforderlich machen, mithin die Erhöhung des nach den bisherigen Bewilligungen im Jahre 1901 aufzubringenden Jahresbetrages von 130 000 ℳ um 180 000 ℳ, also auf 310 000 ℳ eintreten müssen. Hieraus erhellt, dass von einer weiteren Entwickelung des Kleinbahnwesens in der Provinz nicht die Rede sein kann, sofern die Provinz nicht von neuem Mittel für ihre Betheiligung zur Verfügung stellt. Der Provinzialausschuss beantragt beim Provinziallandtage eine solche Erhöhung des Kredits dergestalt, dass in den vier Rechnungsjahren 1902 bis 1905 neben den früher bewilligten 130 000 ℳ weitere je 20 000 ℳ in der Haushaltungsrechnung der einzelnen Jahre, mithin im Jahre 1902: 150 000 ℳ, 1903: 170 000 ℳ, 1904: 190 000 ℳ, 1905 und in den weiteren Jahren 210 000 ℳ zur Einstellung gelangen dürfen.

— Auch das Jahr 1898 ist, namentlich in seiner zweiten Hälfte, für die **Niederwaldbahngesellschaft** recht günstig ausgefallen. Die Gesammteinnahmen ergaben 141 960 ℳ oder 12 712 ℳ mehr als in 1897. Die Betriebsausgaben erhöhten sich um 5 022 ℳ. Der verfügbare Reingewinn beträgt 49 908 ℳ gegen 42 696 ℳ in 1897. Hiervon sollen 2 500 ℳ für den Reservefonds, 8 000 ℳ für den Erneuerungsfonds zurückgelegt und nach Ueberweisung der Tantiemen eine Dividende von 2,75 % gegen 2,25 % in 1897 vertheilt werden. Die höchste Ziffer in der Personenbeförderung hat der Monat August mit 55 866 Personen aufzuweisen.

— Die **württembergische Regierung** hat dem ständischen Ausschuss den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die **Einrichtung eines Reservefonds der Staatseisenbahnen,** zugehen lassen.

— Dem soeben im Druck erschienenen **Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1897** ist über das Ergebniss der Staatsbahnverwaltung und der Verwaltung der württembergischen Bodenseedampfschifffahrt folgendes zu entnehmen:

I. Beim Eisenbahnbetrieb haben im Etatsjahr 1897 betragen

die Gesammteinnahmen 49 054 799 *M.* (gegen 46 273 560 *M.* im Vorjahr),
die Gesammtausgaben 31 326 455 *M.* (gegen 28 677 613 *M.* im Vorjahr).
Hiernach ergibt sich ein Reinertrag des Eisenbahnbetriebes von 17 728 344 *M.* (gegen 17 595 947 *M.* im Vorjahr),
welcher an die Staatshauptkasse abgeliefert worden ist.

Im Vergleich mit der im Etat verabschiedeten Summe von 15 195 000 *M.* ist der Reinertrag der Eisenbahnen im Jahre 1897 höher um 2 533 344 *M.*

Auf 1 km Betriebslänge kommen

	1897 *M.*	1896 *M.*
Roheinnahmen aus dem		
Personen- und Gepäckverkehr	9 116	8 777
Güterverkehr	16 569	16 071
Betriebsausgaben	16 105	15 469
Reinertrag	10 682	10 554

Das Anlagekapital der von Württemberg betriebenen Bahnen im durchschnittlichen Betrag von 546 581 433 *M.* hat sich verzinst zu 3,43 % gegen 3,42 % im Vorjahr.

Als Stand der eigentlichen verzinslichen Eisenbahnschuld verblieb am 1. April 1897 der Betrag von 423 732 304 *M.* Der Zinsbedarf für diese Schuld im Jahr 1897 ist zu 16 397 389 *M.* berechnet. Nach der baaren Ablieferung zur Staatshauptkasse ergibt sich ein Ueberschuss des Reinertrages der Eisenbahnen über den Zinsbedarf für die Eisenbahnschuld von 1 429 432 *M.* gegenüber von 254 912 *M.* im Vorjahr. Durch die Baarlieferung wird das noch zu verzinsende Anlagekapital zu 4,18 % (im Jahr 1896: 4,12 %) verzinst, wenn ein Betrag aus Betriebsüberschüssen zur Tilgung der Eisenbahnschuld nicht in Rechnung genommen wird.

II. Beim Betrieb der Bodenseedampfschiffahrt haben im Jahr 1897 betragen
die Gesammteinnahmen 342 504 *M.* (gegen 341 643 *M.* im Vorjahr),
die Gesammtausgaben 293 705 *M.* (gegen 312 928 *M.* im Vorjahr).

Hiernach ergibt sich ein Reinertrag von 48 799 *M.*, 35 024 *M.* mehr als der Etatssatz, 20 085 *M.* mehr als im Vorjahr.

Das Anlagekapital der württembergischen Bodenseedampfschiffahrt ist berechnet zu 1 417 591 *M.*

— Ueber die **Ertheilung von Urlaub an die im Arbeiterverhältniss stehenden Bediensteten der badischen Staatsbahnen** wird im Verordnungsblatt jener Verwaltung folgender Erlass bekannt gegeben: Mit Genehmigung des Ministeriums des grossherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten wird bekannt gegeben, dass künftighin auch den ständigen Arbeitern der diesseitigen Verwaltung auf Ansuchen zur Erholung und zur Erledigung persönlicher Angelegenheiten unter Belassung des Tagelohnes und ohne dass Ersatz für etwaige Stellvertretungskosten zu leisten ist, nach Maassgabe folgender Bestimmungen alljährlich einige Tage Urlaub gewährt werden kann: 1. Die Beurlaubung bleibt beschränkt auf die zur dauernden Verwendung in die Verwaltung aufgenommenen ständigen Arbeiter des Betriebs-, Magazins- und Werkstättedienstes, deren Beschäftigung nicht zeitweise Unterbrechungen, sei es wegen Arbeitsmangel oder zum Zwecke der Besorgung von Haus- und Feldarbeiten und dergl. erleidet, und die mindestens drei Jahre im Dienste der Verwaltung thätig waren. 2. An Arbeiter mit mindestens dreijähriger Dienstzeit darf ein Urlaub bis zu drei Tagen und an Arbeiter mit mindestens zehnjähriger Dienstzeit ein solcher bis zu fünf Tagen in einem Kalenderjahre ertheilt werden. Die jetzt schon bestehende Vorschrift, wonach den ständigen Arbeitern des Betriebsdienstes monatlich, wenn immer thunlich, einmal ein dienstfreier Sonn- oder Feiertag ohne Lohnabzug bewilligt werden soll, bleibt durch vorstehende Vorschrift unberührt. 3. Zur Urlaubsertheilung sind zuständig: a) bis zu drei Tagen die Vorsteher der Lokalstellen, b) bis zu fünf Tagen die Bezirksbeamten und selbständigen Centralbehörden (auch der Vorsteher der Telegraphenwerkstätte), erstere (a) jedoch nur unter der Voraussetzung, dass Stellvertretungskosten nicht erwachsen. Entstehen Stellvertretungskosten, so ist die Genehmigung des vorgesetzten Bezirksbeamten, der dieselben zur Zahlung anweist, einzuholen.

Die Genehmigung von Urlaub ist in der Regel davon abhängig zu machen, dass Stellvertretungskosten nicht erwachsen und es soll die Urlaubszeit hiernach geregelt werden. Ist eine Regelung der Stellvertretung ohne Kosten zu keiner Zeit zu ermöglichen oder sprechen dringende Gründe für die Ertheilung des Urlaubes zu einer vom Bittsteller bezeichneten Zeit, so können die Vertretungskosten auf die Betriebskasse übernommen werden.

Ein Anspruch auf Urlaub besteht nicht.

— Für den Fall, dass der Mittellandkanal gebaut werden sollte, verlangt die **oberschlesische Montanindustrie,** die aus dieser Verkehrsbegünstigung des Westens eine empfindliche Beeinträchtigung ihres Absatzes befürchten zu müssen glaubt, weitgehende Kompensationen und zwar ausser der Regulirung und Kanalisirung der Oder auch **Kompensationen eisenbahnlicher Art.** In dem kürzlich erschienenen November-Dezemberheft der „Zeitschrift des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins" sind diese Forderungen zusammengefasst worden. Entweder soll eine von der oberschlesischen Montanindustrie zu bauende schmalspurige Schleppbahn zum Anschluss der Berg- und Hüttenwerke an den Gleiwitzer Hafen konzessionirt oder die bestehende und alsdann weiter auszubauende Schmalspurbahn an die oberschlesische Montanindustrie verkauft oder auf ewige Zeit verpachtet werden. Im ersteren Falle wünscht man möglichst weitgehende Frachtherabsetzungen auf der oberschlesischen Schmalspurbahn und unter allen Umständen Frachtermässigungen für alle Hauptbahnbezüge von Eisenerzen nach Oberschlesien, ferner möglichst weitgehende Herabsetzung der Hauptbahnvorfrachten von Oberschlesien nach den Oderumschlagstellen und eventuell Errichtung eines Hafens bei Oppeln; möglichst weitgehende Ermässigung der direkten Eisenbahnfrachtsätze für Kohlen sowohl nach Berlin, Brandenburg, Sachsen und allen in Betracht kommenden Stationen westlich der Elbe, als auch nach allen Stationen des Ostseeküstengebietes und für oberschlesisches Eisen nach dem gesammten derzeitigen inländischen Absatzgebiet jenseits Breslaus, insbesondere auch nach den von der überseeischen Einfuhr sehr konkurrenzirten Provinzen Pommern, Ost- und Westpreussen und Posen.

— In einem ziemlich scharfen Aufsatz gegen den geplanten **Mittellandkanal** macht die „Zeitschrift des oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins" in Kattowitz einige zusammenfassende Mittheilungen über die Bedeutung der **oberschlesischen Kohlen- und Eisenindustrie.** In Oberschlesien werden jährlich von rund 60 000 Arbeitern weit über 400 000 000 Centner Kohlen im Werth von über 100 000 000 *M.* gefördert. Die Zahl der Eisenbahnkohlenwagen, die alltäglich in Oberschlesien zum Versand gelangen, beläuft sich im Jahresdurchschnitt auf über 5 000 und ist im letzten November bis auf über 6 800 gestiegen. Die oberschlesische Eisenindustrie erzeugt mit über 30 000 Arbeitern einschliesslich des Eisenerzbergbaues jährlich über 12 000 000 Centner Fertigeisen im Werth von 90 000 000 *M.* Im Jahre 1897 bezahlte die oberschlesische Eisen- und Kohlenindustrie rund 70 000 000 *M.* an Arbeitslöhnen. Mit diesen Angaben will das genannte Organ der Meinung entgegentreten, als ob der Osten im Gegensatz zu dem industriellen Westen ohne bemerkenswerthe Industrie sei.

Oesterreich-Ungarn.

— Das Reichsgesetzblatt verlautbart die Verleihung der **Konzessionsurkunde** für eine normalspurige Lokalbahn **Raspenau-Liebwerda** der südnorddeutschen Verbindungsbahn nach **Weissbach** an den Bezirksausschuss Friedland in Böhmen.

— Im Monate Januar d. J. betrugen die **Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen** im Personenverkehre 1 959 864 fl. und im Güterverkehre 6 123 568 fl., mithin im ganzen 8 083 432 fl. bei einer Frequenz von 3 299 978 Reisenden und 2 478 049 t Güter. Hiervon entfielen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre 1 275 831 fl. und im Güterverkehre 4 430 945 fl. bei einer Frequenz von 2 693 098 Reisenden bezw. 2 019 490 t Güter, und auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre 684 033 fl. und im Güterverkehre 1 692 623 fl. bei einer Frequenz von 606 880 Reisenden bezw. 458 559 t. Beim Vergleiche der Ergebnisse des Berichtsmonates mit dem gleichen Monate des Vorjahres ergab sich im Personenverkehre eine Steigerung um 117 541 fl. und 848 884 Reisende und im Güterverkehre eine solche um 178 029 fl. und 42 123 t. Im Personenverkehre vertheilte sich dieses Plus auf die westlichen Staatsbahnen mit 72 495 fl. und 829 489 Reisenden und auf die Staatsbahnen in Galizien mit 45 046 fl. und 19 395 Reisenden. Werden von den Ergebnissen der westlichen Staatsbahnen jene der Wiener Stadtbahn mit 64 304 fl. und 804 077 Reisende ausgeschieden, so verbleibt für die übrigen Linien der westlichen Staatsbahnen eine Zunahme von 8 191 fl. und 25 411 Reisenden. Im Güterverkehre vertheilte sich das ausgewiesene Einnahmen- und Frequenzplus auf die westlichen Staatsbahnen mit 101 792 fl. und 23 009 t und auf die Staatsbahnen in Galizien mit 76 237 fl. und 19 114 t. Auf den westlichen Staatsbahnen waren es vorwiegend die Artikel: Getreide, Holz, Eis, Eisen und Wein, welche eine Verkehrszunahme erfahren haben, während bei Kohle, Rüben und Rübenschnitte eine Abnahme der Frequenz eingetreten ist.

Auf den Staatsbahnen in Galizien ist die Zunahme der Frequenz hauptsächlich auf die Mehrbeförderung von Holz und zum geringeren Theil auf die Steigerung der Getreidetransporte zurückzuführen.

— In der Reihe der Festvorträge, welche vom österreichischen Ingenieur- und Architektenverein anlässlich seines 50jährigen Bestandes abgehalten werden, sprach der Baudirektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Regierungsrath Wilhelm Ast, **über die Entwickelung des österreichischen Eisenbahnbaues.** Der Redner hielt zunächst die grossen baugeschichtlichen Momente in der Entwickelung des österreichischen Bahnnetzes fest, die von der ersten Pferdeeisenbahn des Kontinentes zur Wiener Stadtbahn hinüberführen. Das ungeheure Arbeitsfeld, das sich der menschlichen Thätigkeit mit dem Auftreten der Eisenbahnen erschlossen hatte, die Fülle der Probleme, welche gestellt wurden, haben dazu geführt, die Bautechnik mit wissenschaftlichem Geiste zu durchdringen und die „Bauwissenschaften" zu begründen. Den hervorragenden Antheil Oesterreichs an diesen Errungenschaften kennzeichnete der Vortragende in seinen weiteren Ausführungen. In der Kunst des Trassirens hat Oesterreich auf der Semmering-Eisenbahn bahnbrechend gewirkt; es besitzt die weitest gespannte gewölbte Eisenbahnbrücke der Welt. Der Tunnelbau hat hier die grösste Förderung und die erste wissenschaftliche Behandlung erfahren. Wie im „Dampfwagen", der heute die Gleise verlässt, um auf der Strasse seiner eigenen Spur zu folgen, eine alte, fast verloren gegebene Idee zur That geworden ist, so führen uns der schärfere Blick und die zweckdienlicheren Mittel oft zu alten Problemen zurück. Dieser Rückgang zeige uns am besten das Maass, um das wir vorgeschritten sind. Der Gang der technischen und hoffentlich unserer gesammten Entwickelung verlaufe wie eine Schraubenlinie, die uns zuweilen scheinbar zurück, aber in Wirklichkeit immer höher führe. Der Vortrag wurde mit lebhaftem Beifall aufgenommen.

— Schon seit längerer Zeit werden Berathungen wegen **Einführung einheitlicher Wagentypen bei sämmtlichen österreichischen Bahnen** gepflogen. Es wäre im Interesse der Industrie lebhaft zu begrüssen, wenn diese Berathungen, deren Schwierigkeit nicht zu verkennen ist, zu einem positiven Ergebnisse führen würden. Die Fabriken wären bei einer einheitlichen Wagentype in der Lage, auf Vorrath zu arbeiten, gleichviel für welche Bahnen — die heute jede ihre eigenen Typen haben — späterhin Bestellungen erfolgen werden, und könnte hierdurch auch Arbeiterentlassungen vorgebeugt werden, wie solche bisher vorgenommen werden müssen, wenn keine genügenden Bestellungen vorliegen.

— In einer Fachzeitschrift war gelegentlich der Besprechung der auf Grund des Nachtrages II zum österreichisch-ungarischen Tariftheile I, Abtheilung A, mit 1. Januar d. J. in Kraft getretenen Aenderungen einzelner Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, darunter auch der Zusatzbestimmung VIII c zu § 61, betreffend den **Legitimationsnachweis bei Frachterstattungsansprüchen**, welche an Stelle des Berechtigten von einer anderen Person eingebracht werden, die Behauptung aufgestellt, dass die in Form von kaufmännischen Benachrichtigungsschreiben ausgestellten Legitimationen der **Stempelpflicht** nicht unterliegen.

Nunmehr wird in derselben Fachzeitschrift eine Erklärung der Staatsbahndirektion Wien dahingehend verlautbart, dass die Bahnverwaltungen nicht in der Lage sind, die erwähnte Form des Legitimationsnachweises als stempelfrei zu behandeln, nachdem das Finanzministerium mit Erlass vom 7. Mai 1895 entschieden und in späteren Emanationen wiederholt bestätigt hat, dass kaufmännische Benachrichtigungsschreiben, mittelst welchen die Eisenbahnverwaltungen von dem Bezugsberechtigten beauftragt werden, die Refaktie- (bezw. Frachterstattungs-) Beträge nicht an ihn, sondern an eine dritte Person auszuzahlen, sich als in den Text kaufmännischer Korrespondenzen aufgenommene Anweisungen darstellen und als solche gebührenpflichtig sind.

— Die erste österreichische Eisenbahnwagenleihgesellschaft hat einen **Spezialwagen für Leichentransporte** gebaut, welcher in den Wagenpark der österreichischen Staatsbahnen eingestellt ist. Für die Benutzung dieses Wagens ist ausser den tarifmässigen Eisenbahngebühren für den Transport der Leiche von der Aufgabestation bis zur Bestimmungsstation derselben zu Gunsten der Eisenbahnwagenleihgesellschaft eine Grundtaxe von 50 Kr., ferner eine Gebühr von 16 Hellern für das Kilometer des durchlaufenen Weges von der Domizilstation (Wien) bis zur Bestimmungsstation der Leiche und von da zurück zur Domizilstation zu bezahlen. Die Begleiter des Leichentransportes haben Karten II. Klasse zu lösen.

— **Elbeschiffahrt.** Früher als sonst bei Beginn der Schiffahrt hat sich der Güterverkehr auf der Elbe in diesem Jahre in lebhafter Weise entwickelt. Das Hauptkontingent der Verladungen bilden Braunkohlen. Auffallend stark ist die Verschiffung von Zucker, wovon in den ersten drei Februarwochen an 108 000 dz gegen nur 33 000 dz zur gleichen Zeit im Vorjahre Schandau passirten, ausserdem sind Gerste, Malz, Glas- und Thonwaaren, Papier, Wolle, Eisen und Maschinen, Holzwaaren, Erze, chemische Stoffe, dann Porzellan, Möbel, getrocknetes Obst, Fette usw. in grösserer Menge zu verzeichnen. Neuestens verhandeln die verschiedenen Elbeschiffahrtsgesellschaften mit einander wegen Vereinbarungen gegen das den ganzen Schiffahrtsbetrieb bedrohende Heruntersetzen der Frachtsätze.

— **Für Schäden, welche den Reisenden beim Anhalten von Zügen auf freier Strecke durch das Verlassen der Züge entstehen, ist die Bahn haftbar, sofern die Reisenden nicht vor dem Aussteigen gewarnt werden.** Das Oberlandesgericht Wien hat in einem Prozessfalle ausgesprochen, dass die Unterlassung der Bahnorgane, die Reisenden von dem Anhalten des Zuges auf freier Strecke rechtzeitig zu avisiren und dieselben vor dem Aussteigen entsprechend zu warnen, ein Verschulden der Bahnverwaltung an den etwaigen durch diese Unterlassung herbeigeführten körperlichen Verletzungen von Personen involvire, dass demnach die Bahnverwaltung auch die Folgen dieser Unterlassung nach Maassgabe der §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. zu vertreten habe.

In der Begründung des Urtheils wird darauf hingewiesen, dass der Unfall, um welchen es sich in dem betreffenden Prozesse handelte, sich an einem sehr düsteren Tage ereignet habe, dass die Wagenfenster zugefroren waren und die im Zuge befindlichen Reisenden nicht beurtheilen konnten, ob der Zug schon in der Station angelangt war. Mit Rücksicht darauf wäre es Pflicht des Zugbegleitungspersonales gewesen, das Aussteigen der Reisenden aus den Durchgangswagen durch den in jedem Wagen vernehmbaren Ruf: „Nicht aussteigen" oder sonstiger Art rechtzeitig zu verhindern. Wenn damals infolge Unterlassens dieses Warnungsrufes mehrere Reisende ausstiegen und eine der ausgestiegenen Personen durch einen anderen Zug schwer beschädigt wurde, so müsse diese Ereignung allerdings als eine solche bezeichnet werden, welche unter den § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, zu subsumiren ist und deren Folgen die Bahn durch Leistung des Ersatzes nach Maassgabe der §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. zu vertreten hat. Die Einwendung, dass die Beschädigte an der ihr zugezogenen Verletzung selbst Schuld trage, weil sie den Wagen auf offener Strecke und vor Ausruf der Station verlassen habe, sei nicht begründet. Denn mit Rücksicht auf die obigen Umstände konnte sie ebenso wenig wie die anderen ausgestiegenen Reisenden wissen, dass der Zug auf offener Strecke anhalte, und erfahrungsgemäss werden die erreichten Stationen nicht immer mit so vernehmbarer Stimme ausgerufen, dass es die Insassen jedes Wagens hören können. Da sonach die verklagte Bahn einen Umstand, der im Sinne des § 2 des citirten Gesetzes ihr Verschulden ausschliessen oder ein Mitverschulden der Verletzten begründen könnte, nicht erwiesen hat, so sei sie wegen der von der letzteren erlittenen körperlichen Verletzung im Sinne des § 1 des citirten Gesetzes zur Ersatzleistung verpflichtet.

— **Einziehung der Frachtgebühren für unrichtig deklarirtes Gut nach Maassgabe des Befundergebnisses.** Nach Einlangen eines Frachtgutes am Bestimmungsorte wurde von dem Bahnbeamten die Deklaration des Absenders als unrichtig erkannt, der Befund hierüber aufgenommen und die Frachtberechnung nach Maassgabe des Befundergebnisses richtig gestellt. Der bahnamtliche Befund über die als unrichtig beanstandete Deklaration wurde auf dem Avis und den Bezugscheinen vermerkt und der mit dem Vermerke versehene Avis dem Adressaten zugestellt.

Der Adressat beanstandete die Frachtberechnung, indem er geltend machte, dass der bahnamtliche Befund materiell unrichtig sei. Ferner wendete der Adressat gegen den bahnamtlichen Befund in der Klage ein, dass derselbe formell mangelhaft und nicht den Vorschriften des § 53 (2) des Eisenbahnbetriebsreglements vom 10. Dezember 1892 entsprechend sei. Das Wiener Handelsgericht erkannte als Berufungsinstanz auf Bestätigung des abweislichen Urtheiles erster Instanz. Beide Gerichte erachteten die formelle Bemängelung nicht als stichhaltig. Nach § 53 (2) des Betriebsreglements sei die Eisenbahn berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhaltes der Sendung mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen und das Ergebniss dieser Prüfung feststellen zu lassen. Nach der zitirten Stelle des Betriebsreglements sei der Berechtigte einzuladen, bei der Prüfung zugegen zu sein, und falls derselbe nicht erscheint, sind zwei Zeugen zuzuziehen. Der erwähnte Paragraph beschränke sich auf diese grundsätzlichen Bestimmungen der Feststellung, ohne nähere Formalitäten zu präzisiren; insbesondere sei in der zitirten Stelle des Betriebsreglements keine Norm enthalten, welche schlechtweg vorschreibt, dem Befunde Sachverständige beizuziehen. Ob solche nothwendig sind, sei nach der Beschaffenheit des konkreten Falles zu beurtheilen, wobei allerdings die Eisenbahn die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu beobachten hat. Im konkreten Falle habe es

sich blos um Feststellung von Umständen gehandelt, die jeder Laie wahrnehmen könne, weshalb eine Zuziehung von Sachverständigen als vollkommen überflüssig erschien. Was die klägerische Berufung anbelangt, dass die im § 53 (2) des Betriebsreglements vorgeschriebenen Formalitäten deshalb nicht erfüllt worden seien, weil der Berechtigte nicht im Sinne dieses Paragraphen zur Aufnahme des Befundes eingeladen wurde, so war das Berufungsgericht der Ansicht, dass mit der Zustellung des die Beanstandung der Deklaration enthaltenden Avis an den Bevollmächtigten des Adressaten mit der Aufforderung, das Avis zu unterschreiben, der im § 53 (2) des Betriebsreglements normirten Pflicht, den Berechtigten zu verständigen, Genüge gethan sei. Die Befundaufnahme seitens der beklagten Eisenbahn sei daher eine den Vorschriften des § 53 (2) formell entsprechende gewesen und treffe bei Bestreitung der materiellen Richtigkeit derselben den Kläger die Beweislast. Da nun ein solcher Beweis klägerischerseits nicht erbracht wurde, so sei die Eisenbahn berechtigt gewesen, bei der Tarifberechnung von den in der erwähnten Befundaufnahme festgestellten Daten auszugehen und erscheine deshalb der Anspruch der klägerischen Firma auf Rückerstattung der Differenz zwischen dieser Frachtberechnung und der Frachtberechnung auf Grund der Deklaration unbegründet.

— Anlässlich der Neubildung des ungarischen Ministeriums trat auch eine **Aenderung in der Leitung des Handelsministeriums** ein, zu dessen Ressort das Eisenbahnwesen gehört. An Stelle des Baron Daniel wurde der Abgeordnete Alexander von Hegedüs zum Handelsminister ernannt. Anlässlich der Vorstellung der Beamtenschaft des Handelsministeriums beim neuen Minister erwiderte derselbe auf die Begrüssungsansprache des Staatssekretärs Dr. Schmidt, dass die Aufgabe, die er übernommen habe, gross und schwer sei, namentlich deshalb, weil auf volkswirthschaftlichem Gebiete eine grosse Arbeit zu bewältigen sei. Wenn er sich dieser Aufgabe unterzogen, so habe ihn hierzu in erster Linie der ehrende Ruf des Königs bewogen.

— Tarifermässigungen auf den ungarischen Staatsbahnen für landwirthschaftliche Arbeiter. Zugleich mit dem Inslebentreten des neuen Arbeitergesetzes wurde, dank der Fürsorge des ungarischen Ackerbauministers, den einheimischen landwirthschaftlichen Arbeitern die Begünstigung eingeräumt, dass sie, wenn ihrer wenigstens zehn zusammen reisen und diese die dem Gesetze gemäss ausgefertigten Certifikate vorweisen, selbst ohne Zeugniss der betreffenden Gemeinde, nur die Hälfte der in Frage kommenden Fahrtaxe auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen zu bezahlen haben. Ausländische Arbeiter können die Bewilligung zur Lösung einer halben Fahrkarte nur in dem Falle erhalten, wenn der Unternehmer selbst, der die ausländischen Arbeiter angeworben hat, um diese Karten ansucht und dies auch nur dann, wenn er den Nachweis erbringt, dass die Anwerbung und Einführung ausländischer Arbeiter thatsächlich geboten ist.

— Die **Konzessionsverhandlung** rücksichtlich der **Lokaleisenbahn Ruma - Klenak** fand dieser Tage im Handelsministerium statt. Die Baukosten der 30 km langen Linie wurden mit 982 000, d. i. 32 624 fl. für das Kilometer festgestellt. Die Bahn hat Anschluss an die Linie India-Vinkovce und führt nach Klenak an der Save gegenüber Schabatz, wodurch dort ein bedeutender Umschlagsverkehr sich entwickeln dürfte, der die Rentabilität der projektirten Bahn sichert.

Rumänien.

— Aenderung des Eisenbahnbetriebsgesetzes. Der Gesetzentwurf, durch welchen mehrere Bestimmungen des Eisenbahnbetriebsgesetzes vom Jahre 1883 abgeändert werden, hat die Allerhöchste Sanktion erhalten und wird am 1. Januar 1900 in Kraft treten.

Die hauptsächlichsten Bestimmungen des nun abgeänderten Gesetzes sind folgende:

Die Verwaltung und der Betrieb unterstehen dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten, einem fünfgliederigen Verwaltungsrathe und der Generaldirektion (Art. 1 und 2). Sämmtliche bei der Eisenbahnverwaltung in Verwendung stehende Beamten werden als Staatsbeamte betrachtet (Art. 3). Die Organisation der Verwaltung kann von der Generaldirektion mit Genehmigung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten abgeändert werden (Art. 8). Die Generaldirektion vollzieht die Beschlüsse des Verwaltungsrathes und vermittelt den Verkehr desselben mit dem Ministerium und den sonstigen Behörden (Art. 16 und 17),

Der Beschlussfassung des Verwaltungsrathes sind hauptsächlich vorbehalten: die Feststellung der Einnahmen- und Ausgabenbudgets; die Eröffnung von Spezialkrediten; die Tarif- und Fahrplanänderungen; die Einführung von Reglements und sonstiger allgemeinen Verwaltungsvorschriften; die Verträge für Lieferungen und Arbeiten; der Abschluss von Vereinbarungen mit anderen Transportanstalten; die Verwaltung der Ruhegehaltskasse.

Die diesbezüglichen Beschlüsse des Verwaltungsrathes können erst nach deren Genehmigung durch das Ministerium ausgeführt werden (Art. 20). Die Beschlüsse des Verwaltungsrathes rücksichtlich der Auftheilung der gewährten Kredite, der Genehmigung der budgetmässigen Arbeiten und Lieferungen, insofern es sich nicht um höhere Beträge als 100 000 Frcs. handelt, bedürfen jedoch nicht der ministeriellen Genehmigung (Art. 21).

Der Generaldirektion obliegt die Leitung des Dienstes, die Ausführung der Beschlüsse des Ministeriums und des Verwaltungsrathes (Art. 23).

Arbeiten und Lieferungen, rücksichtlich welcher es sich um einen 10 000 Frcs. übersteigenden Betrag handelt, sind stets im Offertwege zu vergeben (Art. 26).

Der Höchstbetrag der Bezüge der Beamten richtet sich nach dem Studiengrade, und zwar erhalten Beamte mit einer Schulbildung von vier Normalklassen bis 100 Frcs. monatlich, Beamte mit einer solchen von mehr als vier Normalklassen bis 250 Frcs. monatlich und mit vier Mittelschulklassen bis 350 Frcs. monatlich. Bezüge von 500 Frs. monatlich können nur jene Beamte beziehen, welche eine Mittelschule beendet, und über 500 Frcs. monatlich nur solche, welche Hochschulbildung besitzen (Art. 34).

Abweichend von dieser Norm wird bestimmt, das jene Beamte, die sich bei der Promulgirung des Gesetzes bereits im Dienste befinden, bis zu einem Monatsgehalte von 500 bezw. 350 Frcs. befördert werden können, falls sie wenigstens vier Mittelschul- bezw. vier Normalklassen absolvirt haben.

Sämmtliche definitiv angestellte Beamte beziehen Wohnungsgeld.

Für die Bediensteten der rumänischen Eisenbahnen besteht eine Pensionskasse, welche von Gehaltsabzügen (5 %) und einem Zuschuss der Verwaltung (von 2 % des als Gehalt bezahlten Gesammtbetrages) gebildet wird (Art. 37).

— Für die Heranbildung des **Personals der rumänischen Eisenbahnen** bestehen **vier Spezialschulen**, und zwar:

	bisherige Frequenz
a) für den Betriebsdienst (errichtet im Jahre 1880)	669 Schüler
b) für den Zugförderungsdienst (errichtet im Jahre 1891)	180 „
c) für den Bahnerhaltungsdienst (errichtet im Jahre 1893)	94 „
d) für den Magazindienst (errichtet im Jahre 1893)	183 „

Im Ausgabenbudget für das laufende Jahr sind für die Schulen folgende Beträge eingestellt:

a) für den Betriebsdienst	43 800 Frcs.
b) „ „ Zugförderungsdienst	25 000 „
c) „ „ Bahnerhaltungsdienst	43 800 „
d) „ „ Magazindienst	12 880 „
zusammen	125 480 Frcs.

Vereins-Ausland.

— Der **Präsident der französischen Republik** hat Zeitungsmeldungen zufolge für offizielle Reisen auf jeder Bahn des Landes **freie Fahrt**; wenn aber die Rückfahrt angetreten werden soll, berechnet sein Sekretär den Fahrpreis nach dem üblichen Tarife und diese Summe wird allemal unter die am geringsten bezahlten Bediensteten der betreffenden Bahnlinie vertheilt.

— In der Nacht vom 26. zum 27. Februar d. J. fand bei der Ladung der ersten Bohrmine im **Eigertunnel der Jungfraubahn eine Dynamitexplosion** statt, wodurch sechs Arbeiter getödtet wurden; die Verunglückten sind sämmtlich Italiener. Zwei Leichen sollen schrecklich verstümmelt worden sein.

Die Sprengungen im Tunnel werden gewöhnlich in der Nacht vorgenommen, während tagsüber der Schutt abgeräumt und die Bohrung ausgearbeitet wird. Gegenwärtig ist man daran, aus dem Tunnel eine Aussichtsgalerie nach Grindelwald hin auszusprengen: bei dieser Stelle nun ereignete sich das grässliche Unglück. Wer die Schuld daran trägt, und ob überhaupt menschliches Verschulden vorliegt, wird sich schwer feststellen lassen, denn die bei der Bohrung beschäftigten Arbeiter sind alle todt und die beiden Verletzten waren zu weit rück-

wärts beschäftigt, um genaue Auskunft geben zu können, ob die vorzeitige Explosion durch fehlerhaftes Laden des Bohrloches herbeigeführt wurde.

— Ueber das **Ergebniss der italienischen Eisenbahnenquete** lässt sich die „Münch. Allgem. Ztg.“ schreiben:

Schon unlängst, bei Besprechung der zu erwartenden neuen Bestimmungen über den Eisenbahnbetrieb, habe ich der Verdienste Erwähnung gethan, die der frühere Minister Prinetti um diese Materie sich erworben hat. Vor wenigen Tagen ist nun eine Enquete über das gesammte italienische Eisenbahnwesen zum Abschluss gelangt, die gleichfalls von Prinetti veranlasst wurde. Kaum ins Amt getreten, verfügte der neue Minister am 30. Juli 1896 die Ernennung einer gemischten Kommission von Senatoren, Deputirten und Staatsräthen, die das gesammte italienische Eisenbahnwesen prüfen und insbesondere darüber sich klar werden sollte, ob die gravirende Anklage begründet sei, dass die z. Z. geltenden Verträge zwischen dem Staat und den drei Eisenbahngesellschaften, der sizilianischen, adriatischen und mittelmeerländischen, zu ungunsten des Staates abgeschlossen worden seien und nun obenein noch wegen der Präpotenz der Gesellschaften und der Sorglosigkeit und Schwäche der staatlichen Organe in einer den Staat noch mehr benachtheiligenden Weise durchgeführt würden. Man kann nicht sagen, dass das Urtheil, das die Kommission nunmehr abgibt, ein übereiltes sei, denn sie hat mehr als anderthalb Jahre zu ihrer Thätigkeit gebraucht. Ihr Bericht besteht aus einem Bande von 600 Druckseiten, dem drei Bände mit Beilagen (mit mehr als 2000 Druckseiten) beigegeben sind. Die Kommission bestand aus drei Senatoren, fünf Deputirten, drei Staatsräthen und zwei Handelskammerpräsidenten. Präsident war der frühere Finanzminister Senator Gagliardo. Das Endergebniss der eingehenden Prüfung ist eine Bestätigung der meisten Beschwerdepunkte gegen die Gesellschaften. Es scheint nachgewiesen, dass dieselben weder den Verpflichtungen gegen den Staat, noch gegen ihre Beamten und Angestellten nachkamen. Bei der Kommission liefen zur Unterstützung ihrer Arbeit nicht weniger als 5544 schriftliche Beschwerden gegen die Bahngesellschaften ein, darunter allein 4412 gegen die der Mittelmeerbahn. Theil I des Berichtes stellt fest, dass 14 Punkte der Verträge von den Kontrahenten nicht oder nicht richtig erfüllt worden sind und daher beim Abschluss neuer Verträge besonders geprüft, bezw. geändert werden müssen; Theil II untersucht die Folgen dieser Unterlassungen für den Verkehr, den Betrieb, die Lage der Angestellten usw. In Theil III endlich stellt die Kommission grösstentheils einstimmig zwölf Forderungen auf, die erfüllt werden müssen, wenn es mit dem italienischen Eisenbahnwesen besser werden soll. Der Minister Lacava hat den gesammten Bericht der Kammer übergeben, über wichtige Einzelpunkte wird daher besser zu berichten sein, wenn sie bei den Parlamentsverhandlungen zur Sprache kommen. Jedenfalls haben Regierung und Parlament vollauf Zeit, sich über die Neugestaltung der Verträge klar zu werden. An die beste Lösung der Frage, die Eisenbahnverstaatlichung, ist bei dem Stande der italienischen Finanzen leider nicht zu denken. Man muss daher hoffen, dass wenigstens die zur Zeit möglichen Besserungen wirklich erfolgen.

— Nach einer Mittheilung der „B. B.-Z.“ wurden in den zwischen den Generaldirektoren der **italienischen Südbahn und der Mittelmeerbahn** mit der Regierung in den letzten Tagen stattgehabten Berathungen, um dem Handel mit Frankreich einen grösseren Aufschwung zu geben, für zahlreiche italienische Ausfuhrartikel bedeutende **Tarifermässigungen** vereinbart.

— Im Budgetausschuss des Reichstages machte bei der Berathung des Etats für das Auswärtige Amt Staatssekretär v. Bülow Mittheilungen über die **Verwirklichung der Eisenbahnpläne in Deutschchina.** Danach wird die nächste Aufgabe der Behörde die Herstellung einer Verkehrsstrasse zwischen Kiautschou und dem Hoangho sein. „Um den Bau der Bahnen haben sich verschiedene Unternehmergruppen beworben; es ist gelungen, diese Gruppen zu einigen. Unsere hervorragendsten kapitalistischen Kräfte haben sich mit angesehenen ostasiatischen Handelshäusern verbunden. Die Unterhandlungen mit diesem Syndikat sind noch nicht ganz zum Abschlusse gelangt, über die Hauptpunkte ist aber eine Einigung erzielt worden, und es steht zu erwarten, dass auch die noch schwebenden kleinen Meinungsverschiedenheiten in Kürze beigelegt sein werden. Ich hoffe, dass, wenn mein Etat im Plenum berathen werden wird, ich in der Lage sein werde, den Vertrag mit dem Syndikate zur Kenntniss des Reichstages zu bringen. Das Syndikat wird eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht bilden. Der Sitz der Gesellschaft wird in Tsintau sein, also unter deutscher Gerichtsbarkeit. Das Kapital, welches aufgebracht werden soll, dürfte 50000000 ℳ übersteigen. Entsprechend unserem Abkommen mit China ist auch eine Aktienbetheiligung chinesischer Unterthanen vorgesehen. Ich bin bei den Verhandlungen davon ausgegangen, dass dem Syndikate im grossen und ganzen möglichste Bewegungsfreiheit zu lassen sei, habe hierbei jedoch bestimmte Grenzen gezogen und bestimmte Gesichtspunkte aufgestellt. Zunächst haben wir ein Interesse daran, dass die geplante Eisenbahnverbindung möglichst rasch hergestellt werde, schon wegen der Kohlenversorgung von Kiautschou. Bei dem Betriebe der Eisenbahnen muss das allgemeine Verkehrsinteresse gewahrt werden. Wenn die Eisenbahnen ausreichende Erträgnisse abwerfen, wird das Reich am Gewinne partizipiren. Es ist dies nur recht und billig, da einmal die Konzessionen in Schantung dem Reiche gemacht worden sind, andererseits nicht vergessen werden darf, dass die Hafen- und Kaianlagen, welche das Reich in Kiautschou baut, die wirthschaftliche Voraussetzung für das Eisenbahnunternehmen bilden. Für die Zukunft ist die Möglichkeit einer Erwerbung der Eisenbahnen durch das Reich vorgesehen. Die Eisenbahn, welche Schantung durchqueren und Kiautschou mit dem Hoangho verbinden soll, wird sich an die grosse Linie anschliessen, die von deutschen und englischen Kapitalisten projektirt ist, um Tientsin mit dem unteren Laufe des Yangtsekiang zu verbinden. Diese Eisenbahn soll den Yangtsekiang gegenüber der Stadt Tschinkiang erreichen, an der Stelle, wo der alte chinesische Kaiserkanal in den blauen Fluss einmündet. Ich füge endlich noch hinzu, dass den Eisenbahnen durch Schantung in der Richtung auf den Hoangho nach den bisher vorliegenden Nachrichten erhebliche Terrainschwierigkeiten nicht im Wege stehen. Der Bau wird durch die Unterhandlungen mit dem Syndikat übrigens nicht verzögert. Das vereinigte Syndikat hat bereits im chinesischen Eisenbahnbau erprobte und mit den chinesischen Verhältnissen vertraute Ingenieure an Ort und Stelle entsandt, um Vermessungen vorzunehmen und die Trasse festzustellen.“

Auf eine Anfrage des Abg. Richter, ob die Leitung der Eisenbahn ausschliesslich in deutschen Händen sein werde, antwortete der Staatssekretär v. Bülow, dass es im deutschen Interesse liege, die Verwaltung möglichst in deutschen Händen zu haben, und erklärte, die oberste Leitung der Bahn werde deutsch sein.

— **Die Eisenbahnen im nördlichen China** unterziehen die „Peterburgskija Wjedomosti“ einer Betrachtung und führen aus, dass die von der British & Chinese Corporation eröffnete Anleihe auf 2300000 £ mit um so grösserer Energie von England gefördert werde, weil Russland sich ablehnend gegen dieses Unternehmen verhalten habe. Der für die Anleihe geleisteten Garantie messen die Engländer eine wesentliche Bedeutung bei, und daher liessen sie sich von China das formelle Versprechen geben, dass die neue Eisenbahn während der kontraktlichen Dauer von 45 Jahren keiner fremden Macht übergeben werden dürfe. Englands Einflusssphäre in China bilde aber gegenwärtig die Haupteisenbahnmagistrale von Peking nach Hankau mit den Linien nach Shan-si und der Mandschurei. Letztere, die wie zufällig durch die Initiative der Steinkohlenkompagnie Kai-pin und durch die Forschungen des Ingenieurs Kynder in Angriff genommen wurde, hatte zunächst einen privaten und kommerziellen Charakter. 1888 schon begann die chinesische Regierung argwöhnisch auf Russlands Absichten betreffs der Mandschurei zu blicken und die strategische Bedeutung der Mandschureibahn ins Auge zu fassen. Ein im Schlosse des Bogdichans ausgebrochenes Feuer wurde zwar als Warnungszeichen gegen jede Staatsneuerung ausgelegt und verzögerte den Eisenbahnbau. Der Ueberredungskunst Li-hung-tschang's gelang es jedoch, die Verwirklichung der Idee einer Vereinigung der Wege von Kai-pin bis Port Arthur durchzusetzen. In drei Jahren sagt das russische Blatt, wird der Schienenweg fertiggestellt sein, der die agronomisch reichen Gebiete der Mandschurei mit dem chinesischen Reiche verbinden und an seinem Ausgangspunkte zwei wichtige, offene Häfen haben wird — nämlich Tian-sin und Niutschwang, die sich zu hervorragenden Faktoren des chinesischen Handels ausgestalten müssen. Eine grosse Rolle wird in Zukunft der Transport der Steinkohlen spielen, die gegenwärtig eine immer wachsende Bewerthung im fernen Osten erfahren und gerade im Bezirk der neuen Eisenbahn in Fülle vorhanden sind.

— **Ueberfälle auf japanischen Eisenbahnen.** Während bisher allgemein bestätigt und angenommen wurde, dass im sonnigen Japan, dem Lande der höflichen Leute, die persönliche Sicherheit des Reisenden kaum irgendwo angefochten sei, mehren sich neuerdings die Anzeichen von einer bedenklichen Wandlung in dieser Beziehung. Es sind kürzlich rasch nach einander zwei Fälle von gewaltthätigen Angriffen auf Reisende in der Eisenbahn vorgekommen, die wegen ihres schlimmen Ausganges peinliches Aufsehen erregt haben. Beide Fälle ereigneten sich im Dezember 1898 auf der Sanyobahn (Kobe-Hiroshima), einer Privatbahn, die den Ruf einer gut geleiteten Verwaltung und wohl geordneten Betriebes geniesst.

Zuerst wurde ein Infanteriehauptmann im Schlafe während der Fahrt in der Nähe der Station Fukuyama von zwei Strolchen im Zuge überfallen, ermordet und beraubt. Es gelang alsbald

der Thäter habhaft zu werden, die in Fukuyama den Zug verlassen hatten, um in den dort kreuzenden Gegenzug einzusteigen. Ihre Beute, die sie dem Ermordeten abgenommen hatten, betrug nur 8 Yen.

Das zweite Opfer war eine Tänzerin (Geisha) aus Kobe, die auf derselben Bahn während der Nacht angefallen, ihrer Baarschaft von 50 Yen beraubt und nahe bei der Station Himeji, westlich von Kobe, von dem Thäter gewaltsam aus dem Zuge hinausgeworfen wurde. Sie fiel in ein Reisfeld und kam glücklicherweise ohne erhebliche Verletzungen davon, während von dem Thäter jede Spur fehlt.

Die Eisenbahnverwaltung hat, wie berichtet wird, aus diesem Anlass beschlossen, die festen Scheidewände in den Wagen für die Nachtzüge zu beseitigen und jedem Expresszuge zwei besondere Aufsichtsbeamte beizugeben. Ausserdem soll bei der Behörde beantragt sein, in den durchgehenden Zügen zwei oder drei Polizisten mitzuführen.

Noch ein eigenthümlicher dritter Fall ereignete sich am 1. Januar d. J. auf dem Frühzuge von Aomori nach Tokio auf der Nippon-Eisenbahn, der grössten Privatbahn Japans, die von Tokio nach dem Nordosten führt. Das Opfer dieses vermeintlichen Raubanfalles war anscheinend ein Zugschaffner, der zwischen den Stationen Sannohe und Fukuoka von einem Mitreisenden angefallen wurde. Der Thäter soll, nachdem er den Schaffner durch zwei schwere Wunden am Kopfe kampfunfähig gemacht hatte, dessen Geldtasche aufgeschnitten haben und mit ihrem Inhalt, der auf den Unterwegsstationen gesammelten Summe von gegen 1000 Yen, entflohen sein. In der Station Fukuoka wurde der Schaffner im Packwagen in seinem Blute schwimmend aufgefunden und nach einem Krankenhause befördert. Anfangs hegte man den Verdacht, dass der Thäter, mit dem Dienste auf der Eisenbahn wohl vertraut, vielleicht einer der 480 von der Eisenbahngesellschaft kürzlich entlassenen Bediensteten gewesen sei. Bald aber stellte sich heraus, dass man es diesmal mit einer abgefeimten Spitzbüberei des Zugschaffners zu thun hatte, der selbst der Räuber gewesen und dessen Helfershelfer mit dem Raube entflohen war. Um den Verdacht von vornherein auf falsche Fährte zu lenken, hatte er sich auch die Verletzungen am Kopfe selbst beigebracht.

Jedenfalls mahnen die beiden ersterwähnten Vorgänge zur Vorsicht für jeden Alleinreisenden in Japan, um so mehr, als es in den dortigen Personenzügen zur Zeit noch ganz allgemein an jeder Einrichtung fehlt, um in Fällen der Noth Hilfe herbeizurufen oder den Zug zum Stehen zu bringen. Die japanischen Eisenbahnverwaltungen werden sich mit der Zeit der Nothwendigkeit nicht verschliessen können, in den Personenzügen Spezialeinrichtungen anzubringen, die von den Reisenden nicht nur zum Schutze gegen räuberische Anfälle, sondern überhaupt im Falle dringender Gefahr zu benutzen sind. Das Vorhandensein solcher Einrichtungen gibt dem Publikum das Gefühl der Sicherheit und dürfte den wirksamsten Schutz gegen alle Versuche von Eisenbahnüberfällen, wie sie kürzlich vorgekommen sind, bilden.

— **Verbesserung der Eisenbahnverbindung mit Nagasaki.** Die Erreichung eines wichtigen Abschnittes hat die Kiushiubahn zu verzeichnen durch Vollendung der durchgehenden Eisenbahnverbindung zwischen den Hafenstädten Moji und Nagasaki. Wie den Lesern dieser Zeitung erinnerlich (Jahrg. 1897, S. 896), waren im Juli 1897 die Strecken Takeo-Haiki und Nagayo-Nagasaki dem Verkehr übergeben und dadurch eine zusammenhängende Reiseverbindung zunächst insoweit hergestellt, als die Lücke in der Eisenbahn zwischen den Stationen Haiki und Nagayo durch eine kleine Dampferlinie ausgefüllt wurde; die Dampfer vermittelten den Verkehr im Anschluss an die Personenzüge und durchkreuzten mehrmals täglich die Bucht von Omura. Die Hauptlinie der Kiushiubahn, die jetzt von Moji über Fukuoka, Kurume und Kumamoto bis Yatsushiro durchgeführt ist, wird von der westlichen Zweigbahn nach Nagasaki in Tosu erreicht. Durch Vollendung der Eisenbahnstrecke Haiki-Nagayo ist nunmehr die Lücke geschlossen und man kann jetzt von Moji nach Nagasaki die durchgehende Bahn benutzen. Am 26. November 1898 fand eine besondere Einweihungsfeier zur Eröffnung der wichtigen neuen Verbindung statt.

In der durchgehenden Eisenbahnlinie zwischen den Hauptstädten der Insel Hondo und dem wichtigen Hafen Nagasaki auf Kiushiu ist demnach zur Zeit nur noch die Baustrecke der Sanyobahn von Mitajiri bis Shimonoseki unvollendet; ausserdem bleibt nach wie vor die Wasserverbindung über die Strasse von Shimonoseki durch Dampfer bestehen, da die seit einiger Zeit geplante feste Brücke über oder Tunnelanlage unter der genannten Meerenge bei den gegenwärtigen Verhältnissen wohl nicht so bald zur Ausführung kommen dürfte; auch die Herstellung des öfter erörterten Eisenbahntrajektes zwischen Shimonoseki und Moji scheint zur Zeit wieder in fernere Zukunft gerückt zu sein, obgleich ein Bedürfniss dafür wohl vorhanden wäre.

Die neuerdings vollendete Eisenbahnlinie ist infolge der sich darbietenden Geländeschwierigkeiten reich an Kunstbauten, Tunneln, tiefen Einschnitten und soll, soweit sie sich im Golf von Omura unmittelbar am Meer entlang zieht, besonders malerische Ausblicke und reizvolle landschaftliche Scenerien gewähren. Der japanische Berichterstatter trägt in seinem Enthusiasmus kein Bedenken, die neue Bahn bei seinem Vergleiche der berühmten italienischen Rivierabahn von Genua nach Spezia an die Seite zu stellen. Die Kosten dieser zuletzt eröffneten Strecke betrugen 120000 Yen für die englische Meile, das sind etwa 150000 ℳ. für das Kilometer, ein für japanische Verhältnisse ziemlich hoher Satz, der in den beträchtlichen Geländeschwierigkeiten seine Erklärung findet. Der Vortheil der neuen Verbindung wird insbesondere für Nagasaki erst voll zur Geltung kommen, sobald der dortige Hafenbau vollendet ist und die Eisenbahngleise, wie es geplant zu sein scheint, im Hafen bis an den Kai, in die unmittelbare Nähe der grossen Seedampfer durchgeführt sind.

Da auf der Kiushiubahn bis jetzt Schnellzüge nicht gefahren werden, so nimmt die Eisenbahnfahrt von Moji bis Nagasaki gegenwärtig, bei Benutzung der günstigsten Verbindung, noch immer 11 Stunden und 5 Minuten Zeit in Anspruch, das ist bei einer Länge dieser Strecke von 263 km eine Reisegeschwindigkeit von nur 23,7 km in der Stunde. Es verkehren jetzt täglich vier Personenzüge in jeder Richtung auf der neu eröffneten Linie Tosu-Nagasaki.

— Ein frischer fröhlicher **Tarifkrieg und Eisenbahnkonkurrenzkampf** ist vor kurzer Zeit an **der Ostküste von Mitteljapan** im Verkehr zwischen Nagoya und Osaka ausgebrochen. Durch weiteren Ausbau verschiedener, von der Regierung genehmigter Eisenbahnlinien und durch Verschmelzung einiger kleiner Gesellschaften hat es die Kansai-Eisenbahngesellschaft, wie schon seit längerer Zeit vorauszusehen war, fertig gebracht, eine Abkürzung der Staatseisenbahn von Tokio nach Kobe, der Tokaidolinie, zwischen den Stationen Nagoya und Osaka um 22,5 km herzustellen. Durch Eröffnung des Betriebes auf der Linie Nagoya-Kidzu-Amijima (in Osaka) über Yokkaichi, Kameyama, Tsuge und Uyeno, 172 km, nördlich an dem durch seine alten Tempelbauten und -Schätze berühmten Orte Nara vorbeiführend, ist die neue Abkürzung am 18. November 1898 vollendet worden. Die Privatbahn hat sofort ihre Tarife von vornherein innerhalb der gesetzlich zulässigen Grenzen etwas niedriger gestellt, als die Staatsbahn, so dass dieser nunmehr ein Theil des in der durchschnittenen Gegend nicht unbeträchtlichen Ortsverkehres entzogen wird, um der Kansaibahn einen wenn auch schwachen Ertrag zu sichern. Der Wettkampf würde natürlich für den grossen durchgehenden Verkehr wenig Aussicht auf Erfolg haben, aber dieser Durchgangsverkehr, insbesondere der bei den Bahnen anderer Länder so wichtige Güterverkehr fällt für die Tokaidolinie auch heute noch immer recht wenig ins Gewicht; betrug doch noch im Jahre 1896/97 die Roheinnahme aus dem Güterverkehr für die Staatsbahn Tokio-Kobe nur 19,6 % ihrer Gesammtroheinnahme, während 78,5 % auf den Personenverkehr, 1,9 % auf andere Einnahmen entfielen; beim Personenverkehr aber handelt es sich auch hier, wie fast überall, vorwiegend um die kürzeren Reisen auf geringe Entfernungen. Wie die Verhältnisse liegen — ein Ergebniss der japanischen Eisenbahnpolitik —, wird also die Staatsbahnverwaltung sich demnächst eine wenn auch nicht sehr erhebliche Verschlechterung ihrer Erträge durch den Verkehrsausfall für den Abschnitt Nagoya-Osaka gefallen lassen müssen. Wie die Kansaibahn auf die Dauer mit ihren niedrigen Tarifen zurecht kommen wird, bleibt abzuwarten; da die Bahn verhältnissmässig sehr theuer war, so wird die Rente wohl recht schmal ausfallen. Der ganze Vorgang erscheint dadurch in etwas eigenthümlichem Licht, dass an die Spitze der konkurrirenden Privatbahn der frühere Vizeminister*) aus dem Verkehrsministerium, Herr Den, getreten ist, der nunmehr die Staatsbahn bekämpft, bei der er selbst bis vor kurzer Zeit noch einen so wichtigen Posten inne hatte.

Die Staatsbahnverwaltung hat übrigens neuerdings zu einem recht harmlosen, in Amerika sehr beliebten Kampfmittel gegriffen; um bei den Reisenden die Meinung zu erwecken, als ob die Tokaidolinie die kürzeste Verbindung zwischen Nagoya und Osaka sei, sind in ihren Eisenbahnwagen Landkarten aufgehängt, auf denen mit einer etwas starken Entstellung der Wahrheit die weiten Ausbiegungen der Linie nach Westen über Gifu und Maibara völlig abgeflacht erscheinen, während die feindlichen Linien der Kansaibahn mit reichlichen Umwegen verzeichnet sind. Dagegen erhalten jetzt auf der Kansaibahn die Reisenden von der Eisenbahnverwaltung eine volle Mahlzeit kostenfrei geliefert, begleitet von einem persönlichen Andenken in Form eines schönen — Handtuches! So

*) So sagt man in Japan bezeichnend anstatt des bei uns beliebten „Unterstaatssekretärs“.

findet sich auch hier das bekannte Hinterthürchen zur Umgehung der gesetzlichen Bestimmung über die Tarifunterbietungen.

Heftige Konkurrenzkämpfe werden in Japan ausserdem noch immer zwischen der Sanyo-Eisenbahn und einigen Dampfergesellschaften ausgefochten, welche die Reisenden von Mitteljapan nach dem Süden, insbesondere nach der Insel Kiushiu auf dem Seewege zu befördern suchen.

— Englische Eisenbahnen in Westafrika. Die englischen Eisenbahnbauten in Westafrika stehen unter der Leitung eines Herrn Shelford, der den Titel eines „Consulting Engineer for the Colonial Government Railways in Westafrika" trägt. Der Eisenbahnbau schreitet schnell voran und sind bei demselben etwa 10 000 Mann jetzt an der Arbeit.

Die Sierra Leone-Eisenbahn ist bis nach Sonko-Town beendigt und hat den Bau von 11 Stahlübergängen nothwendig gemacht. Sie wird jetzt nach Rotifunk weiter geführt. Eine vollständige Einstellung der Arbeit für zwei Monate wurde durch den Aufstand bedingt, der im vergangenen Frühjahr durch die Hüttentaxe hervorgerufen wurde. Der grössere Theil der trockenen Jahreszeit ging auf diese Weise für den Bau verloren.

In Lagos sind ungefähr 7 000 Mann an der Arbeit. Die Eisenbahn wird nun über Abcokuta nach Ibadan weitergeführt. Bis Abcokuta sollte das Schienengleise bis Ende d. Mts. fertig sein.

Die Tarkwa-Eisenbahn in der Goldküstenkolonie schreitet schnell fort. Arbeitsstellen sind bereits in Sekondi errichtet. Eine Landungsbrücke ist gebaut zwecks Erleichterung der Ausschiffung der Eisenbahnmaterialien. Trotz der heftigen Brandung erfüllt sie vollständig ihren Zweck. Die Festlegung der Trasse der Bahn ist vollendet und es ist gelungen, eine Linie festzulegen, die nach dem gebirgigen Innern nur eine allmähliche leichte Steigung bedingt. Man hat mit der Hinwegräumung des dichten Waldes begonnen. Ber Bau der Eisenbahn für einige Meilen ist bereits beendigt, während Brücken, Erdwerke usw. sich gleichfalls im Bau befinden.

— Bau von Telegraphenlinien in Afrika, insbesondere im Kongostaat. Bekanntlich hat der Kongostaat eine von dem Amerikaner Mohun geführte Expedition nach Afrika gesendet, um eine Telegraphenlinie zwischen dem Tanganyikasee und dem Oberkongo herzustellen. Sie hat mit Erfolg ihre Arbeiten begonnen. Diese Linie hat 2 Abschnitte: die 320 km lange Linie Mtowa am Tanganyikasee nach Kassongo in Manyema und Kassongo-Stanleyfälle. Der nördliche Theil dieser Linie wird später an die Linien Aegyptens und Ugandas angeschlossen. Die Rhodes'sche Transkontinental Telegraph Company ist im Norden stark vorgedrungen, und ihr Draht liegt schon einige Meilen im Norden von Kassongo am äussersten Nordende des Nyassasees, sodass die Hälfte der transafrikanischen Linie bald fertig sein wird. Die erste mittelafrikanische Fernsprechlinie fungirt jetzt zwischen Kassongo und Camswe. Die Rhodes'sche und kongostaatliche Expedition war im Dezember in Kassongo vereinigt und hat sich über die Arbeiten verständigt; Kassongo am Nordende des Nyassasees ist das Standquartier der kongostaatlichen Expedition.

Gerichtsentscheidungen.

Liegt in der gewaltsamen Wegnahme eines von einem Lademeister auf dem Güterbahnhof gemäss § 68 V.-O. zurückbehaltenen Fuhrwerkes ein Widerstand gegen die Staatsgewalt im Sinne des § 113 St.-G.-B.? Die Frage ist durch Urtheil des Schöffengerichts in Mülhausen i. E. vom 25. Januar 1899 i. S. Bentz u. G. verneint aus folgenden Gründen:

Als der Lademeister S. auf dem Güterbahnhofe M. der Reichseisenbahn ein Fuhrwerk mit Holz wegen rückständigen Wagenstandgeldes zwecks Ausübung des der Eisenbahn nach § 68 V.-O. zustehenden Zurückbehaltungsrechtes mit einer Kette festlegen wollte, stiess ihn der Eigenthümer zu Boden, sodass er eine Verletzung erlitt. Der Eigenthümer löste die Kette und fuhr dann mit Hilfe zweier Knechte davon, ohne dass der verletzte Lademeister dieses verhindern konnte.

Diese Thatsachen sind nicht geeignet, die Anwendung des § 113 St.-G.-B. zu rechtfertigen. Zwar ist hier eine Drohung mit Gewalt zur Widerstandsleistung gegen einen Reichsbeamten erfolgt, welcher zur Vollstreckung von Gesetzen bezw. Anordnungen der Verwaltungsbehörden berufen ist, immerhin gehört aber die Thätigkeit eines Lademeisters nicht zu denjenigen, deren Schutz § 113 St.-G.-B. erstrebt. Dieser Paragraph steht in dem Abschnitt 6 des Theils II St.-G.-B., welcher die Ueberschrift trägt: „Widerstand gegen die Staatsgewalt". Wie die übrigen Paragraphen dieses Abschnittes führt auch der in Frage stehende eine Klasse von Vergehungen auf, welche einen derartigen Widerstand enthalten können. Was als Staatsgewalt anzusehen und stete Voraussetzung in diesen Dingen ist, wird im Gesetz nicht erläutert, jedenfall ist dem Begriffe wesentlich die Ausübung des in dem Hoheitsrechte des Staates liegenden besonderen Vorrechtes vor allen Privatrechten zur Regelung einer Angelegenheit im allgemeinen Interesse. In diesem Sinne deckt sich der Begriff mit demjenigen der Polizeigewalt. Dass eine solche Gewalt nicht jeder Staatsbehörde, insbesondere nicht jeder Verwaltungsbehörde innewohnt, zumal nicht bei ihren sämmtlichen Amtshandlungen, bedarf keiner weiteren Begründung.

Bei den Eisenbahnverwaltungen ist die bevorrechtigte Gewalt besonders geregelt. Zur Erzielung der Ordnung und Sicherheit im Personenverkehr ist einer im § 66 Betr.-Ord. aufgezählten Reihe von Eisenbahnangestellten diese Polizeigewalt verliehen, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die Bahn durch den Staat oder Private geleitet wird. Aus der Sonderbestimmung ist zu schliessen, dass andere Bahnbeamte bei ihren Amtsverrichtungen, welche nicht zu den in der Betriebsordnung aufgeführten, hier nicht in Frage stehenden gehören, nicht des besonderen Schutzes theilhaftig werden können, welcher der Ausübung der Staatsgewalt gewährt ist. Um so weniger kann von diesem Schutze die Rede sein, wenn die Amtshandlung lediglich die Ausübung eines rein handelsrechtlichen Zurückbehaltungsrechtes enthält, welches mit der Ausübung der Staatsgewalt in keinem rechtlichen Zusammenhang steht und der Privatbahn im § 68 V.-O. im gleichen Umfange wie der Staats- bezw. Reichsbahn gewährt ist.

Die viel umstrittene Frage, ob die Thätigkeit der staatlichen Verkehrsanstalten als Theil der Wohlfahrtspflege des Staates oder aber als kaufmännische Erwerbsthätigkeit anzusehen ist, hat durch den § 452 des neuen Handelsgesetzbuches für die Post nur scheinbar eine Entscheidung zu Gunsten der ersteren Auffassung gefunden. Für die Eisenbahnen ist dieselbe nach der z. Z. wohl verbreitetsten Mittelmeinung dahin zu entscheiden, dass die verschiedenen Thätigkeiten der Bahnverwaltungen des Reiches und der Einzelstaaten die Ausübung z. Th. öffentlichen und z. Th. privaten Rechtes enthalten. Letztere Eigenschaft wohnt dem gesammten Güterbeförderungsdienste inne, wie z. B. schon aus § 53 V.-O. hervorgeht, wonach bei verbotener falscher Angabe bezüglich der Ladung nicht eine öffentliche, sondern nur eine Konventionalstrafe — jetzt „Frachtzuschlag" genannt — verhängt wird. Auch von diesem Gesichtspunkte aus kann die in Frage stehende Thätigkeit des Lademeisters nur als civilrechtliche Rechtsausübung aufgefasst werden.

Der festgestellte Thatbestand enthält eine Verletzung des § 223 St.-G.-B., bei rechtmässigem Strafantrage war dieserhalb eine angemessene Strafe zu verhängen. W. C.

Bücherschau.

— Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahnrecht, herausgegeben von Dr. jur. G. Eger, Regierungsrath. XV. Band Heft 2. Breslau. J. U. Kern's Verlag. 1899.

Nebst einem Anlageheft: Die Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zum Gesetze über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen.

Die Zahl der in dem neuen Hefte mitgetheilten Entscheidungen ist auf 65 gestiegen, darunter eine Reihe französischer und belgischer Urtheile zum inländischen Frachtrecht. Die Zunahme des Weltverkehres, nicht zum mindesten gefördert durch das Internationale Uebereinkommen, macht schon deshalb die Kenntniss und Auslegung der Transportgesetzgebung der Nachbarstaaten für uns wünschenswerth, weil diese Gesetzgebung seit den Einflüssen des genannten Uebereinkommens in vielen wesentlichen Punkten mit der unserigen übereinstimmt.

Einige wenige Sätze der in den Entscheidungen aufgestapelten Auslegungsregeln seien wegen ihrer besonderen Bedeutung hier angeführt:

1. Die in der V.-O. vorgesehene Begleitung von lebenden Thieren hat nicht zur unbedingten Voraussetzung, dass der Begleiter im Viehwagen mitfahre. Derartige Begleitung erfolgt in der Regel zum Schutze der Thiere gegen Witterungseinflüsse, zur Wartung und ähnlichem, bei dem ein Nachsehen von Zeit zu Zeit genügt. Wird bei einem derartigen Transporte in einer Zwischenstation aus Versehen ein Stück Vieh ausgeladen, so gehört der dadurch entstandene Schaden nicht zu denjenigen, deren Abwendung durch die Begleitung erzielt werden sollte und die Haftpflicht der Bahn tritt ein. Urtheil des Oberlandesgerichts in Darmstadt vom 5. März 1897 (S. 108). § 77 V.-O.

2. Die entgegengesetzte Vermuthung tritt ein, wenn Petroleum in Brand geräth, das in offenen Wagen in Barrels verladen ist. Urth. d. Oberlandesgerichts in Hamburg vom 9. Dez. 1897 (S. 113). § 77 V.-O.

3. Bei Enteignung kann der Enteignete nicht nur das aus der Enteignung selbst, sondern auch diejenigen Nachtheile ersetzt verlangen, welche durch die Ausführung bezw. den Bestand desjenigen Unternehmens verursacht werden, für welches die Enteignung erfolgt ist. Entsch. d. Reichsger. v. 12. Jan. 1898 (S. 115).

4. Als Betriebsunfall im Sinne des § 1 H.-Pf.-G. ist es anzusehen, wenn ein Zugführer beim Notiren der Wagen in eine unverdeckte oder nicht ordnungsmässig verdeckte Löschgrube fällt. Urth. d. Reichsger. v. 11. Febr. 1898 (S. 121).

5. Wer ein Pferd auf einer Wiese frei herumlaufen lässt, begeht eine Fahrlässigkeit im Sinne des Strafrechts, wenn er nicht für genügenden Schutz durch Bewachung, Festbinden oder Abschluss des Raumes der Anlieger sorgt, so dass das Pferd nicht die Wiese verlassen und Schaden anrichten kann. Ist die anstossende Bahnlinie nach der Wiese zu nicht eingefriedigt und läuft das Pferd auf die Bahn zu einer Zeit, zu der ein Zug kommt, so hat sich derjenige, dem die Obhut für das Pferd obliegt, einer fahrlässigen Eisenbahntransportgefährdung gemäss § 316 Abs. 1 St.-G.-B. schuldig gemacht. Urth. d. Reichsger. v. 4. März 1898 (S. 124).

6. Auch einzelne Rangirwagen bilden als Beförderungsmittel einen Eisenbahntransport im Sinne der §§ 315, 316 St.-G.-B. Urth. d. Reichsger. v. 7. März 1898 (S. 125).

Der zweite Theil des Heftes ist reichhaltiger wie in den früheren Heften. Die umfangreiche Bearbeitung des sächsischen Enteignungsrechtes von dem Geh. Regierungsrath Dr. W. Schelcher beginnt den zweiten Theil — bezüglich des ersten vergl. Bd. XII S. 86 ff., Bd. XIV S. 275 ff. —, das besondere Zwangsenteignungsrecht der Eisenbahnen, mit der Darstellung der Voraussetzungen und des Vorverfahrens. Daran schliesst sich der Anfang einer Studie des Amtsrichters Coermann über ein Internationales Uebereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr. Der schon mehreren internationalen Konferenzen unterbreitete, von dem schweizer Juristen Dr. Bonzon neuerdings angelegentlichst der Erledigung empfohlene Entwurf wird inhaltlich mitgetheilt, kritisirt und weiterentwickelt unter Scheidung derjenigen Grundsätze, welche einer internationalen Regelung bedürfen, von denjenigen, deren Festsetzung den Vertragsstaaten zu überlassen ist. Besondere Beachtung verdient eine scharfsinnige Kritik des Einflusses des Bürgerlichen Gesetzbuches auf das Enteignungsrecht durch Geh. Regierungsrath Bering. Die erst zum Theil abgedruckten Rechtsentwickelungen lassen die Auffassung erkennen, dass die Enteignung nach dem 1. Januar 1900 als Hoheitsrecht, nicht mehr als civilrechtlicher Zwangsverkauf anzusehen ist. Von dem Hoheitsrecht wird die Ersatzpflicht gänzlich abgesondert und der Regelung der Einzelstaaten überlassen, bei der das neue Reichsrecht nur ergänzend, nicht aber abändernd in Betracht kommt.

Der Herausgeber der Zeitschrift bietet zwei Abhandlungen: 1. über den Rechtscharakter der Strassen- und Kleinbahnkonzessionen, 2. über die Eisenbahntheilschuldverschreibungen auf Inhaber. In ersterer wird in knapper, übersichtlicher Weise an der Hand der Materialien zu den in Frage stehenden Gesetzen darauf hingewiesen, dass die genannten Konzessionen nicht etwa gewerbepolizeiliche Genehmigungen der Ausübung eines an sich schon bestehenden Rechtes sind, vielmehr ebenso als Ausflüsse des Staatshoheitsrechtes betrachtet werden müssen, wie die Genehmigungen zum Bau von Hauptbahnen. Diese Eigenschaft der Konzession verleiht dem Inhaber das Recht zur Benutzung der Strassen, allerdings unbeschadet etwaiger Entschädigungspflicht.

Der Abschnitt IV des preussischen Gesetzes, betr. das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen, welcher die Theilschuldverschreibungen auf den Inhaber behandelt, verfolgt den doppelten Zweck, einmal der Krediterleichterung zur Förderung des Baues von Kleinbahnen und dann der Gewährung grösserer Sicherheit für die Geldgeber durch Begründung eines hypothekarischen Rechtes an der Bahneinheit für die Inhaber der Theilschuldverschreibungen. Die Bedeutung dieses Rechtsgebietes für das praktische Leben sowie die vielfachen Auslegungsschwierigkeiten des neuen Rechtes lassen die ausführliche Abhandlung, deren Anfang erst zum Abdruck gelangt ist, erwünscht erscheinen.

Die Litteraturübersicht hat die bekannte Reichhaltigkeit.

Als Anhang ist dem vorliegenden Hefte ein 72 Seiten umfassendes Heft beigegeben, in welchem Regierungsrath Dr. Eger die Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zum Kleinbahngesetz erläutert. Dieselbe ersetzt diejenige vom 22. August 1892 und war durch die Ausdehnung dieser Bahnen nothwendig geworden. Die Bemerkungen gehen stets auf die frühere Anweisung zurück und heben insbesondere die Neuerungen nach Bedeutung, Inhalt und Unterschied hervor.

Im zweiten Theile dieses übrigens auch als selbständiges Werk im Buchhandel erscheinenden Heftes (Preis 1,80 ℳ) ist der Wortlaut des Kleinbahngesetzes, der Ausführungsanweisung und der auf Grund der letzteren erlassenen Betriebsvorschriften abgedruckt, die eine sachgemässe Umwandelung der Bahnordnung für die Nebenbahnen enthalten.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Am 1. März d. J. ist der an der Strecke Tilsit-Insterburg zwischen Szillen und Grünheide gelegene Haltepunkt Paballen auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Bahnlinie Walburg-Selz gelegene Haltepunkt Rittershofen, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr gedient hat, wird am 1. April d. J. auch für den Eilstückgutverkehr eröffnet werden.

Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse.

Das Vereinsgüterwagenparkverzeichniss Nr. 74 (k. k. österreichische Staatsbahnen) ist neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden. Durch das neu herausgegebene Verzeichniss werden aufgehoben:

1. das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 61 (September 1892),
2. das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 71 (April 1893),
3. das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 74 (August 1892)

nebst sämmtlichen zugehörigen Nachträgen.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden

Nr. 878 vom 22. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen (abgesandt vom 28. Februar bis 2. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband.

Der nach unserer Bekanntmachung vom 9. v. Mts. bis Ende d. J. in Kraft getretene Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen gilt fortan auch im Verkehr mit Stationen der Eutin-Lübecker und Paulinenaue-Neuruppiner Bahn.

Essen, den 1. März 1899. (627)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Mit Gültigkeit vom 5. d. Mts. wird die Station Taucha des Direktionsbezirks Halle a/S. mit den Frachtsätzen der Gruppe Eilenburg-Leipzig in den Verband aufgenommen.

Altona, den 2. März 1899. (628)

Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

2. Anderweite Abgrenzung von Inspektionsbezirken.

Zum 1. April d. J. tritt die in dem nachstehenden Verzeichnisse dargestellte anderweite Abgrenzung mehrerer Inspektionsbezirke in Kraft:

Inspektionsbezirk	Zugang	Abgang
Betriebsinspektion Liegnitz 2	Raudten ausschl.-Liegnitz ausschl.	Bahnhof Königszelt.
„ Glogau 1	Raudten ausschl.-Steinau einschl.	Bahnhof Glogau (geht in den Dir.-Bez. Posen über)-Raudten ausschl.-Liegnitz ausschl.
„ Breslau 3	Bahnhof Königszelt	Steinau einschl.-Raudten ausschl.
„ Sorau	Hansdorf ausschl.-Sagan ausschl. (wird von der Direktion Posen übernommen).	—
Maschineninspektion Breslau 1	Heidersdorf einschl.-Gnadenfrei ausschl.	—
„ Breslau 2	Hansdorf ausschl.-Sagan ausschl. (wird von der Direktion Posen übernommen).	Bahnhof Liegnitz.
„ Liegnitz (bis 31. 3. d. J. Sitz in Glogau)	Liegnitz einschl.-Königszelt einschl., Striegau-Bolkenhain-Merzdorf ausschl., Striegau-Maltsch ausschl., Jauer-Rohnstock.	Bahnhof Glogau mit Nebenwerkstatt (geht in den Dir.-Bez. Posen über).
Maschineninspektion Görlitz	—	Dittersbach ausschl.-Glatz ausschl.
„ Neisse	Dittersbach ausschl.-Glatz ausschl.	Heidersdorf einschl.-Gnadenfrei ausschl., Liegnitz ausschl.-Königszelt einschl., Striegau-Bolkenhain-Merzdorf ausschl., Striegau-Maltsch ausschl., Jauer-Rohnstock.
Verkehrsinspektion Breslau 1	Ströbel einschl.-Schweidnitz ausschl.	—
„ Breslau 2	Breslau ausschl.-Steinau ausschl., Mochbern ausschl.-Schmiedefeld ausschl. Bahnhof Königszelt.	Liegnitz ausschl.-Greiffenberg ausschl., Goldberg einschl.-Merzdorf ausschl.
„ Glogau	Hansdorf ausschl.-Sagan ausschl. (wird von der Direktion Posen übernommen). Liegnitz ausschl.-Greiffenberg ausschl. Goldberg einschl.-Merzdorf ausschl.	Bahnhof Glogau (geht in den Dir.-Bez. Posen über), Breslau ausschl.-Steinau ausschl., Mochbern ausschl.-Schmiedefeld ausschl. Bahnhof Königszelt.
„ Waldenburg	—	Ströbel einschl.-Schweidnitz ausschl.
„ Neisse	—	Bahnhof Glogau
Telegrapheninspektion Breslau	Hansdorf ausschl.-Sagan ausschl. (wird von der Direktion Posen übernommen).	(geht in den Dir.-Bez. Posen über).

Breslau, den 18. Februar 1899. (629)

Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Bezug auf die Bekanntmachung in Nr. 100 der Vereinszeitung vom 31. Dezember 1898 wird die Gültigkeitsdauer des württ.-schweizer. Gütertarifs Theil II, Heft 1 vom 1. Mai 1891 nebst Nachträgen I—IV (Verkehr mit Stationen der schweizer. Nordostbahn einschl. der Bötzbergbahn) bis zum 31. März 1899 verlängert.

Stuttgart, den 24. Februar 1899. (630)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 15. März d. J. tritt für die Beförderung von Dinassteinen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von unserer Station Zwickau nach der Station Krompach der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn ein Ausnahmetarifsatz in Höhe von 196 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 2. März 1899. (631)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

In Ergänzung unserer Bekanntmachung vom 29. Dezember v. J. bringen wir zur Kenntniss, dass die im diesseitigen Binnengütertarif enthaltenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung gemäss den Vorschriften unter I 2 dieser Ordnung genehmigt worden sind. (632)

Dahme (Mark), den 27. Februar 1899.
Die Direktion.

Mit Gültigkeit vom 20. März alten/1. April neuen Stils 1899 wird zum direkten deutsch-russischen Ausnahmetarif 7 b für Getreide usw. der I. Nachtrag eingeführt. Er enthält Frachtsätze von neu eröffneten russischen Stationen der Charkow-Nikolajew-, Ekaterinen-, Kursk-Charkow-Sewastopoler-, Riga-Oreler-, Südost-, Südwest-, Sysran-Wjasma und Wladikawkas-Eisenbahn, ferner neue Frachtsätze nach Bromberg, Stettin, Liebau, Mittelwalde und verschiedenen schlesischen Transitstationen, sowie nach Hoek van Holland und Tarifberichtigungen. Soweit durch letztere in einzelnen Fällen Frachtvertheuerungen eingeführt werden, gelten dieselben erst vom 4/16. April d. J. alten/neuen Stils ab. Druckstücke des Tarifnachtrages sind auf den Verbandstationen erhältlich.

Bromberg, den 28. Februar 1899. (633)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 3 vom 1. November 1897.

Vom 10. März d. J. ab wird die Station Payerbach-Reichenau S.B. in den für Magnesit geltenden Ausnahmetarif Nr. 14 B aufgenommen.

Die Schnittsätze südlich vom Schnittpunkte betragen für 100 kg 42,5 ₰.

Die Schnittsätze nördlich vom Schnittpunkte sowie die sonstigen Anwendungsbedingungen sind aus dem Tarif zu ersehen.

Breslau, den 1. März 1899. (634)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Militärbahn-Staatsbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. März 1899 ab werden die Stationen Cavelwisch, Grabow a/O., Jasenitz, Kratzwiek, Pölitz, Pommerensdorf, Stettin-Westend, Torney, Vulkan-Bredow, Zabelsdorf und Züllchow des Bezirks Stettin in den Militärbahn-Staatsbahnverkehr einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau hier, Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Februar 1899. (635)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-hessischer Verkehr. Gruppentarif IV/VI.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Geisenheim, Hirzenhain, Lollar und Strassebersbach des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in den Seehafenausnahmetarif E für Eisen und Stahl mit Frachtsätzen der Abtheilungen I, II a und II b als Versandstationen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Frankfurt a/M., den 24. Februar 1899. (636)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände.

Unter Aufhebung der seit dem 1. August 1889 gültigen Ausgabe (nebst Nachträgen) wird am 1. April 1899 ein neuer Theil I, Abtheilung B, der deutsch-schweizerischen Gütertarife — die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation enthaltend — eingeführt. Verkaufspreis 1,80 ℳ.

Karlsruhe, den 25. Februar 1899. (637)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Grossh. Generaldirektion der
Staatseisenbahnen.

Sächsisch-österreichischer und sächsisch-österreichisch-ungarischer Verband.
Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. an werden nachstehende Verbands-Frachtsätze für Sendungen zwischen Bodenbach/Tetschen und Reichenberg aufgehoben und durch die ebenfalls mitverzeichneten, den Tarifen für die Grenzverkehre entnommenen Frachtsätze ersetzt.

Zwischen Reichenberg und	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig									
	Eilgut	Stückgutkl.		Wagenladung		Spezialtarife				Ausnahmetarif für Getreide
		I	II	A 1	B	A 2	I	II	III	
Bodenbach/Tetschen	gültig bis 14. April 1899									
	312	133	113	90	85	78	75	63	44	66
	gültig vom 15. April 1899									
	319	136	115	90	85	75	72	63	44	68

Dresden, den 28. Februar 1899. (638)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin etc.
Mit Gültigkeit vom 5. März 1899 werden die Stationen der Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Gleichzeitig treten für einige Stationen der Prignitzer und der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn ermässigte Sätze in Kraft.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.
Breslau, den 24. Februar 1899. (639)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn- und thüringisch-hessisch-sächsischer Verkehr.
Der mit Bekanntmachung vom 22. März 1898 eingeführte und durch Bekanntmachung vom 1. Juni bezw. 20. November 1898 bis Ende Dezember 1898 verlängerte Ausnahmetarif für Eis tritt unter denselben Bedingungen in dem bereits früher bezeichneten Umfange und unter Beitritt der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn mit sofortiger Gültigkeit bis Ende Dezember d. J. wieder in Kraft. Gleichzeitig wird derselbe im thüringisch-hessisch-sächsischen Verkehr zwischen Station Eisenberg (S. A.) der Eisenberg-Crossener Eisenbahn einerseits und den Verbandsstationen der sächsischen Staatsbahn andererseits wieder in Kraft gesetzt und zwar ebenfalls bis Ende Dezember d. J.
Erfurt, den 24. Februar 1899. (640)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr.
Am 1. März 1899 erscheint zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. vom 1. November 1898 der Nachtrag II, enthaltend einige Berichtigungen und geänderte Frachtsätze im Verkehr nach verschiedenen östlichen Stationen.
Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. April 1899 ab gültig.
Essen, den 27. Februar 1899. (641)
Königliche Eisenbahndirektion.

Russisch-ostpreussischer Verkehr über Grajewo.
Mit Gültigkeit vom 17. Februar a./1. März n. St. 1899 wird zum Gütertarif der I. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält für die Richtung nach Russland die Aufnahme der Station Kamenskaja der russischen Südostbahnen, andere Frachtsätze für Eilgut, einen neuen Ausnahmetarif V für Fahrzeuge, sowie Berichtigungen und Ergänzungen. Druckstücke des Nachtrages sind bei unserer Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof unentgeltlich zu beziehen.
Direktion (642H&V)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königsberg-Warschauer Verkehr über Grajewo.
Mit Gültigkeit vom 17. Februar a./1. März n. St. 1899 wird zum Gütertarif der III. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Eilgut und die beiden Stückgutklassen für die deutschen Strecken in der Richtung nach Russland, Aufnahme neuer russischer Stationen in den Ausnahmetarif 7 für Heringe, einen neuen Ausnahmetarif 16 für Eisenbahn- und Strassenfahrzeuge, welcher für Eisenbahn-Personen- und Güterwagen auf eigenen Achsen Tariferhöhungen bringt, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Die Tariferhöhungen gelten erst vom 3./15. März d. J. a/n. St. ab. Druckstücke des Nachtrages sind bei unserer Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof unentgeltlich zu haben.
Königsberg, den 27. Februar 1899.
Direktion (643H&V)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch - Dortmund - Gronau-Enscheder Kohlenverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Bobeldyk und Obdam der holländischen Eisenbahn in den Ausnahmetarif A für den vorgenannten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Dortmund, den 23. Februar 1899. (644)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion
der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Rheinisch - westfälisch - österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Frachtsätze für Eis in Wagenladungen.
Mit Wirksamkeit vom 3. März 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1899 gelangen für Transporte von Eis, bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, folgende direkte Frachtsätze zur Einführung:

von Kitzbühel nach:
Mühlheim am Rhein . . 1,28 *M.*
Coblenz (Moselbahnhof oder Rheinbahnhof) . 1,16 „
Köln-Deutz . . . . . 1,28 „
Köln-Gereon . . . . . 1,29 „
für 100 kg.

Das Auf- und Abladen ist Sache der Parteien.
Wien, am 25. Februar 1899. (645)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. 2. Heft. Elsass-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.
Mit Wirkung vom 1. März 1899 gelangt eine Neuauflage des Tarifs für den vorbezeichneten Güterverkehr zur Einführung, wodurch das seitherige Tarifheft vom 1. Juli 1895 nebst Nachträgen aufgehoben wird.
Durch die Neuauflage sind einige elsass-lothringische und württembergische Stationen mit direkten Frachtsätzen neu einbezogen worden, auch wurden einige neue Ausnahmetarife aufgenommen.
Der Verkaufspreis beträgt 1 *M.* pro Exemplar. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. April d. J. in Kraft. Auskunft über die eintretenden Frachterhöhungen ertheilen die betheiligten Stationen.
Stuttgart, den 27. Februar 1899. (646)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit sofortiger Wirkung wird im Verkehr zwischen Maxau und Pforzheim für Kies ein ermässigter Frachtsatz von 0,16 *M.* für 100 kg eingeführt.
Karlsruhe, den 27. Februar 1899. (647)
Generaldirektion.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Aufhebung des im Theil II, Heft 3 des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen enthaltenen Tarifes für die Lokalbahn Böhmisch-Leipa-Niemes.
Zufolge Ueberganges der Lokalbahn Böhmisch-Leipa-Niemes in das Eigenthum und in den Betrieb der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft mit Ende Dezember 1898 tritt der vorläufig in Geltung gebliebene im Theil II, Heft 3, II. Abtheilung des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen sub B Nr. 3 enthaltene Tarif für die Lokalbahn Böhmisch-Leipa-Niemes am 1. März 1899 ausser Kraft und gelangt der von der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ Nr. 19 vom 16. Februar 1899 bereits kundgemachte neue Tarif in Wirksamkeit.
Die dadurch bedingte Richtigstellung des Theiles II, Heft 3 und des Heftes für „gemeinsame Beilagen“ des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen wird im Wege des nächsten zur Ausgabe gelangenden Tarifnachtrages erfolgen.
Wien, am 27. Februar 1899. (648)

Rheinisch - westfälisch - österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Tarif Theil II, Heft 4 vom 1. Dezember 1893.
Aenderung der Tarifbestimmungen im Ausnahmetarife 2 (für Holz etc.).
Die im Ausnahmetarife 2 für die Beförderung von Holz etc. im obenbezeichneten Gütertarif enthaltene beschränkende Bestimmung, laut welcher dieser Ausnahmetarif auf die unter Punkt a) und b) angeführten Holzgattungen nur bei Zahlung der Fracht „für das Ladegewicht

des verwendeten Wagens“ angewendet wird, entfällt und erhält diese Bestimmung mit Wirksamkeit vom 15. März 1899 folgende Fassung:

„Die unter Punkt a)—d) angeführten Artikel werden nur bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, jedoch für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief zu den nachfolgenden Frachtsätzen befördert.“

Wien, am 23. Februar 1899. (649)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänische Eisenbahnen.

Am 1. März l. J. tritt der Nachtrag VIII zum Theil II des Lokalgütertarifs in Kraft. Preis 50 bani. (650)

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Im Binnentarif erhält das Waarenverzeichniss des Kalitarifs mit sofortiger Gültigkeit die unterm 11. d. Mts. seitens der königlichen Eisenbahndirektion Berlin für die Gruppen- und Gruppenwechseltarife der preussischen Staatsbahnen bekannt gemachte Fassung.

Neustadt O/S., den 28. Februar 1899. (651)

Die Direktion.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Im Binnentarif erhält das Waarenverzeichniss des Kalitarifs mit sofortiger Gültigkeit die unterm 11. d. Mts. seitens der königlichen Eisenbahndirektion Berlin für die Gruppen- und Gruppenwechseltarife der preussischen Staatsbahnen bekannt gemachte Fassung.

Rawitsch, den 28. Februar 1899. (652)

Die Direktion.

Ostrowo-Skalmierzycer Eisenbahn.

Im Binnentarif erhält das Waarenverzeichniss des Kalitarifs mit sofortiger Gültigkeit die unterm 11. d. Mts. seitens der königlichen Eisenbahndirektion Berlin für die Gruppen- und Gruppenwechseltarife der preussischen Staatsbahnen bekannt gemachte Fassung.

Ostrowo, den 28. Februar 1899. (653)

Der Kreisausschuss des Kreises Ostrowo.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Tarifermässigung.

Im Lokalverkehr der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn kommen vom 10. März d. J. ab die Kilometerzuschläge für nachstehende Artikel in Fortfall:

1. Rüben des Spezialtarifs III, sowie Schnitzel, auch gedörrte und getrocknete, Schnitzabfälle und Köpfe davon, Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung, auch gemahlen, Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm);
2. Ziegelsteine, Dachsteine (Dachziegel, Pfannen), Chamottesteine, Lehmsteine, Drainröhren. (654)

Die Direktion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Der mit Bekanntmachung vom 12. September v. J. auf den 1. November v. J. angekündigte Nachtrag 1 zum diesseitigen Binnen-Personentarif ist erst am 1. Februar d. J. zur Ausgabe gelangt. (655)

Dahme (Mark), den 27. Februar 1899.

Die Direktion.

4. Lieferfristen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Verlängerung der Lieferfristen anlässlich der Einschränkung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen.

Von Sonntag, den 5. März d. J. angefangen, wird in der Zeit bis 31. August d. J. an Sonntagen und am zweiten Oster- und Pfingsttage der Güterverkehr auf den im Betriebe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Strecken eingeschränkt.

Aus diesem Grunde werden mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Februar l. J. Z. 9478/16 für das Jahr 1899 vom Tage der Veröffentlichung bis zum 31. August 1899 die Lieferfristen für Güter, deren Beförderung auf den angeführten Strecken an einem in den bezeichneten Zeitabschnitt fallenden Sonntage oder an einen der bezeichneten Festtage unterbrochen wird um diese Tage nach Maassgabe des § 63 (11) des Betriebsreglements verlängert.

Die Thatsache einer solchen Unterbrechung wird auf dem Frachtbriefe handschriftlich oder mittelst Stampiglie vermerkt werden; doch bleibt es der Eisenbahn vorbehalten, den Nachweis, dass die Beförderung unterbrochen wurde, auch in anderer Weise zu erbringen.

Auf Eilgüter und lebende Thiere findet diese Lieferfristverlängerung keine Anwendung.

Wien, im März 1899. (655a)

Die Direktion.

5. Verdingungen.

Lieferung einer Schiebebühne.

Die Lieferung und Aufstellung einer 7,00 m langen Schiebebühne für die Centralwerkstätte dahier soll öffentlich vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen bei dem Unterzeichneten zur Einsicht offen und können auch gegen portofreie Einsendung von 40 ₰ daselbst bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift „Angebot für Lieferung einer Schiebebühne“ versehen, bis 13. März l. J., Vormittags 10 Uhr, bei dem Unterzeichneten einzureichen.

Darmstadt, den 23. Februar 1899. (656)

Bauinspektor der Main-Neckarbahn.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes der österreichischen Linien an:

800 Metercentner Jutefäden (Putzjute), lieferbar in Raten à 100 Metercentner in der zweiten Hälfte der Monate März, April, Juni, Juli, September, Oktober, Dezember 1899 und Januar 1900 und

100 Metercentner gehechelten Hanf (Maschinen-Spitzhanf),

zu liefern 25 Metercentner prompt, den Rest nach Bedarf, sicher zu stellen und ladet hiermit zur Betheiligung an der bezüglichen Konkurrenzverhandlung ein.

Die Offerten — mit einer Stempelmarke à 1 Krone — sind für jeden der bezeichneten Artikel gesondert zu verfassen und unter Couvert versiegelt, mit der Aufschrift „Offerte auf Lieferung von Jutefäden“ beziehungsweise „gehechelten Hanf“ versehen bis längstens den 10. März l. J., 11 Uhr Vormittags, bei der Materialverwaltung Südbahnhof, Restaurationsgebäude I. Stock einzureichen, woselbst auch die Offertenbedingnisse behoben, eventuell per Post bezogen werden können.

Offerten, welche nicht vorschriftsmässig adjustirt sind oder nach dem festgesetzten Termine einlangen, werden nicht berücksichtigt.

Wien, im Februar 1899. (657)

Die Materialverwaltung.

Verdingung

der Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für das Rechnungsjahr 1899 für die königlichen Eisenbahndirektionen Altona, Cassel, Erfurt, Hannover, Münster i/W., und zwar:

A. 103000 kg **Leinöl,** 41000 kg **Terpentinöl,** französisches, 300 kg **Bimstein,** natürlicher, 900 Stück **Bimstein,** gepresster, 700 kg **Borax,** 3400 kg **Hornspäne,** 330 kg blausaures **Kali,** 4600 kg **Kolophonium,** 600 kg **Leim,** 2000 l **Petroleumspiritus,** 100 kg **Salmiak,** 2200 kg **Salzsäure,** 400 kg **Schellack,** 250 kg **Wachs,** 1500 Stück **Waschschwämme,** 12000 l **Spiritus,** denaturirter, 4500 kg **Terpentinöl,** gewöhnliches;

B. 511 Mille **Bekleidungsschrauben,** 1681 Mille **Schrauben mit Muttern,** 812 Mille **Schraubenmuttern.**

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 14. März 1899,

zu A Vormittags **10 Uhr,**

„ B „ **11** „

Zuschlagsfrist

zu A bis 8. April 1899,

„ B „ 30. März 1899.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt, gegen Einsendung von:

50 Pf. für Gruppe A } **(nicht in**

80 „ „ „ B } **Briefmarken)**

unter genauer Bezeichnung der Gruppen vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8A I Erdgeschoss, Zimmer 12, abgegeben.

Hannover, den 27. Februar 1899. (658)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Ausführung sämmtlicher Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung:

a) des Empfangsgebäudes und Güterschuppens,
b) des Abort- und Stallgebäudes,
c) eines Zweifamilienwohnhauses für Unterbeamte

auf Bahnhof Brilon (Stadt) der Neubaustrecke Brilon-Geseke.

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 24. März d. J., Vormittags 11 Uhr, im diesseitigen Dienstgebäude.

Zuschlagsfrist bis zum 21. April d. J., Abends 6 Uhr.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen und Entwurfszeichnungen liegen hierselbst zur Einsicht auf und können erstere gegen vorherige Einsendung von 6 ℳ (in Baar) von uns bezogen werden.

Brilon, den 1. März 1899. (659)

Königliche Eisenbahnbauabtheilung 2.

6. Offene Stellen.

Ein mit den Registratur- und Kalkulaturarbeiten völlig vertrauter

Büreauassistent

(jüngeren Alters u. unverheirathet) für eine Nebenbahn zum baldigen Eintritt gesucht. Anfangsgehalt 900-1000 ℳ. Offerten sub N. O. P. 847 an die Exped. d. Ztg. z. r. (660)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 21. September Vorm. gemeldet.

Nr. 18. Berlin, am 27. September 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A	—	1	—	Gussrohr —	6	1	Elsenau	K. E.-D. Bromberg	
2	A C	40742	1	Pack	Papier —	16	2	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
3	A E	1801	1	Sack	Säcke —	21	3	Wunsiedel	„	
4	A E G	981	1	Kiste	gefüllt —	50	4	Mannheim	Direktion Mainz	
5	A H	5829	1	„	gefüllt —	—	5	„	„	
6	A K	1175	1	„	leer —	25	6	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Berlin.
7	A P	6308	1	Korb	1 leere Blechflasche —	10	7	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
8	A R	100	1	Koffer	gefüllt —	25	8	Gemünden	Bayerische Stsb.	
9	A S	327	1	—	Pianinokiste —	—	9	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
10	A S C	693	1	Kiste	— —	37	10	Bergen a. D.	K. E.-D. Magdeburg	
11	A W	23	1	Kette	— —	19	11	Aschersleben	„	9,5 m lg.
12	A W	38	1	Reisekorb	? —	—	12	Nienhagen	K. E.-D. Hannover	
13	B B	8722	1	Ballen	gefüllt —	144	13	Mannheim	Direktion Mainz	
14	B C	993/5	3	„	gefüllt —	54	14	„	„	
15	B M	7226/7	2	Kisten	unbekannt —	34,5	15	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
16	B R	{28 / 30—32}	4	—	Verschläge —	76	16	Posen	K. E.-D. Posen	
17	B & S	1792	1	Kiste	leer —	8	17	Bretten	Württemberg. Stsb.	
18	C B	12298	1	Ballon	gefüllt —	43	18	Westend	K. E.-D. Berlin	
19	C B	14	1	Bund	3 Stück weisse Stangen	2,5	19	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
20	C G B	14421	1	Kiste	Chokolade —	20	20	Naunhof	Sächsische Stsb.	beschr.: Naunhof.
21	C H	7522	1	Fass	leer —	20	21	Potsdam	K. E.-D. Berlin	Gut trägt Zollplomben Herbesthal.
22	C K	{4088 / 4091}	2	Fässer	unbekannt —	265	22	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
23	C L S	22286	1	Ballen	Leinen —	145	23	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
24	C R & R	1365/66	2	Pack	Waagbalken —	40	24	Mannheim	Badische Stsb.	
25	C S	1	1	Ballen	Umzugsgut —	15	25	Duisburg	K. E.-D. Essen	
26	C S	—	1	Kiste	Preisselbeeren —	72	26	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	verkauft.
27	C S	4846	1	Korb	alte Kleider —	20	27	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
28	C V	264	1	Fass	leer —	?	28	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
29	D	6378	1	Ballen	Leinen —	69	29	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	bekl.: Köln-Deutz-Emmerich.
30	D A G	4869	1	Kiste	? —	—	30	Emmerich	„	
31	D Z	9464	1	Korb	gefüllt —	100	31	Spandau	K. E.-D. Berlin	
32	E	22/24	{2 / 1}	Koffer / Schliesskorb	gefüllt —	150	32	Mannheim	Direktion Mainz	
33	E	1963	1	Verschlag	polirte Eisenplatte —	38	33	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
34	E C	4	1	Pack	8 leere Kisten —	9	34	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
35	E C	156	1	Kiste	Ammonpersulfat —	57	35	Hannover N.	„	
36	E C	2294	1	—	eisernes Rad —	44	36	Mannheim	Direktion Mainz	
37	E K	769	1	Ballen	Leinen —	55	37	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
38	E L	1522	1	Kiste	leer —	70	38	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
39	E P	29670	1	„	Hohlglas —	53	39	Mannheim	Badische Stsb.	
40	E P	11526	1	Ballot	rothgrünes Garn —	11	40	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
41	E S	4651	1	Kiste	Seifenpulver —	30	41	Heidelberg	Badische Stsb.	
42	F	5582	1	Pack	4 Handwagenräder —	—	42	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
43	F A L	680	1	—	Sophagestell —	—	43	„	„	
44	F B C	52	1	Decke	— —	—	44	Spandau	K. E.-D. Berlin	von Eydtkuhnen.
45	F C	4299	1	Sack	Erbsen —	52	45	Löhne i/W.	K. E.-D. Hannover	
46	F G C	3864	1	Pack	Kartons —	18	46	Hamburg	K. E.-D. Altona	
47	F H M	476	1	„	{1 Messingventil — / 3 Gummiringe — / 1 Gummischlauch, 30 m lg. —}	2,5	47	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
48	F K	6464	1	Stange	{□ Stahl, daran gebunden 1 Stück Stahl in Leinwand}	7	48	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
49	F K	3057	1	Kiste	? —	26	49	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
50	F R	—	6	Kolli	gusseis. Kesselofen —	{80 1 / 50 „}	50	Coblenz	K. E.-D. Köln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
51	F S	7337	1	Sack	Gummi —	99	51	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
52	F S S	7345	1	Korb	Eisenwaaren —	69	52	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
53	G	—	1	Pack	alte Eisenspindeln —	12	53	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
54	G	710	1	„	Eisenwaaren —	16,5	54	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
55	G A E	1	1	Ballen	Gewebe —	—	55	Emmerich	K. E.-D. Essen	
56	G E	1	1	„	leere Säcke —	88	56	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
57	Geb. H	40878	1	Kübel	Fett —	22	57	Berchtesgaden	Bayerische Stsb.	
58	G F	1/4	4	Kolli	Umzugsgut —	209	58	Mannheim	Direktion Mainz	
59	G G	4292	1	Kiste	{ Kleider u. Küchengeräthe }	70	59	Duisburg	K. E.-D. Essen	
60	G H	495	1	Kanne	Oel —	15,5	60	Altenschwand	Bayerische Stsb.	
61	G M	9391	1	Kiste	gefüllt —	65	61	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
62	G O E	221 277	2	—	Ketten —	—	62	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
63	G S	193	1	Ballen	gefüllt —	36	63	Mannheim	Direktion Mainz	
64	G W	5406	1	„	gefüllt —	54	64	„	„	
65	G W	5384	1	„	— —	15	65	Kiel	K. E.-D. Altona	{ bekl. Osnabrück-Gottorf.
66	H	—	10	Kolli	Guss —	20	66	Eberbach	Direktion Mainz	
67	H	5246	1	Rolle	Blei —	209	67	Aachen	K. E.-D. Köln	
68	H	—	1	Kugel	(eiserne) —	15	68	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
69	H	9695	1	Korbkanne	gefüllt —	—	69	Mannheim	Direktion Mainz	
70	H B	—	1	Koffer	— —	18	70	Berlin P. Eilg.	K. E.-D. Berlin	
71	H B C	—	1	Gestell	Transportschlitten —	—	71	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
72	{ HBN }	501/04	4	Säcke	Holzspunde —	99	72	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
73	H H	8389	1	Kiste	? —	127	73	Mühlhausen Th.	K. E.-D. Erfurt	
74	H K	2519	1	„	leer —	19	74	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
75	H K	5	1	„	leer —	115	75	Plagwitz-L.	Sächsische Stsb.	{ beschr.: Leipzig.
76	H S	9	1	„	Hufnägel —	16	76	Grossenhain B. D.	„	
77	J	1	1	—	Blecheimer —	4	77	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
78	J B	—	1	Korb	Packheu —	10	78	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
79	J B	51	1	Pack	4 Stück Eisentheile —	3,5	79	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
80	J G	740	1	Korb	1 gefüllte Blechbüchse	30	80	Hamm	K. E.-D. Essen	
81	J S	650	1	Ballen	Papier —	27	81	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
82	J V	62	1	Fass	leer (143 Liter) —	43	82	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
83	K	—	1	—	{ eis. Stange nebst Muff u. Gewinde }	47	83	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
84	K	2706	1	Ballen	Peitschen —	17	84	Sinzig	„	
85	K	—	1	—	Blechhafen —	—	85	Mannheim	Direktion Mainz	
86	K	255	1	Kiste	eis. Feilen —	76	86	Berlin H u. L.	K. E.-D. Berlin	von Remscheid.
87	K A W	7296	1	„	Eisenwaaren —	35	87	Hechingen	Württemberg. Stsb.	
88	K B	—	10	Bunde	Bambusrohr —	?	88	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
89	L	19	1	Verschlag	Marmor —	138	89	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
90	L	47	1	Fass	Wein —	65	90	Bamberg	Bayerische Stsb.	
91	L	1	1	Ballen	Hopfensäcke —	62	91	Mannheim	Badische Stsb.	
92	L F	8153	2	—	Bettrahmen —	19	92	„	Direktion Mainz	
93	L & R	15	1	Kiste	leer —	55	93	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
94	L V	137	1	Fass	Theer —	145	94	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
95	L W	{ 6414 oder 1069 }	1	„	leer —	16	95	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
96	M	9084	1	Kiste	Käse —	40	96	Mannheim	Direktion Mainz	
97	M A V	—	4	—	hölz. Riegel —	—	97	Kandrzin	K. E.-D. Kattowitz	
98	M B	—	1	Kiste	Beeren —	5	98	Bayreuth	Bayerische Stsb.	
99	M B	14749/50	2	Bunde	neue Säcke —	63	99	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
100	M F	3634	1	offen	eisernes Rohr —	9,5	100	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
101	M H	2958	1	Ballen	36 Bieberhemden —	20	101	Coblenz	K. E.-D. Köln	
102	M R	122	1	Kiste	leer, gebr. —	17	102	Hechingen	Württemberg. Stsb.	
103	M R	4613	1	Ballen	gefüllt —	89	103	Mannheim	Direktion Mainz	
104	N F	2	3	—	⊐-Eisen, 1,8 m lg. —	204	104	Misburg	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
105	N S	7211	1	Kiste	neue Wintermützen —	19	105	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
106	{ P auch M 10 }	1	1	Ballen	Bettfedern —	6	106	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	
107	P B	8827	1	Kiste	gefüllt —	65	107	} Mannheim	Direktion Mainz	
108	P B	8718	1	„	gefüllt —	65	108			
109	P D	—	1	„	Beeren —	42	109	Würzburg	Bayerische Stsb.	
110	P F M	3	1	Fass	leer —	13	110	Coblenz	K. E.-D. Köln	
111	P H	115	2	Stäbe	Stabeisen —	—	111	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
112	P O	800	1	Kiste	{ alte Schrauben, Brettstückchen, 1 alte Kneifzange }	13	112	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
113	P W	II	1	Pack	5 leere Körbe —	12	113	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
114	{ R 22374 }	35	8	—	{ Achsschenkel mit Büchsen }	80	114	Krefeld	K. E.-D. Köln	
115	R B	8835	1	Ballen	gefüllt —	71	115	Mannheim	Direktion Mainz	
116	R H	{ 8182 8186 }	2	Kisten	leer —	117	116	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
117	R S R B	3.4.3.1.3.2	6	Pack	Pöklinge —	129	117	Zwickau	Sächsische Stsb.	verkauft.
118	R S	40897	1	„	Schmirgelleinen —	48	118	Bonn	K. E.-D. Köln	
119	R T	—	1	Sack	Holzstifte —	4	119	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
120	R W	2059	1	Ballen	anschein. Segeltuch —	24	120	Engelskirchen	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
121	R W	2425	1	Ballen	Röcke u. Hosen —	11	121	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
122	S	190 220	1	Kiste	Schrauben —	26	122	Mannheim	Badische Stsb.	
123	S	—	4	—	eiserne Träger —	—	123	Guntersblum	Direktion Mainz	
124	S	—	1	Kiste	Eier —	14	124	Gemünden	Bayerische Stsb.	
125	S	—	1	Pack	Spahnkörbe —	16	125	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
126	S	3327	1	Fass	Eisenwaaren —	340	126	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
127	S B & Co	43213	1	Kiste	gefüllt —	36	127	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
128	S & Co	1380	1	„	ansch. Margarine —	—	128	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
129	S F	2880	1	Ballen	gefüllt —	21	129	Mannheim	Direktion Mainz	
130	S M	660	1	Kiste	leer —	19	130	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
131	S N	1136	1	Bund	Stahl —	37	131	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
132	S P C	161	1	Kiste	vernickelte Sicherheitsrasirmesser	29	132	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
133	S R	1569/70	2	Kisten	feine Glaswaaren f. Lampen	200	133	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
134	S & S	6429	1	Kiste	? —	260	134	Mittweida	Sächsische Stsb.	
135	T D	210	1	Fass	Wein —	26	135	Düsseld.=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
136	T R	—	1	Bund	5 Heerdringe —	4	136	Hoyer	K. E.-D. Altona	
137	V E	—	1	Korb	Ananas —	21	137	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
138	V Z	—	1	Kiste	Rosinen —	10	138	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
139	W	2	1	—	eiserner Träger —	36,5	139	Minden	K. E.-D. Hannover	
140	W	—	1	Korb	frisches Obst —	?	140	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
141	W & B	118	1	Fass	leer —	15	141	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
142	W B G	1146	1	„	leer —	31	142	Hamburg B.	„	
143	W M	—	1	Fässchen	Fische —	5	143	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
144	W O	10	1	—	Musterkoffer —	60	144	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	*)
145	W R	I	2	Stück	Eisenplatten —	4	145	Dresden=A.	Sächsische Stsb.	weisse 6 eingegossen.
146	W W	315	1	Ballen	Leder —	23	146	Mülheim a. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
147	Z B	1230	1	Kiste	leer —	5	147	Mannheim	Direktion Mainz	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
148	Altona	46239 46259	1	Kollo	eis. Rungen —	—	148	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
149	Berlin	—	1	—	Holzrahmen —	5	149	Berlin Ostb.	„	
150	D N Berlin	3213	1	Kiste	eiserne Nieten —	24	150	„	„	
151	(L im Dreieck) Berlin	—	1	„	1 Hutschachtel mit Cylinderhut	14	151	„	„	
152	R Berlin	III	1	„	Lampenfüsse, Plätteisen, Esslöffel	25	152	„	„	
153	Z H Berlin	10	1	Blechcylinder	Honig —	46	153	„	„	
154	Breslau	38609	1	Wagen	eiserne Röhren —	10 000	154	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
155	Brsl.	37344	1	„	18 hölz. Schwellen —	—	155	Herne	K. E.-D. Essen	
156	Eichb. Brauer.	1459 14853	2	Fässer	leer —	62	156	Mannheim	Direktion Mainz	
157	Dresden=Fr.	—	1	—	Reifeneisen —	79	157	Nossen	Sächsische Stsb.	6,50 m l., 8 cm br., 2 cm stark.
158	Essen	66773	1	Wagen	40 Fässer Petroleum	—	158	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	**)
159	E P Nachf.	2209	1	Kiste	Schuhe —	45	159	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
160	Friedmann Posen	135	1	Fass	leer —	7	160	Posen	K. E.-D. Posen	
161	Gaedke-Hamburg	—	2	Kisten	leer —	18	161	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
162	Ingenieur Richard Gradmann Nürnberg	—	1	Kiste	gebrauchte Kleidungsstücke	127	162	Düsseldorf=Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
163	Güssow	—	1	Käfig	lebende Hühner —	20	163	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
164	Han.	25098	1	Wagen	Asphaltkies —	—	164	Neumühl	K. E.-D. Essen	
165	Heyl	—	1	Korb	Fahrrad —	25	165	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
166	Kahn	—	1	—	Viehbarriere —	—	166	Uffenheim	Bayerische Stsb.	
167	Sch. Köln=Lindenthal	314	1	Kollo	Eisendeckel —	4	167	Düsseldorf=Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
168	H. T. Königsberg i. Pr.	1191	1	Ballen	Tuche —	40	168	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
169	Fahrradwerke Mahnkopf Halensee	9150	1	—	Damenfahrrad —	—	169	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	bezettelt: Breslau Nr. 411.

*) Zu Gep.-Sch. 297 Cassel-Erfurt.
**) Fässer sind gez.: S. M. Schibanff & Co.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
170	Münchner Kindl	21	17	—	Eisenbleche	—	170	Mertingen	Bayerische Stsb.	
171	Neustadt	4753	1	Kiste	Chokolade	15	171	Vorsfelde	K. E.-D. Hannover	
172	A G Nordenburg	3740	1	Fass	ansch. Theeröl	243	172	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
173	1. Pilsener Brauerei	—	1	—	leeres Fass	34	173	Kosten	K. E.-D. Posen	
174	Pilsener Br.	59704	1	—	leeres Fass	35	174	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
175	K. Virk	—	1	Kiste	gefüllt	37	175	Mannheim	Direktion Mainz	
176	M. C. Warschau	33	1	Verschlag	Maschinentheil	46	176	Brake i/W.	K. E.-D. Hannover	
177	H. R. Wobbe Joh. Kahl	—	1	Lattenkiste	leer	23	177	Ratzeburg	K. E.-D. Altona	
178	Frau Welsch	—	2	Schliesskörbe	gefüllt	31	178	Mannheim	Direktion Mainz	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
179	roth	1	1	Stange	Winkeleisen	12,5	179	Plessa	K. E.-D. Halle a/S.	
180	—	7	1	—	Werkzeugkasten	—	180	Leipzig M. B.	„	
181	—	13	1	Korb	Obst	8	181	Strasskirchen	Bayerische Stsb.	
182	—	67	1	—	Bodenkarre	—	182	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
183	—	89 —	1 1	Reisekorb Packet in braun. Pappe	— ?	?	183	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	zu Gepäckschein 89, Oberhof-Erfurt.
184	—	104 110	2	Stück	leere Seifenfässer	7,5	184	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
185	—	1603	1	Kiste	?	—	185	München Südb.	Bayerische Stsb.	
186	—	2327	1	Bund	3 Stangen Rundmessing	27	186	Plagwitz-Lindenau	K. E.-D. Halle a/S.	
187	—	8653	1	Brod	Zucker	—	187	Haidhof	Bayerische Stsb.	
188	—	9054	1	Fass	?	53	188	München Centr. B.	„	
189	—	11359 Français	1	Stange	Rundstahl	40	189	Gera	Sächsische Stsb.	3,75 m l.
					D. Güter m. Zeichen vers.					
190		—	1	Bund	4 Masch.-Theile	13	190	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
191		5986	1	Kiste	leer	9	191	Bingerbrück	Direktion Mainz	
192	C	3804	1	„	1 gefüllte Glasflasche	14	192	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
193	MS	—	1	„	?	—	193	Emmerich	„	bekl.: Köln-Ger.-Amsterdam.
194	4 W	1774	1	„	Wollwaaren	150	194	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
195	/ roth	—	1	—	Pflugeisen	13	195	Gr.-Vegesack	K. E.-D. Hannover	
196	weisser Strich	—	2	Stück	blech. Ofenrohre	2	196	Ober-Glogau	K. E.-D. Kattowitz	
197	weisser Strich	—	1	—	Radsatz	—	197	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
198	/ roth	—	1	Stange	Gasrohr	20	198	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
199	weiss	—	1	Kollo	Anker	?	199	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
200	—	—	1	Korb	1. Blechflasche	10	200	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
201	—	—	1	—	Brett, 2,60 m lg., 0,33 m br.	12	201	Jadownik	K. E.-D. Bromberg	
202	—	—	13	—	Bretter	—	202	Brieg	K. E.-D. Breslau	
203	—	—	1	Korb	Birnen	90	203	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
204	—	—	1	„	Birnen	10	204	Ulm Eilg.	„	
205	—	—	1	Bund	Bügelstahl	15	205	Heidelberg	Badische Stsb.	
206	—	—	1	Paar	gebr. Damenlackschuhe	—	206	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
207	—	—	1	Segeltuchsack mit Schloss	Damenwäsche	7	207	Mannheim Bhf.	Badische Stsb.	
208	—	—	2	Bunde	je 10 eis. Deckel	20	208	Thorn	K. D.-D. Bromberg	
209	—	—	1	—	Dezimalwaage	—	209	Chorzow	K. E.-D. Kattowitz	
210	—	—	9	—	Dielen	—	210	Mannheim	Direktion Mainz	
211	—	—	1	Ring	Draht	30	211	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
212	—	—	4	Bund	Eckleisten	60	212	Pforzheim W.	Badische Stsb.	
213	—	—	1	—	I-Eisen, ca. 8 m lg.	—	213	Ahlen	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
214	—	—	2 1	— —	Eisenbleche — Schmiedestück —	35	214	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
215	—	—	1	—	Eisenplatte —	0,5	215	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
216	—	—	5	—	Eisenrohre —	42	216	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
217	—	—	1	Bund	5 Stück runde Eisenstäbe	48	217	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
218	—	—	1	„	13 Stück Eisenstangen (Flacheisen)	40	218	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
219	—	—	1	Korbflasche	Essig —	4	219	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
220	—	—	1	—	Fahrrad (Zweirad) —	—	220	Elbing	„	Gepäck.
221	—	—	1	—	Fahrradtasche —	—	221	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
222	—	—	1	Stab	Flacheisen —	17	222	Ulm	Württemberg. Stsb.	
223	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	6	223	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
224	—	—	2	„	Flacheisen —	36	224	Neuss	„	
225	—	—	1	—	Geflügelkäfig, alt —	12	225	Soltau	K. E.-D. Hannover	
226	—	—	1 1	— —	Gewicht — Gewicht —	5 0,5	226	Chorzow	K. E.-D. Kattowitz	
227	—	—	1	Partie	Grubenhölzer —	—	227	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
228	—	—	1	Korb	Gurken —	20	228	Rheydt	K. E.-D. Köln	
229	—	—	5	Stäbe	Gussstahl —	61	229	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
230	—	—	1	Sack	Gyps —	50	230	Markt Oberdorf	Bayerische Stsb.	
231	—	—	1	—	Hängerost —	3	231	Mehrhoog	K. E.-D. Essen	
232	—	—	1	—	Handwagen —	—	232	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
233	—	—	1	—	eis. Hebel mit Griff	3	233	Posen	K. E.-D. Posen	
234	—	—	1	—	Hebel v. Gebläse —	11	234	Neuss	K. E.-D. Köln	
235	—	—	1	Tonne	Heringe —	153	235	Stolp i/P.	K. E-D. Danzig	
236	—	—	1	Pack	Heugabeln —	10	236	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
237	—	—	12	Stück	Holzschuhe —	—	237	Schieder	K. E.-D. Hannover	
238	—	—	1	—	Holzverschlag —	—	238	Dorsten	K. E.-D. Essen	
239	—	—	1	—	Käfig —	41	239	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	von Stettin.
240	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	25,5	240	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
241	—	—	3	Stück	Kantholz (1 Stck. 8 m lg., 2 Stck. 3,5 m lg.	245	241	Filehne N.	K. E.-D. Bromberg	Streckenfund.
242	—	—	1	—	hölz. Kasten —	—	242	Chorzow	K. E.-D. Kattowitz	
243	—	—	1	—	grosser, gusseis. Kessel	47	243	Bonn	K. E.-D. Köln	
244	—	—	2	—	Ketten —	—	244	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
245	—	—	2	Stück	Ketten —	5	245	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
246	—	—	1	—	Kinderbadewanne —	5	246	Remscheid Gep. Abf.	K. E.-D. Elberfeld	
247	—	—	1	—	Kinderwagensitzkissen	1	247	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
248	—	—	1	Korb	leer —	1	248	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
249	—	—	3	Bund	leere Körbe —	10	249	Altona	K. E.-D. Altona	
250	—	—	1	Holzkoffer	Kleider —	34	250	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
251	—	—	1	—	leb. Kücken —	—	251	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
252	—	—	2	—	starke Lagerhölzer —	—	252	Werden	„	
253	—	—	4 3 6	— — —	Latirbäume — eis. / hölz. Viehgitter —	—	253	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
254	—	—	1	Ballot	Linoleum —	22	254	München Centr. B.	Bayerische Stsb.	
255	—	—	1	Stück	Marmor —	14,5	255	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
256	—	—	1	Kollo	Maschinentheile —	19	256	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
257	—	—	1	„	Maschinentheil —	2	257	Hamburg H.	„	
258	—	—	1	—	Messinghahn —	0,5	258	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	in Leinwand gehüllt.
259	—	—	1	Milchkanne	— —	5	259	Niederkainsbach-Fränkisch-Crumbach	Süddeutsche E.-G.	
260	—	—	1	Pack	leere Obstkörbe —	9	260	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
261	—	—	1	Korbfl.	Oel —	19,5	261	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
262	—	—	15	—	Oelfässer, leer —	604	262	Mannheim	Badische Stsb.	
263	—	—	1	—	l. Petroleumfass —	36	263	Westend	K. E. D. Berlin	
264	—	—	1	Bund	Pferdehalfter —	6	264	Hadersleben	K. E.-D. Altona	beschr.: Hadersleben.
265	—	—	2	—	Pflugschaaren —	—	265	Speldorf	K. E.-D. Essen	
266	—	—	1	—	gusseis. Platte —	14,5	266	Nossen	Sächsische Stsb.	55 cm lg., 15 cm br.
267	—	—	1	Kiste	Plockwurst —	30	267	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
268	—	—	1	Block	Roheisen —	47	268	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
269	—	—	1	—	eis. Rohr, 2,63 m lg.	7	269	Wutha	K. E.-D. Erfurt	
270	—	—	1	Bund	8 Röhren —	43	270	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
271	—	—	1	Kiste	Rosinen —	11	271	Düsseld.-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
272	—	—	1	Pack	Roste —	15	272	Posen	K. E.-D. Posen	
273	—	—	11	—	Roststäbe —	—	273	Barmen-Rittersh.	K. E-D. Elberfeld	
274	—	—	4	Stäbe	Rundeisen —	28	274	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
275	—	—	1	Bund	Rundeisen —	50	275	Schalksmühle	K. E.-D. Elberfeld	
276	—	—	1	Stange	Rundeisen —	126	276	Nürnberg Centr. B.	Bayerische Stsb.	
277	—	—	1	Stück	Rundeisen —	4	277	Neuss	K. E.-D. Köln	
278	—	—	1	Sack	altes Sackleinen u. alte Säcke	12	278	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
279	—	—	1	„	? (Betten oder Kleider)	29	279	„	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
280	—	—	1	Sack	? —	40	280	Linden-K.	K. E.-D. Hannover	
281	—	—	1	„	26 leere Säcke —	14	281	Welldorf	K. E.-D. Köln	
282	—	—	1	„	31 gebrauchte Säcke	18,5	282	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
283	—	—	1	Pack	Sattlerartikel —	24	283	Passau	Bayerische Stsb.	
284	—	—	6	„	Schrankfischbänder	6,5	284	Laurahütte	K. E.-D. Kattowitz	
285	—	—	2	Brettchen	1 Schublade —	3	285	Mainz	Direktion Mainz	
286	—	—	1	Bund	Seegras —	25	286	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
287	—	—	1	Kollo	Sensenbaum —	1	287	Neuss	K. E.-D. Köln	
288	—	—	4	—	Sensenklingen —	2,5	288	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
289	—	—	1	Bund	Stahl —	17	289	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
290	—	—	1	Stab	□-Stahl —	13	290	Ulm	„	
291	—	—	1	—	Stahlstange —	7	291	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
292	—	—	1	—	Stahlwelle —	63,5	292	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
293	—	—	1	Kollo	2 hölz. Stiele —	0,5	293	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
294	—	—	3	Kolli	Stricke —	2	294	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
295	—	—	1	Pack	2 Stühle mit Rohrgeflecht, Sitz mit Rückenlehne	—	295	Radevormwald	K. E.-D. Elberfeld	
296	—	—	1	„	eis. Thürbänder —	13	296	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	
297	—	—	1	—	Transmissionstheil —	5	297	Verdohl	K. E.-D. Elberfeld	
298	—	—	1	Korb	Trauben —	4	298	Nürnberg Centr.-B.	Bayerische Stsb.	
299	—	—	2	—	Viehgitter*) —	—	299	Güterabfertig. Alt-Damm	K. E.-D. Stettin	*) roth gestrichen.
300		—	2	—	Vorlegebäume mit Bandeisen umwickelt	—	300			
301	—	—	12	Stück	Vorsatzbretter —	—	301	Kandrzin	K. E.-D. Kattowitz	
302	—	—	1	Sack	Wachholderbeeren —	2	302	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
303	—	—	2	—	Wagenrungen —	—	303	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
304	—	—	1	—	Waschkessel v. Blech	7	304	Mannheim	Badische Stsb.	
305	—	—	1	Korb	Wäsche u. Kleider —	27	305	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
306	—	—	1	—	kompl. Weiche einer Feldbahn, 48 cm Spurweite, 5 m lang	—	306	Welschenennest	K. E.-D. Elberfeld	Streckenfund.
307	—	—	2	—	Weichenbesen —	2	307	Posen	K. E.-D. Posen	
308	—	—	21	—	Weidenkörbe —	76	308	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
309	—	—	1	—	eiserne Welle —	32	309	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
310	—	—	1	Stab	Winkeleisen —	6,5	310	Kirchheim b. H.	Badische Stsb.	
311		—	1	—	Zahnrad —	6,5	311	Lissa i. P.	K. E.-D. Posen	
312	—	—	1	Sack	gemahlener Zucker —	50	312	Schalke	K. E.-D. Essen	
313	—	—	2	—	eis. Zwinkschrauben	16	313	Segeberg	K. E.-D. Altona	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 19. 8. März 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Wer trägt die Eisenbahnüberschüsse?

Von Prof. **Gustav Cohn** in **Göttingen**.

I.

Auf die — eingeschränkte — Vertheidigung der Eisenbahnüberschüsse im preussischen Staatshaushalte, welche ich zuletzt in dieser Zeitung (Nr. 85 und 89 vom 2. und 19. November 1898) zu führen versucht habe, ist mir unter den mancherlei Angriffen, die meinen Worten widerfahren sind, auch dieses entgegnet worden: „Wer verlangt denn eigentlich, dass die Staatsbahnen gar nichts für allgemeine Staatszwecke leisten sollen? Die energischsten Vorkämpfer für die Tarifermässigungen im Abgeordnetenhause haben diesen Anspruch nicht erhoben; allerhöchstens geht man bis zur Forderung einer Begrenzung dessen, was von den Staatsbahnüberschüssen für allgemeine Staatszwecke verwendet werden darf" („Die Nation" Nr. 8 vom 19. November 1898 S. 105). Und der Verfasser dieses Artikels der „Nation" erklärt obenein für seine eigene Person, er halte solche Begrenzung für ebenso wenig praktisch wie irgend eine andere gesetzliche Bindung des Etatsrechtes, die schliesslich immer umgangen werden könne und umgangen werde.

Für unseren gegenwärtigen Zweck kommt es nun nicht darauf an, zu zeigen, dass es in der That Leute gibt, welche die finanzielle Verkehrspolitik des preussischen Staatshaushaltes und die Eisenbahnüberschüsse ganz und gar bestreiten. Es gehört auch nicht hierher, jene Angriffe dahin zu berichtigen, dass meine Kritik an andere Aeusserungen anknüpfte, als jener Verfasser vermuthet: nicht an Reden des Abgeordnetenhauses, sondern des Reichstages. Es ist namentlich nicht mein Wunsch, einer Polemik, deren Ton nicht der meinige ist, eine Erwiderung zu Theil werden zu lassen.

Was ich hier konstatiren will, ist vielmehr dieses. Selbst aus demjenigen wirthschaftspolitischen Standpunkte, welcher in der „Nation" vorzugsweise seine Vertretung findet und speziell von den Mitgliedern der freisinnigen Partei des preussischen Abgeordnetenhauses, wird die Verwendung der Eisenbahnüberschüsse für allgemeine Staatszwecke als unentbehrlich anerkannt. Ja, es wird das Verlangen nach Tarifermässigungen im Angesichte dieser Nothwendigkeit dadurch gerechtfertigt, „dass eine Tarifermässigung keineswegs ohne weiteres eine Einnahmeverminderung bedeute, dass geeignete Tarifermässigungen gerade im finanziellen Interesse der Staatsbahnverwaltung liegen, weil der Verkehr in viel höherem Maasse als der Einnahmeausfall aus der Frachtverbilligung wachse."

Es ist also zwischen rechtem und linkem Flügel der Parteien, zwischen Regierung und Opposition heute darüber in Preussen Einigkeit vorhanden, dass die Eisenbahnüberschüsse ein unentbehrlicher, erheblicher, zunächst dauernder Bestandtheil der preussischen Staatseinnahmen sein sollen.

Ihr Betrag ist zumal in den letzten Jahren zu enormer Höhe gestiegen (vgl. „Die Ueberschüsse der Staatsbahnen im Staatshaushalt" in dieser Zeitung Nr. 9 des laufenden Jahrganges):

	1896/97	auf	185 400 000 ℳ.
	1897/98	„	204 300 000 „
laut Anschlag	1898/99	„	310 000 000 „
	1899	„	331 000 000 „

Nicht eine Diskussion ihrer gesetzlichen Zerlegung in feste und bewegliche Theile, nicht eine Erörterung der Schranken für die den allgemeinen Staatszwecken verfügbaren Summen, die aus dieser Quelle fliessen sollen, noch weniger eine Polemik über Tarifermässigungen, über deren finanzielle Rentabilität oder deren Inanspruchnahme der zur Zeit erreichten Ueberschüsse — alles dieses ist nicht Gegenstand der heutigen Zeilen.

Wir gehen vielmehr von der nun einmal gegebenen Thatsache aus, dass der preussische Staatshaushalt sich auf die Eisenbahnüberschüsse eingerichtet hat, dass sie für wichtige Aufgaben der Staatsverwaltung verlangt und an der Stelle der nicht vorhandenen Steuern als Ersatzmittel gebraucht werden, wir gehen von dieser Thatsache aus, um zu fragen: wie lassen sich vom Standpunkte der Besteuerung die Eisenbahnüberschüsse rechtfertigen? oder (was zur Beantwortung dieser Frage unentbehrlich ist, was aber der schwerste Theil der Frage ist): wer trägt die Eisenbahnüberschüsse? mit anderen Worten: welche Theile der Staatsbevölkerung und in welchem Umfange jeder einzelne derselben, bringen durch ihren Gebrauch der Eisenbahnen für Produktion und Konsumtion diejenigen Summen auf, aus denen die Eisenbahnüberschüsse sich zusammensetzen?

II.

Darüber wird man ohne Mühe sich verständigen können, dass die Eisenbahnüberschüsse der Staatsbahnverwaltungen gleich den Ueberschüssen der Reichspost, gleich den Ueberschüssen der städtischen Gaswerke und Wasserwerke als eine Form indirekter Besteuerung aufgefasst werden, und zwar einer Besteuerung theils der Konsumtion, theils der Produktion, je nach den Zwecken, für welche man sich des Wassers und Gases, der Post, der Eisenbahn bedient.

Es wird ferner, obwohl schon mit etwas mehr Reibungen und Widerständen, aber doch im ganzen, wie wir gesehen haben, mit ziemlicher Uebereinstimmung verschiedenartiger Parteiansichten, zugegeben werden, dass diese Form der Besteuerung, mangels anderer Steuern, als eine zweckmässige betrachtet werden kann. Denn zweckmässig ist jede Steuerart, welche den nothwendigen Staatsbedarf deckt, während andere Steuerarten nicht erreichbar sind.

Dagegen wird der Zweifel über die Gerechtigkeit dieser Besteuerungsart ebenso nahe liegen, wie einerseits die Schwierigkeit gross ist, die wirkliche Belastung der verschiedenen Volksschichten, welche dadurch entsteht, festzustellen, wie andererseits es ein unvermeidliches Problem jeder Art der Besteuerung ist, dass man untersucht, welcher Einfluss dadurch auf die Vertheilung der Gesammtsteuerlast über die verschiedenen Schichten der Steuerzahler ausgeübt wird.

Um es auf dem Boden unserer preussisch-deutschen Finanzverhältnisse konkret auszudrücken: Reich, Staat, Gemeinde belasten zur Zeit die Steuerzahler in den verschiedenen Gruppen der deutschen Bevölkerung mit einer bestimmten Summe, angesichts deren es sich fragt, ob die Last jeder einzelnen Gruppe gemäss deren Leistungsfähigkeit normirt ist oder ob eine Ueberbürdung der einen Gruppe gegenüber der anderen stattfindet. Von der Mehrzahl der Steuern hat man ein ziemlich deutliches Bild ihrer relativen Zumuthung an die verschiedenen Schichten der Staatsgesammtheit. Die Aufgabe gegenüber den Eisenbahnüberschüssen ist die, auch von ihnen ein solches Bild zu gewinnen, obwohl dasselbe schwerer zu erreichen ist. Aber bei ihrer grossen Bedeutung für das Ganze der Finanzen ist dasselbe nicht zu entbehren, wenn man sich die schuldige Rechenschaft geben will von der relativen Steuerlast im heutigen Preussen und Deutschland.

III.

Fangen wir mit den Reichseinnahmen an. Dieselben betrugen im Jahre 1896/97:

an Zöllen auf den Kopf der Bevölkerung	8,75 ℳ.
davon kamen auf den Getreidezoll	2,51 „
„ Petroleum	1,19 „
„ Kaffee	1,01 „
an inneren Verbrauchssteuern:	
auf Branntwein	2,79 ℳ.
„ Bier	0,85 „
„ Tabak (einschl. Zoll)	1,19 „
„ Salz	0,93 „
„ Zucker	1,63 „

Diese Zahlen genügen, um den deutlichen Eindruck der einseitigen Belastung der unteren Schichten des Volkes durch die Verbrauchsbesteuerung des Reiches zu erhalten.

Innerhalb der Reichssteuern bildet eine Art von Ausgleichung die Gruppe der Verkehrssteuern: die Reichsstempelabgaben für Werthpapiere, Schlussnoten, Rechnungen, Lotterieloose sowie der Spielkartenstempel und die Wechselstempelsteuer. Sie betragen aber insgesammt 1,11 ℳ. auf den Kopf und sind nicht einmal eine ausschliessliche Belastung der besonders zahlungsfähigen Klassen; denn die Stempelabgabe (10 %) auf die Lotterieloose bringt nicht viel weniger auf als der Stempel auf Werthpapiere und Schlussnoten.

Dieses ist die Reichsbesteuerung.

Werfen wir jetzt einen Blick auf die preussische Staats- und Kommunalbesteuerung.

Dieselbe kann in gewissem Sinne als eine Ergänzung der Reichsbesteuerung angesehen werden. Wenn nämlich diese letztere, wie wir gesehen haben, überwiegend die Masse des Volkes belastet, so legt die Staats- und Kommunalbesteuerung überwiegend den Nachdruck auf die Belastung der besitzenden Klassen.

Die Staatseinnahmen, soweit sie aus eigentlichen Steuern fliessen, setzen sich im wesentlichen zusammen aus:

Einkommensteuer	135 000 000 ℳ.
Ergänzungssteuer	32 000 000 „
Stempelsteuer	30 000 000 „
Erbschaftssteuer	9 000 000 „
zusammen	206 000 000 ℳ.

d. h. auf den Kopf der Bevölkerung (33 000 000) = 6,2 ℳ.

Die staatliche Einkommensteuer lässt alle Einkünfte von weniger als 900 ℳ frei, d. h. etwa 70 % aller Haushaltungen des preussischen Staates. Die grosse Mehrzahl der unter die Steuer fallenden Haushaltungen gehört der Schicht an, welche ein Einkommen zwischen 900 und 3 000 ℳ. versteuert, d. h. $^7/_8$ der Einkommensteuerzahler. Aber zu der Gesammtsumme der Einkommensteuer bringt sie nicht den dritten Theil auf, während diejenigen Einkommensteuerzahler, welche ein Einkommen von mehr als 8 000 ℳ. versteuern (etwa nur 3 % der Einkommensteuerpflichtigen) allein die Hälfte der ganzen Steuersumme tragen.

Nehmen wir ferner hinzu, dass die Ergänzungssteuer alles Vermögen unterhalb 20 000 ℳ. frei lässt und darüber hinaus mancherlei Milde gegen den kleineren Vermögensbesitz übt; erwägen wir endlich, dass die Stempel- und Erbschaftssteuer ganz überwiegend die besitzenden Klassen treffen — so dürfen wir sagen, die Hauptlast der staatlichen Besteuerung in Preussen tragen die mittleren und oberen Klassen.

Es ist ähnlich, obschon etwas verschieden, in dem Steuerwesen der preussischen Gemeinden.

In 1 169 Städten der preussischen Monarchie*) betrug der Finanzbedarf im Jahre 1895/96 rund 237 000 000 ℳ. Hiervon wurden 187 000 000 ℳ. durch direkte Steuern aufgebracht, der Rest durch Gebühren, Beiträge, Biersteuer, Lustbarkeitsabgabe, Hundesteuer, Umsatzsteuer usw.

Die direkten Steuern sind: die vom Staate überwiesene Gebäudesteuer sammt Grundsteuer, die Gewerbesteuer, Betriebssteuer, und namentlich die Zuschläge zur staatlichen Einkommensteuer, welche in den Kommunen unterhalb der Einkünfte von 900 ℳ. hinabsteigt, allerdings gesetzlich eingeschränkt auf höchstens $^2/_5$ % für Einkünfte unterhalb 420 ℳ.

Setzen wir die städtische Bevölkerung in Preussen auf 16 000 000 an, so kommt auf den Kopf derselben eine Last an kommunalen Steuern usw. aller Art von 15 ℳ.

Auch hier dürfte, von den degressiven Einkommensteuern abgesehen, die Masse der Steuern, wie im staatlichen Steuersystem Preussens, auf die besitzenden Klassen fallen.

*) Die Finanzverwaltung Preussens vom 1. Juli 1890 bis 1. April 1897. Bericht des Finanzministers an S. Majestät den Kaiser und König. Berlin 1897, S. 234 f.

Wenn wir hiernach die drei Kategorien der preussisch-deutschen Besteuerung zusammenhalten, so erscheint die einseitige Belastung der unteren Klassen durch die Reichsbesteuerung, vermittelst der Staats- und Kommunalbesteuerung bis zu einem gewissen Grade ausgeebnet.

Ob in dem Verhältnisse der Steuerkraft der mittleren und oberen Klassen der Gesellschaft in ausreichendem Grade ausgeebnet — das ist eine andere Frage.

IV.

Ein Beweis für die Verneinung dieser Frage wird eben so wenig zu führen sein, wie der Beweis für die Bejahung.

Ich meines Theils bin geneigt, sie zu verneinen. Und ich habe ferner seit vielen Jahren Ueberschüsse wie diejenigen der englischen Postverwaltung oder der preussischen Eisenbahnen als ein Mittel angesehen, eine stärkere Belastung der besitzenden Klassen herbei zu führen.

Ob dieses Mittel zu dem von mir angenommenen Ziele führt, der Beweis darüber ist nicht unmöglich; aber in der Hauptsache ist er erst noch zu erbringen. Und davon wollte ich heute reden.

Meine Ansicht stützte sich auf Beobachtungen, allgemeinere Wahrnehmungen, auf bie Analogie paralleler Erscheinungen in der Volkswirthschaft — methodische Hilfsmittel, deren man sich provisorisch bedienen muss, bis auf weiteres, bis schärfere Mittel der Erkenntniss angewendet werden können.

Unsere öffentlichen Verkehrsanstalten — Posten, Eisenbahnen, Telegraphen, Telephone — werden unablässig von den Interessenvertretungen des werbenden Kapitalbesitzes um fortschreitende Verwohlfeilerungen ihrer Dienste angegangen, der Natur der Sache nach nur theilweise mit Erfolg, aber im grossen Ganzen doch in dem unverkennbaren Zusammenhange, dass dieses die vorneanstehenden Gruppen der Volkswirthschaft sind, welche von solchen Verwohlfeilerungen den weitaus überwiegenden Vortheil haben oder — was auf dasselbe hinauskommt — von der Vorenthaltung der Verwohlfeilerung die überwiegende Last. Der rastlose Eifer unserer Handelskammern usw., welchen wir hierbei beobachten, wäre nach menschlicher Weise gar nicht zu begreifen, wenn wir glauben sollten, jede der neuerdings verlangten Verminderungen der Produktionskosten, die aus der Ermässigung der Tarifsätze entspringen, würde nur zu dem Zwecke verlangt, um den dadurch gewonnenen Vortheil unmittelbar in die Preise der Produkte zu übersetzen, das heisst ihn den Konsumenten der Produkte zukommen zu lassen.

Man wird nun auf der anderen Seite nicht bestreiten können, dass auf die Dauer eine solche Tendenz sich geltend machen wird, wenn auch nicht nach dem eigenen Wunsche und Interesse der einzelnen Produzenten, so doch unter der Einwirkung anderer Kräfte über die sie allein nicht Herr sind. Der Zweifel richtet sich aber auf den Punkt: wie gross der Zwischenraum, wie stark die Reibungen sind, durch welche diese Entwickelungen im wirklichen Verkehrsleben hindurchgehen müssen. Wie weit ist der Weg, welchen der verwohlfeilerte Rohstofftarif der Eisenbahn zurückzulegen hat, bevor er an die Adresse gelangt, an welche er — wenigstens soweit es sich um inländische Konsumenten handelt — dem Wesen der Sache nach gerichtet ist? Welch Aufenthalt auf diesem Wege wird durch das Gewinnstreben der Produzenten veranlasst, welche die Verwohlfeilerung der Produkte erst zugestehen, wenn ihr eigener Vortheil sie dazu veranlasst? Oder aber, soweit diese Voraussetzung unrichtig ist, wie oft wirken andere Motive ein und um wieviel schneller tritt also jener Erfolg ein?

V.

Wir betreten hier den Boden erfahrungsmässiger Thatsachen und Berechnungen, welche erst noch zu bewältigen sind, welche aber bewältigt werden müssen, wenn man die nothwendige Klarheit über die von uns aufgedeckten Zweifel gewinnen will.

Es gibt auf diesem Gebiete abgegrenzte, einfache, durchsichtige Erscheinungen, welche mit verhältnissmässig kleiner Mühe zu dem gewünschten Ziele geführt werden können. Ich denke etwa an gewisse kommunale Unternehmungen der Gegenwart, wie die städtischen Gaswerke. Mindestens in einer Anzahl von Städten dient das Gas, welches sie — neben dem eigenen Konsum der öffentlichen Strassen — an die privaten Haushaltungen abgeben, vorzugsweise dem eigentlichen (d. h. im strengen Sinne so zu nennenden) Konsumtionszwecke derselben. Und weiterhin ist dieser Haushaltungsverbrauch, im Gegensatze zu dem konkurrirenden Petroleumkonsum der kleineren Leute, weit überwiegend ein Verbrauch der wohlhabenderen Klassen. Der Ueberschuss also, welcher aus den städtischen Gaswerken unter solchen Verhältnissen aufkommt, ist als eine Besteuerung des Verbrauches der wohlhabenderen Klassen aufzufassen bezw. zu rechtfertigen.

In dem Grade, als in eben diesen Gemeinden produktive Zwecke bei der Gasabnahme aus den städtischen Werken verfolgt werden — Beleuchtung von Fabriken, Magazinen, Werkstätten, Heizung für ähnliche Zwecke — hört dann allerdings die Einfachheit und Durchsichtigkeit der Beziehungen auf. Hier entsteht die, nur durch mühsame empirische Untersuchungen zu lösende Frage, in welcher Weise dieser Theil der Produktionskosten auf die Preisgestaltung der Produkte einwirkt, in welchem Tempo die Erhöhung oder Erniedrigung derselben sich fortwälzt auf die anderen Instanzen des Verkehrslebens und sich mittheilt an die eigentlichen Konsumenten.

Diese selben Schwierigkeiten sind es, nur in vielfach gesteigertem Umfange, welche mit einer Ermittelung verbunden sind, die uns zu der Erkenntniss hindurchführt: auf welchen Schultern in Wahrheit die Lasten ruhen, welche in den gegenwärtigen Eisenbahnüberschüssen aufgebracht werden.

Denn vor allem wäre für die Eisenbahnüberschüsse darüber Klarheit zu schaffen, welchen Antheil an deren Hervorbringung die verschiedenen Theile des Eisenbahnverkehres haben, die verschiedenen Klassen des Personenverkehres, und namentlich die zahlreichen Klassen und Ausnahmetarife des Güterverkehres. Mit voller Schärfe wird dieses ja niemals zu erreichen sein. Aber auf annähernde Grössen kommt es hier nur an, und diese *sind* zu erreichen.

Den also für die einzelnen Theile des Eisenbahnverkehres ermittelten Ueberschüssen wären gegenüber zu stellen die Gruppen der Bevölkerung, welchen die entsprechenden Leistungen des Eisenbahnverkehres zunächst direkt gewidmet sind. Beispielshalber eine verhältnissmässig leichte Aufgabe wäre, die Feststellung der Thatsache, dass die oberen beiden Klassen, zum erheblichen Theile auch die III. Klasse des Personenverkehres für die besitzenden Klassen Dienste leisten, erst die IV. Klasse entschieden für die arbeitenden Klassen.

Die Schwierigkeit träte aber auch in dieses verhältnissmässig durchsichtigere Gebiet herein mit der Frage: wie weit der Verkehr ein konsumtiver, wie weit ein produktiver ist. Denn insofern das Eisenbahnreisen ein produktives ist, d. h im Dienste des Geschäftsverkehres, der Produktion, unternommenes, entsteht das Problem, welches ja durch die Behauptungen der Geschäftskreise beständig angeregt wird, ob nicht die Belastung dieses Passagierverkehres durch so oder so hohe Fahrpreise in die Produktionskosten übergeht, und wenn ja, in welchem Umfange, mit welcher Geschwindigkeit.

Der ganze Eisenbahngüterverkehr — bis auf den wohl nur bescheidenen Antheil des eigentlichen Konsumentenverkehres — regt diese selbe Frage im grossen Stile an.

Man soll nicht davor zurückschrecken, dass hier eine Aufgabe vorgelegt ist, welche ohne grosse Schwierigkeiten nicht gelöst werden kann. Sie muss gelöst werden. Und so lange sie nicht gelöst ist, müssen wir uns — bei der voraussichtlichen Beharrlichkeit, mit welcher sich die Eisenbahnüberschüsse in unser Finanzwesen eingenistet haben — auf die Wiederkehr von unerfreulichen Debatten gefasst machen, von denen wir kürzlich einige Proben erhalten haben.

Bei der Grösse der Aufgabe werden sich an deren Bewältigung freilich zahlreiche und mannigfaltige Kräfte betheiligen müssen: Handelskammern, Interessenverbände, gemeinnützige Vereine, staatswissenschaftliche Seminarien, die Staatseisenbahnverwaltung selber.

Wir begnügen uns für heute mit dem hier gesagten und behalten uns vor, nach Zeit und Gelegenheit, auf einzelnes nähere zurückzukommen.

Was zuvörderst der Zweck dieser Zeilen war, das glauben wir erreicht zu haben, wenn es uns gelungen ist, die Bedeutung des Gegenstandes klar zu machen.

Göttingen, 28. Februar 1899.

Die Eisenbahnen im preussischen Landtage.

In den Tagen vom 1. bis 4. d. Mts. verhandelte das preussische Abgeordnetenhaus über den Etat der preussischen Staatseisenbahnen in zweiter Lesung. Abgesehen von dem letzten Tage, der fast ausschliesslich örtlichen Wünschen gewidmet war, boten die Verhandlungen vielfaches Interesse auch für ausserpreussische Kreise. Mancher bemerkenswerthe Beitrag zu einer oder der anderen Frage wurde auch von einzelnen Abgeordneten geliefert.

Leider sind die parlamentarischen Berichte der Tagespresse viel zu allgemein gehalten und viel zu sehr gekürzt, um ein auch nur annähernd vollständiges Bild der Verhandlungen geben zu können. Dagegen leiden die stenographischen Berichte an allzu grossem Umfang und haben überdies nur sehr geringe Verbreitung. An dieser Stelle soll, wie schon im vorigen Jahre, ein übersichtlich gruppirter Auszug zusammenfassen, was die Eisenbahndebatten im preussischen Landtage Neues oder sonst Bemerkenswerthes gefördert haben.

Im allgemeinen ist vorauszuschicken, dass alle Redner der grossen Mehrheitsparteien dem Minister Thielen ihre Anerkennung für seine Geschäftsführung aussprachen und noch etwas mehr, auch ihre Zustimmung zu den Grundsätzen, von denen er sich leiten lässt, insbesondere auch hinsichtlich der Personentarifreform. Die radikalen Vorschläge auf erhebliche Verbilligung der Personenfahrpreise fanden nicht einmal bei der äussersten Linken Unterstützung und stiessen bei allen übrigen Parteien auf entschiedene Ablehnung.

Zur neueren Entwickelung der preussischen Staatsbahnen.

Im Budgetausschuss hatte der Minister angedeutet, dass er weitere erhebliche Verkehrssteigerungen bis zum Ausbau des in Aussicht genommenen Kanalnetzes, also innerhalb einer Frist von 10 Jahren, eine Mehreinnahme von 500 000 000 ℳ. erwarte. Angesichts einer so grossen Ausdehnung des Eisenbahnverkehres müsse man, wie in der Budgetkommission hervorgehoben wurde, ganze Arbeit machen, man müsse in grossen Zügen die Projekte ausarbeiten, man müsse nicht von einem Jahr aufs andere lediglich seine Voraussetzungen aufbauen, sondern, wenn man jetzt an den Ausbau der überlasteten Bahnstationen gehe, gleich auf ein und zwei Jahrzehnte hin seine Berechnungen anstellen und dementsprechend seine Maassnahmen treffen. Es sei ja allerdings nicht zu empfehlen, dass die Eisenbahnverwaltung nun gleich entsprechend diesen mit Sicherheit erwarteten, aber doch keineswegs garantirten grossen Mehreinnahmen die Bahnhöfe weit über das Bedürfniss hinaus ausbaue; es sei aber zum mindesten erwünscht, dass man bei diesen Projekten in Aussicht nehme, wieviel Platz man gebrauchen würde, und dass man sich diesen Raum an Grundstücken jedenfalls rechtzeitig sichere.

Im Budgetausschuss wurde weiterhin hervorgehoben, dass bei der immensen Ausdehnung des preussischen Eisenbahnnetzes, der grössten wirthschaftlichen Unternehmung vielleicht, die es auf der ganzen Welt gäbe, man nicht von engen, büreaukratischen Auffassungen ausgehen dürfe, sondern dass ein derartiges grosses Unternehmen auch vom weitsichtigen Unternehmergeist getragen sein müsse. Es wurde dabei eine Parallele gezogen zu dem, was im übrigen wirthschaftlichen Leben der Nation sich vollzogen habe, wie die Grossindustrie mit grosser Intelligenz alle Verbesserungen eingeführt habe, die die Wissenschaft und die Erfahrung ihnen geboten hätten, wie auch auf dem Gebiete der Schifffahrt unendlich Grosses geschehen sei, wie unsere grossen Schifffahrtsgesellschaften nur deshalb heute die ersten der Welt seien, weil sie in rücksichtsloser Weise ebenso wie die Industrie alles Veraltete bei Seite geschoben, das Veraltete kassirt und ersetzt hätten durch neues Vollkommenstes, wenn diese Vervollkommnung als rentabel sich nach ihrer Berechnung erwiesen hätte. Das sei die Ursache, warum man heute in der ganzen Welt mit einem gewissen Staunen und Neid auf die wirthschaftliche Entwickelung Deutschlands blicke, und wenn diese wirtschaftliche Entwickelung in Deutschland auch weiterhin fortschreiten solle, so sei auch der Eisenbahnverwaltung die Pflicht aufzuerlegen, dass sie in der gleichen Weise das grosse Verkehrswesen unseres Landes weiter entwickele.

Nach den Mittheilungen des Ministers wird das Jahr 1899 dem preussischen Eisenbahnnetz 830 km neue Bahnlinien zufügen. „Wir werden damit über die Ziffer von 30 000 km an Betriebslänge hinüberkommen. Diese Zahl von 830 km neu eröffneter Strecken ist die grösste, die jemals, solange die preussische Staatsbahnverwaltung besteht, in einem Jahre dem Netze hinzugefügt worden ist.“

In engsten Beziehungen mit der gesammten Wirthschaftsentwickelung steht der Eisenbahnverkehr. Dass im allgemeinen die Entwickelung des deutschen Wirthschaftslebens gesund ist, ergibt ein Vergleich der Ergebnisse der deutschen mit der französischen Eisenbahnstatistik. Nach dem Berichte des Abg. Möller haben in Frankreich die sechs Hauptbahnlinien mit einem Gesammteinnahmeetat von 1 241 000 000 Frcs. einen Verkehrszuwachs von 3,25 % gehabt, die preussischen Eisenbahnen dagegen einen solchen von 7—8 %. Nach der Meinung des Abg. Möller wird der ungewöhnliche Aufschwung im deutschen Eisenbahnverkehr auch für das nächste und wahrscheinlich auch noch für mehrere Jahre fortdauern und deshalb befürwortete er, dass die aussergewöhnlichen Maasregeln, die im vorigen Jahre ergriffen wurden, um dem Eisenbahnminister Mittel an die Hand zu geben, aussergewöhnlich und unerwartet eintretenden Bedürfnissen gerecht werden zu können, noch fortdauern, insofern als man auch in ähnlicher Weise, wie es im vorigen Jahre geschehen wäre, die aussergewöhnlichen Dispositionsfonds des Ministers erhöhen müsse, die in früheren Jahren auf 20 000 000 ℳ. bemessen und für das vorige Jahr nicht nur auf 50 000 000 ℳ. erhöht wären, sondern dessen Erhöhung auf 50 000 000 ℳ. man auch für das nächste Jahr beschlossen und dabei sogar die Vollmacht ausgesprochen hätte, dass diese Beträge auch schon im laufenden Geschäftsjahre ausgeführt werden könnten, wenn sie nothwendig sein sollten. Verschiedene Ursachen hätten allerdings dazu geführt, dass der erste Dispositionsfonds von 50 000 000 ℳ. zwar schon Ende des Sommers verwendet worden sei, dass man aber Abstand genommen habe, die zweiten 50 000 000 ℳ. schon in diesem Jahre zu verwenden, und sich damit begnüge, sie zu Beginn des nächsten Jahres zur Verwendung zu bringen, dass alsdann zweifellos die Bedürfnisse auf diesen Dispositionsfonds soweit herangewachsen sein würden, dass dieser Dispositionsfonds wie Schnee vor der Sonne verschwinden würde. Daher erscheine es wünschenswerth und nützlich, wenn man den Dispositionsfonds statt auf 30 000 000 ℳ. wiederum auf 50 000 000 ℳ. beziffere.

Eine derartige Maassregel habe neben der Sicherheit, dass dem Eisenbahnminister die nothwendigen Mittel nicht fehlten, auch noch die gute Seite, dass der Staat sich nicht daran gewöhne, seine laufenden Bedürfnisse in zu hohem Maasse aus den Ueberschüssen der Eisenbahnen zu decken. Es sei in hohem Grade empfehlenswerth, in Jahren grosser Prosperität in grösstem Maassstabe aus den laufenden Mitteln die Betriebsverbesserungen vorzunehmen; wenn dann schlechtere Jahre einträten, würde man in der Lage sein, zu Anleihen zu greifen, und man würde damit einen guten Regulator finden für den Mangel eines Eisenbahngarantiegesetzes.

Ueber den Verkehrsaufschwung äusserte Minister Thielen zum Theil in Uebereinstimmung mit dem Abg. Möller: „Unsere Verwaltung steht unter dem Einfluss des gewaltigen Verkehrsaufschwunges, der sich seit einigen Jahren in unserem Vaterlande vollzieht, einem Einflusse, der sich in allen Verhältnissen der Verwaltung geltend gemacht, der die Einnahmen, aber auch die Ausgaben erhöht hat, der Anforderungen, welche an die sämmtlichen Beamten der Verwaltung, vom niedrigsten bis zum höchsten, haben gestellt werden müssen, in ganz ausserordentlicher Weise angespannt hat. Es ist nicht vorauszusetzen, dass in demselben Maasse das noch in infinitum fortgehen würde, aber auf der anderen Seite fehlen doch bis jetzt alle Momente, aus denen man schliessen könnte, dass für die Verkehrsfluth der Moment des Tidewechsels eintrete und statt der Fluth sich die

Ebbe bemerkbar machen sollte; im Gegentheil, es ist anzunehmen, dass wenigstens für die nächste Zukunft der Verkehrszuwachs wahrscheinlich noch stärker sein wird, als in der Vergangenheit."

Der nationalliberale Abg. Winckler anerkannte die Leistungen der gesammten Staatsbahnverwaltung, namentlich des ausgezeichneten Beamtenpersonales, bei Bewältigung der grossen Aufgabe infolge der Steigerung des Verkehres. Man könne jetzt die Ueberzeugung haben, dass unsere Staatsbahnverwaltung völlig auf der Höhe ihrer Aufgabe steht. „Wenn ich mit diesem Urtheile mich jetzt wohl in Uebereinstimmung befinde sowohl mit der Auffassung in diesem Hause als auch in der Presse und der sonstigen öffentlichen Kritik, so möchte ich doch darauf hinweisen, dass das Lob, das jetzt der Eisenbahnverwaltung gespendet wird, vielfach in Gestalt der Antithese doch auch so ausgesprochen wird, dass darin ein Vorwurf gegen die Verwaltung in der Vergangenheit liegt. Es wird namentlich vielfach gesagt, dass in früherer Zeit Fortschritte, Verbesserungen versäumt worden seien, dass wir jetzt erst anfingen, Versäumtes nachzuholen. Da möchte ich doch sagen, dass das, was in dieser Beziehung der Staatsbahnverwaltung zum Vorwurf gemacht wird, durchaus in Einklang gestanden hat mit der Auffassung des Landtages. Ich möchte darauf hinweisen, dass im Etatsjahre 1890/91 sich im Vergleich zum Etat ein Ausfall von 23 000 000 ℳ. herausgestellt hatte, dass im Jahre 1891/92 das Defizit auf 59 000 000 ℳ. gestiegen war, und im Jahre 1892/93 allein der Ausfall bei den Einnahmen sich auf 45 000 000 ℳ. belaufen hatte. Es ist damals gerade die Auffassung des Landtages gewesen, dass gegenüber dieser Gestaltung unserer Eisenbahnfinanzen und in Anbetracht ihres innigen Zusammenhanges mit unseren ganzen Staatsfinanzen sparsam vorgegangen werden möchte. Den Tadel, der also in dem gegenwärtigen Lobe vielfach liegt, möchte ich doch in der Beziehung in keiner Weise mitmachen, und namentlich möchte ich hervorheben, dass das Verfahren in jenen Jahren doch der naturgemässe Ausfluss gewesen ist der ganzen Gestaltung unseres Eisenbahnwesens in finanzieller Beziehung. Wenn nun jetzt der Aufschwung so plötzlich gekommen ist, dann wird es allerdings nicht unnatürlich erscheinen, dass zunächst ein gewisses Uebergangsstadium eingetreten ist, indem die Einrichtungen der Eisenbahnen noch nicht so vervollkommnet waren, dass sie den neuen grossen Anforderungen ohne weiteres gerecht werden konnten. Aber erfreut können wir darüber sein, dass dieses Uebergangsstadium ein so kurzes gewesen ist, und dass wir allseitig der Eisenbahnverwaltung bezeugen können, dass sie, wie ich bereits sagte, nach unserer Auffassung jetzt wieder auf der Höhe ihrer Aufgabe steht."

Vielfach wurde angenommen, dass Minister Thielen geäussert hätte, die Eisenbahnverwaltung sei an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen. In Wirklichkeit hatte der Minister am 23. Januar gesagt: „Trotz der Gunst der Verhältnisse und trotz aller Aufwendungen für die Vermehrung der Betriebsmittel, für Erweiterung der Strecken und Bahnhöfe, für die Vermehrung und Beschleunigung der Güterzüge, für die Vervollkommnung aller Sicherungseinrichtungen und Apparate, über welche Maassnahmen ja ebenfalls in der Kommission nähere Auskunft gegeben werden muss, ist dennoch stellenweise der gewaltige Verkehrsstrom stärker gewesen als wir, sind wir dennoch stellenweise an einzelnen Punkten des Netzes an die Grenzen unserer Leistungsfähigkeit gekommen." An dieser Auffassung hielt der Minister fest. „Der vergangene Herbst mit seiner ganz gewaltigen Verkehrsfluth hat uns innerhalb des rheinisch-westfälischen Industriegebietes nicht nur an einzelnen Tagen, sondern zuweilen in längeren Perioden allerdings an die Grenze unserer Leistungsfähigkeit gestellt. Wir haben ganz ausserordentliche Maassregeln ergreifen müssen, um des Verkehres Herr zu werden. Bedenken Sie nur, dass im Industrierevier tagtäglich im vergangenen Herbst ungefähr 18 000 offene Wagen für Eisen und Kohlen verladen worden sind, und dass, um diese rechtzeitig an Ort und Stelle zu bringen, 18 000 Wagen auch für den nächsten Tag vorhanden sein mussten, dass sich also täglich eine Fluth von über 30 000 Wagen in dem Revier an der Ruhr bewegen musste, und dass damit die Bewegungsziffern der vergangenen Jahre um sehr viele Prozent überschritten sind. Erwägen Sie dann auch noch, dass wir im Kohlenrevier in Bezug auf Rangirbahnhöfe begrenzt sind durch industrielle Anlagen, sowie durch das Anwachsen der Städte, und dass die Linien selbst nur sehr begrenzt erweiterungsfähig sind, weil unter ihnen der Bergbau einhergeht und auf der Oberfläche die Bevölkerung ihre Wohnplätze immer mehr ausdehnt. Alsdann werden Sie es begreiflich finden, dass der Eisenbahnminister mit einiger Sorge in die Zukunft sieht und sich die Frage vorlegt: wie sollen wir den Verkehr, wenn er nicht mal in dem bisherigen, sondern nur in einem mittleren Umfange steigt, bewältigen?"

Auch der Abg. Graf Arnim drückte seine und seiner Freunde volle Befriedigung darüber aus, dass die Staatseisenbahnverwaltung es verstanden habe, die Nothstände in der Bewältigung des Güterverkehres vom Herbste 1897 geschickt und rasch zu beseitigen. Im Herbste 1898 habe sich der Verkehr trotz der weiteren Steigerung sehr glatt und befriedigend abgewickelt.

Der Abg. Im Walle von der Centrumspartei schloss sich den anerkennenden Worten an, die von allen Rednern dem Minister Thielen gezollt wurden: „Auch in der Kommission ist dieser Anerkennung von einem Vertreter meiner Fraktion bereits Ausdruck geliehen. Wir sind dabei um so selbstloser, als die meisten meiner Freunde früher nicht Anhänger der Verstaatlichung der Eisenbahnen waren. Nachdem aber einmal die vollendete Thatsache vorliegt, haben wir es uns angelegen sein lassen, an dem Ausbau dieses Systemes nach jeder Richtung, sowohl nach dem Ausbau des Eisenbahnnetzes selbst, als nach seiner Nutzbarmachung für die Interessen des Verkehres, für die Allgemeinheit, auch unsererseits nach Kräften mitzuwirken."

In seinem Berichte wies der Abg. Möller darauf hin, dass im vorigen Jahre weniger Unglücksfälle und weniger Wagenmangel zu beobachten waren als früher, doch dürfe man dabei nicht verkennen, „dass eine seltene Gunst der Verhältnisse obgewaltet hat, die dazu führte, dass die Eisenbahnverwaltung in diesem Winter so günstig hat arbeiten können. Es sind in diesem Winter sehr wenige Perioden auch nur leichten Frostes gewesen. Die Hauptwasserstrassen sind sämmtlich offen gewesen; ausserordentliche Belastungen des Eisenbahnverkehres haben daher nicht stattgefunden. Andererseits ist es der Eisenbahnverwaltung erspart gewesen, die vielfachen Hemmnisse zu erleben, die bei nur einer Woche strengen Frostes sofort eintreten und den Rangirverkehr auf den Strecken sofort ganz erheblich einschränken."

In betreff der Wagengestellung hatte Minister Thielen im Budgetausschusse bereits nähere Mittheilungen gemacht. Danach hat im Jahre 1895/96 eine ganz erhebliche Steigerung der Leistungen sowohl in Oberschlesien als an der Ruhr sich ergeben. Der Zuwachs von 1895 auf 1896 ist im Ruhrgebiete 9,3, von 1896 auf 1897: 7,3, von 1897 auf 1898: 5,6; in Oberschlesien 1895 auf 1896: 10,5, dagegen im nächsten Jahre nur 3,9, im letzten Jahre aber wieder 8,4, so dass, wie der Minister ausführte, die Steigerung in den letzten drei Jahren an der Ruhr summarisch 22,3 und in Oberschlesien 22,8 % betrage. In dem kritischen Herbstquartale vom September bis November sei im ganzen Staatsbahnbetriebe an Wagen aller Art gestellt worden: 1895 4 700 000; 1896 5 200 000; 1897 5 600 000 und 1898 6 000 000. Das bedeutet eine Zunahme an Leistungen von 1895 auf 1896 von 9,1, 1896 auf 1897 von 8,6, 1897 auf 1898 um 7,3, summarisch eine Mehrleistung von 25 %. Dem entsprechend seien die Ziffern der nicht rechtzeitig gestellten Wagen im letzten Jahre erheblich zurückgegangen; während der Gipfelpunkt in der Nichtleistung der Anforderung an Wagen im Jahre 1897 mit 7,7 % stattgefunden habe, sei diese Nichtleistung im vorigen Jahre auf 2,8 zurückgegangen.

Zur Beleuchtungsfrage.

Nach den Mittheilungen des Ministers Thielen ist die Beleuchtungsfrage grundsätzlich entschieden. „Wir werden in Zukunft die Personenzüge mit Acetylengas beleuchten und haben auch schon alle Vorbereitungen dazu getroffen: 18 Anstalten sind schon eröffnet und bis zum Herbste werden noch 45 eröffnet sein. Wir werden also in grossem Umfange mit der Beleuchtung mit Acetylengas vorgehen können."

Privatkapital.

Gegenüber den Wünschen, es möge das Privatkapital sich an dem Ausbau des Haupt- und Nebenbahnnetzes mehr betheiligen, wurde im Budgetausschusse hervorgehoben, dass darauf das Privatkapital und die Verkehrsinteressenten keinen Anspruch haben, dass die Staatsbahnen als Staatsbahnen erhalten werden müssten, und man warten müsste, bis der Staat die Mittel und die Zeit habe, dasjenige auszuführen, was der Verkehr auf die Dauer erfordert.

Dritte und vierte Gleise auf den preussischen und englischen Bahnen.

Schon bei den vorjährigen Etatsberathungen war im preussischen Abgeordnetenhause die Trennung des Güterverkehres von dem Personenverkehre nicht nur auf den Stationen, sondern auch auf allen Hauptstrecken als eine der wichtigsten Forderungen hingestellt worden; auf den belebtesten Strecken sollten zu diesem Zwecke dritte und vierte Gleise gelegt werden. Bei der grossen Ausdehnung des preussischen Eisenbahnnetzes würde ein Prozentsatz von 2—3 % ausreichen, um auf diesen Hauptstrecken die Trennung des Güterverkehres vom Personenverkehre durchzuführen. Nur durch diese Maassregel sei auf den belebtesten Strecken eine Entlastung des Verkehres möglich oder durch den Bau neuer Hauptparallellinien, insbesondere im westfälischen Kohlenreviere. In Bezug auf die Hauptroute von dem Westen nach dem Osten mit ihrem riesigen Kohlenverkehre und sonstigem Massengüterverkehre sagte der

Berichterstatter Abg. Möller, dass diese wie ein Defilee wirke, in dessen Umgebung es nicht genüge, dass man Nebenbahnen baue, sondern wo man nothwendig zu neuen grossen durchgehenden Vollbahnen kommen müsse, um wirklich dauernd den Verkehr aufnehmen zu können.

Vollbahnen und Nebenbahnen. Kleinbahnen.

Unter Hinweis darauf, dass im Jahre 1890 von der Eisenbahnverwaltung ein Programm aufgestellt wurde, wonach der Bau der Vollbahnen im wesentlichen als abgeschlossen zu betrachten sei und die künftige bauliche Entwickelung sich vorwiegend auf Nebenbahnen, Stichbahnen und Zufuhrbahnen beschränken müsse, bemängelte der nationalliberale Abg. Macco, dass der Bau von Vollbahnen vernachlässigt worden sei. Seit Anfang der 90 er Jahre seien, abzüglich der durch Kauf erworbenen Strecken, insgesammt nur 393 km Vollbahnen, dagegen 3 129 km Nebenbahnen erbaut worden. In einzelnen Provinzen, wie Westpreussen, hätten die Nebenbahnen ein erschreckliches Uebergewicht. Die Erbauung von Nebenbahnen führte der Abg. Macco auf finanzielle Einflüsse zurück. Bei den Nebenbahnen würden die Grunderwerbskosten den Gemeinden zugewiesen. Hier müssten andere Grundsätze platzgreifen.

Bei dem Bau von Nebenbahnen und Vollbahnen dürfte man sich, äusserte der Abg. Macco, nicht einseitig durch fiskalische Rücksichten leiten lassen. „Ich bin weit davon entfernt, den Bau der Nebenbahnen zu bekämpfen, und ich wünsche und hoffe, dass noch recht viele gebaut werden; aber ich wünsche auch, dass gerade wir in diesem Hohen Hause dazu übergehen, genauer zu prüfen, ob die Entwickelung unseres Bahnwesens in der Beziehung richtig ist, und ob wir in Zukunft bei den Vorlagen nicht dafür eintreten müssen, dass ein Theil der Bahnprojekte als Vollbahnen ausgeführt wird. Ich habe mit grosser Freude in der Budgetkommission von Herrn v. Arnim gehört, dass das Bedürfniss in den östlichen Provinzen bereits eintritt, und dass dort die Leistungsfähigkeit der Nebenbahnen den Ansprüchen nicht genügt, die bei der gesteigerten Entwickelung erhoben werden müssen. Ich hoffe, dass diese Thatsache, die Herr v. Arnim angegeben hat, uns bewegen wird, diesem Gegenstande in Zukunft grössere Aufmerksamkeit zuzuwenden und den Unterschied zwischen Haupt- und Nebenbahnen mehr zu berücksichtigen.“

Nach den bisher gemachten Erfahrungen scheint es dem eben genannten Abgeordneten, als ob ein grosser Theil der Kommunen, welche den Bau von Kleinbahnen übernommen haben, in schwieriger Lage sind gegenüber den Kleinbahnbaugesellschaften, die mit Männern ausgerüstet sind von grosser technischer und wirthschaftlicher Erfahrung, und die in der Lage sind, den Gegenstand ganz anders zu beherrschen und ihre Interessen ganz anders zu wahren, als es bei unseren Kommunen der Fall ist. Es tritt dadurch der Fall ein, dass viele Kleinbahnen gebaut sind, die nicht entsprechend ihrer Aufgabe ausgerüstet worden sind, weder im Bau noch für den Betrieb; es tritt der Fall ein, dass die wirthschaftlichen Aufgaben, welche die Kleinbahnen als solche zu erfüllen haben, nicht in dem Maasse gewahrt werden, wie es nothwendig ist, und es ist dringend wünschenswerth, dass in der Beziehung der Staat sein Augenmerk auf die Entwickelung des Kleinbahnwesens wirft. Allerdings wird diese Entwickelung ausserordentlich erschwert durch den Mangel an direkter Tarifirung, und dieser Mangel an direkter Tarifirung ermöglicht es vielen Industriezweigen, die an Kleinbahnen liegen und hochentwickelungsfähig wären, nicht, sich in dem Maasse auszubilden, wie es bei direkten Tarifen der Fall wäre. Aber gerade in der direkten Tarifbildung liegt auch für den Staat die Möglichkeit, auf das Kleinbahnwesen einzuwirken, und ich hoffe, dass die Kleinbahnen, welche mit normaler Spur ausgestattet sind, in Zukunft seitens des Staates bezüglich der Tarifbildung anders behandelt werden, als dies bisher der Fall war. Thatsächlich ist heute die Hauptbahn durch Verweigerung der direkten Tarife vielfach ein direktes Verkehrshinderniss für die Entwickelung des Verkehres auf den Kleinbahnen.

Schliesslich äusserte der Abg. Macco die Hoffnung, dass in Zukunft wenigstens die „den Nebenbahnen ähnlichen Kleinbahnen“ in Bezug auf die direkte Tarifirung etwas anders als bisher behandelt würden. Werde diese direkte Tarifirung auf Nebenbahnen mit normalen Gleisen ausgedehnt, dann werde unser ganzes Eisenbahnwesen eine ganz andere Entwickelung nehmen und die Wünsche, die heute auftauchen, dass man den Privatbahnen wieder einen grösseren Spielraum einräumen möchte, in voller Weise befriedigt werden.

In diesem Sinne sprach sich auch der Abg. Ehlers aus. Die Kleinbahnen hängen nicht lediglich davon ab, dass Beihilfen von Staat und Provinz für den Bau dieser Bahnen bewilligt werden; sie hängen in viel höherem Maasse davon ab, unter welchen Bedingungen ihnen die Staatseisenbahnverwaltung den Anschluss gestattet, von der Feststellung der Expeditionsgebühren und deren Vertheilung. „Die Bildung durchgehender Tarife ist nach meiner Ansicht viel wesentlicher als die einmaligen Beihilfen, die für den Bau solcher Bahnen gewährt werden, und da bin ich der Meinung, dass die Staatseisenbahnverwaltung nicht zu ängstlich sein darf, und wenn in den schönen Wein der Ueberschüsse etwas Wasser hineingegossen wird, schadet das auch nichts; solcher etwas verwässerter Wein ist manchmal viel gesünder, als wenn man ihn pure trinkt.“

Diese Ausführungen ergänzte noch der Abg. Winckler. Als man der Meinung gewesen sei, der Hauptsache nach mit dem Bau von Vollbahnen abgeschlossen zu haben, sei man an den in wirthschaftlichem Interesse ausserordentlich nothwendigen Bau von Nebenbahnen im grossen Umfange herangegangen. Man werde berücksichtigen müssen, das derartige Ausblicke in die Zukunft auch ihre natürliche Beschränkung haben. Es ist ja möglich, dass namentlich im Osten, wo das Verhältniss zwischen Voll- und Nebenbahnen ein ganz anderes ist als im Westen, das Bedürfniss nach neuen Vollbahnen mit der Zeit hervortritt, und dass namentlich der Ausbau von jetzigen Nebenbahnen als Vollbahnen da angezeigt sein kann, wo bei der Bewilligung der Bahnen ein solcher Umbau als in späterer Zukunft möglich ins Auge gefasst worden ist. Wenn solche Verhältnisse eintreten sollten, so kann ein derartiges, früher ausgesprochenes Programm für die Zukunft kein Hinderniss dafür sein, dass da, wo es nothwendig ist, in dieser Weise die vorhandenen Vollbahnen ergänzt werden.

Im übrigen sei die finanzielle Betheiligung von Interessenten an dem Bau von Nebenbahnen nothwendig als Prüfstein des Bedürfnisses. Wohin würden wir kommen, frug der Abg. Winckler, welche Anforderungen an den Bau von Bahnen würden gestellt werden, wenn wir nicht in gewisser Beziehung wenigstens eine Regel festhielten in Bezug auf die Anforderungen an die Interessenten, und je nachdem sich die Interessenten bereit finden lassen, dieselben zu erfüllen oder nicht, daraus den Schluss ziehen, ob eine Eisenbahn ein thatsächliches Bedürfniss ist oder nicht.

Der Betriebskoeffizient.

Im letzten Jahre hat sich der Betriebskoeffizient etwas weniger günstig gestaltet, Minister Thielen machte darüber folgende Angaben: Für 1895/96 betrug der Betriebskoeffizient, d. h. das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen, 54,77 %; das Verhältniss wurde noch günstiger 1896/97; der Betriebskoeffizient ging herunter auf 54,17 %. Damit ist der tiefste Stand voraussichtlich für eine absehbare Zukunft erreicht. Das Jahr 1897/98 hat bereits wieder einen Betriebskoeffizienten von 55,27. In Preussen steht man nicht allein da mit dieser Erscheinung; bei den übrigen deutschen Staatsbahnen und auch bei den Privatbahnen zeigt sich das nämliche. Die bayerischen Staatsbahnen hatten 1896 60,04, 1897 60,43, die württembergischen 61,23, 1897 62,22, die sächsischen 63,23, 1897/98 66,28, die ostpreussische Südbahn 53,54 gegen 60,02, Lübeck-Büchen 59,67 gegen 62,60. Man könnte zu der Auffassung kommen, dass das Plus an Verkehrseinnahmen mit verhältnissmässig geringeren Ausgaben hätte erzielt werden können als die ursprünglichen Einnahmen. Das würde nur dann richtig sein, wenn dieses Plus der Einnahmen mit demselben Apparat und unter denselben Bedingungen erzielt würde. Das ist aber durchaus nicht der Fall gewesen. Erstens ist der Apparat ein sehr viel grösserer geworden, zweitens haben die Beamtengehälter, die Arbeiterlöhne und die Materialienpreise erheblich erhöht werden müssen, drittens sind auf der anderen Seite die Tarife wesentlich ermässigt worden, und viertens ist in den grossen Topf viel Wasser hineingeschüttet worden. Die Nebenbahnen, die jetzt mit ziemlich erheblichen Summen jedes Jahr in den grossen Topf hineinfallen, bringen zunächst natürlicherweise eine Verwässerung der Suppe hervor; fetter wird sie dadurch nicht. Alle diese Umstände wirken natürlich mit, dass das Plus mit verhältnissmässig höheren Kosten erzielt wird als die vorhergehenden Einnahmen.

Die Kohlen- und Schienenabschlüsse.

Der Verbrauch an Kohlen ist sehr erheblich gestiegen, zum Theil infolge rascheren Umschlages der Wagen. Minister Thielen theilte mit, dass er im Jahre 1898 einen neuen Kohlenvertrag abgeschlossen hat, der vom 1. Juli 1898 bis zum 1. Juli 1900 läuft. „Naturgemäss habe ich, wenn auch nicht gern, aber doch folgend dem Zwange der Verhältnisse, mehr anlegen müssen für die Kohlen als im Vorjahre. Es lief der bisherige Vertrag auf einem Grundpreis von 9 ℳ. Der neue Vertrag hat einen Grundpreis von 9,60 ℳ Der Vertrag war ursprünglich nur auf ein Jahr abgeschlossen. Ich hatte mir aber ein Optionsjahr vorbehalten und habe mit beiden Händen von der Option Gebrauch gemacht; denn ich würde heutzutage zu dem Preise die Kohlen nicht mehr bekommen.

Auch bezüglich der Schienen ist ein neuer Vertrag geschlossen worden, der bis 1902 läuft. Auch für die Schienen hat ein höherer Preis angelegt werden müssen. Der bisherige Preis lautete für die Schiene 109 ℳ. für die Tonne. Der neue Preis lautet auf 118 ℳ. Für die eisernen Schwellen wurden bisher be-

zahlt 101 ℳ, und werden jetzt 110 ℳ bezahlt. Also für Schienen und Schwellen ist pro Tonne 9 ℳ mehr gezahlt. Meine Herren, auch in dieser Beziehung — der Vertrag ist auf drei Jahre abgeschlossen — habe ich mir die Option vorbehalten, nach meiner Wahl entweder auf ein Jahr oder auf zwei Jahre. Wie diese Verhältnisse heutzutage sind, ist wohl mit ziemlicher Sicherheit vorauszusetzen, dass eine von diesen Optionen ebenfalls in Anspruch genommen werden muss. Zur Zeit ist zu diesen Preisen ebenfalls, glaube ich, kein Abschluss mehr zu machen. Wir stehen unzweifelhaft geradezu vor einem Roheisenmangel, der voraussichtlich für die gesammte Eisenindustrie noch sehr unerquickliche Verhältnisse herbeiführen wird. Dass unter diesen Umständen, auch in Anbetracht der Lage des Weltmarktes der Vertrag ein günstiger ist, wird mir, glaube ich, jeder von den Herren bezeugen, der mit den Verhältnissen bekannt ist.

Wir haben zu gleicher Zeit bei dem neuen Schienenvertrag Vortheile in Anspruch genommen und auch erreicht in Bezug auf die technische Vollkommenheit des Materiales. Wir haben der fortschreitenden Technik folgend erreichen können, dass die Garantiezeit besser regulirt wurde, und dass auch über eine grössere Festigkeit des Materiales Verabredungen getroffen worden sind. Das Letztere ist von sehr erheblicher Wichtigkeit, insbesondere bei dem Umstande, dass ein grosser Theil unserer Stahlproduktion auf dem Thomasverfahren beruht, und das Thomasverfahren an sich ja ein sehr schönes, aber weiches Material liefert. Die Technik ist soweit fortgeschritten, um diesem Uebelstande vollständig begegnen zu können und jeden beliebigen Grad von Härte bis zu einer gewissen Maximalgrenze vorzuschreiben. Unter den Schienen befindet sich auch ein ziemlich erheblicher Posten von schwereren Schienen, als das bisherige Profil ist. Dies neue, schwerere Profil, welches dazu bestimmt ist, allmählich in die schwer belasteten Strecken eingebaut zu werden — wir haben dafür für die nächsten Jahre 17 000 km in Aussicht genommen — wiegt 41 kg pro laufenden Meter. Im Etat für das nächste Jahr sind von den 17 000 km zunächst 1 100 km für den Einbau schwerer Strecken vorgesehen."

Die angekündigten Verstärkungen des Oberbaues erachtete der Abg. Macco für unzulänglich. „Wir sind", sagte er, „jetzt im Begriff, unseren Oberbau zu verstärken mit Schienen von 40 bis 43 kg Gewicht; wir arbeiten daran schon einige Jahre, und zwar in der Art, dass wir jetzt 150 bis 160 km jährlich ausbauen. Wenn wir damit fertig sind, dann werden ungefähr 12 bis 15 Jahre vorüber sein, und nach dem Beispiele, welches uns der Herr Minister gegeben hat, bin ich überzeugt, dass dann ganz andere Anforderungen an unsere Eisenbahnen und an die Geleise gestellt werden wie heute. Wir sind aber heute durch den finanziellen Einfluss auf das Maass zurückgegangen, das als das nothwendigste bezeichnet werden muss. Die anderen Staaten — ich darf sie wohl als Beispiel anführen — bemühen sich, Schienen von 50, ja bis 60 kg anzulegen; wir begnügen uns mit dem Nothdürftigsten, und gerade in diesem Falle sollten wir doch durch die Erfahrung klug geworden sein und uns nicht auf das absolut Nothwendige beschränken, sondern sollten weiter sehen und den Oberbau so machen, dass, wenn er nach 15 Jahren durchgeführt ist, er auch den dann herrschenden Ansprüchen noch entsprechen kann."

Die Reform der Personenfahrpreise.

Minister Thielen bestätigte seine früheren Andeutungen über die Reform der Personentarife in gemeinschaftlicher Arbeit sämmtlicher Staatsbahnverwaltungen der deutschen Bundesstaaten unter dem Vorsitz des Reichskanzlers. „Die Bundesregierungen sind darüber einig, dass diese Reform im wesentlichen nach der Richtung der Vereinfachung der Tarife zu erstreben sein wird, aber ohne wesentliche Drangabe von Einnahmequellen, die jetzt aus den Personentarifen geflossen sind. Ich habe schon im Reichstage gesagt, es ist das eine Preisaufgabe, die dieser Kommission gestellt ist, die nicht gerade leicht zu lösen ist. Aber ich hoffe doch, dass sich aus den Berathungen der Kommission befriedigende Ergebnisse bilden werden. Darüber kann man von vornherein nicht im Unklaren sein, dass es wohl kaum möglich sein wird, bezüglich der Sätze des Tarifes zu einer allgemeinen Uebereinstimmung in Deutschland zu kommen. Bekanntlich haben die Tarife in Süddeutschland sich wesentlich anders gestaltet als in Norddeutschland. Der wesentlichste Unterschied liegt darin, dass wir die Personenbeförderung in Norddeutschland in vier Klassen, dagegen in Süddeutschland in drei Klassen vollführen. Dieser grundlegende Unterschied, der sich mit dem ganzen wirthschaftlichen Leben des Volkes viel enger verknüpft hat, als meistens vorausgesetzt wird, wird kaum zu beseitigen sein. Wenn man das zugibt, so muss man sich von vornherein auch sagen, dass es nicht möglich sein wird, für die I., II. und III. Klasse gemeinschaftliche Sätze in Süddeutschland herzustellen. Aber über die eigentlichen Sätze der Personenbeförderung, des Tarifwesens können wir uns nach meiner Auffassung recht wohl verständigen. Wir können recht wohl alle die grossen Verschiedenheiten und Auswüchse der Personentarife beseitigen und einen Tarif herstellen, der auf verhältnissmässig einfacher Grundlage beruht. Nothwendigerweise wird aber ein solcher Tarif eine ganze Reihe alter und liebgewonnener Einrichtungen beseitigen müssen. Wie das zu machen ist, ohne zu grosse Härten herbeizuführen, das ist eben die Preisaufgabe." Dagegen werde sich in bezug auf den Gepäcktarif eher zwischen den nord- und süddeutschen Auffassungen eine Uebereinstimmung herstellen lassen.

Unter Anerkennung dessen, was für die Verbesserung des Personenverkehres auf den preussischen Staatsbahnen in den letzten Jahren geleistet wurde und in Uebereinstimmung mit den meisten Rednern trat der Abg. Macco in Bezug auf die Reform der Personenfahrpreise den Ansichten bei, die Minister Thielen darüber geäussert hatte. „Wir wünschen," sagte er, „keine Verbilligung des Personenverkehres, wir wünschen eine Vereinfachung und würden uns freuen, wenn diese Vereinfachung möglich wäre ohne Beeinflussung der Einnahmen des Staates. Dass dieselben aber vorübergehend bei jeder derartigen grösseren Reform beeinflusst werden, ist keinem Zweifel unterworfen, und diese Befürchtung darf uns nicht abhalten, der Reform näher zu treten, da wir sonst die Reform auf das Unendliche hin verschieben. Ich halte auch heute noch das Projekt, welches Ende der achtziger Jahre und Anfang der neunziger Jahre auftrat und in einer Vereinfachung der Klassen und einer vollständigen Aufhebung aller nicht direkten Billets bestand, für das Richtige, und ich glaube, dass bei gutem Willen und bei der nöthigen Einsicht die Bedenken, die damals danach geäussert worden sind und die sich im wesentlichen auf die Schwierigkeit des Marktverkehres bezogen, gehoben werden können. Dieser Verkehr grenzt sich doch immer zeitlich und örtlich ab und kann ganz wohl durch andere Einrichtungen unterstützt werden. Wenn man in Süddeutschland in der Lage ist, das zu thun, kann man es in Norddeutschland auch, um so mehr, da der Transport dieser Reisenden, die sich vorwiegend in der IV. Klasse bewegen, sich auf einige Stunden des Tages und in bestimmter Richtung beschränkt. Ich möchte bitten, im allgemeinen zu berücksichtigen, dass wir in Preussen einen ganz ausserordentlich billigen Personenverkehr haben; die durchschnittlichen Einnahmen sind 2,7 ₰ pro Kilometer. Ich habe eine Anzahl ausländischer Bahnen zusammengestellt, und ich finde ganz besonders, dass durchschnittlich die Einnahmen für den Personenverkehr in anderen Ländern wesentlich höhere sind. Bei den vier amerikanischen Bahnen, die ich ins Auge gefasst habe, stand diesen 2,7 ₰ eine Einnahme von 5,6 ₰ gegenüber, eine Durchschnittseinnahme, die doppelt so gross ist als bei uns. Wir können also in dieser Beziehung um so mehr zufrieden sein, als für das wirthschaftliche Gedeihen des Landes der Güterverkehr immer die grössere Rolle spielt und stets spielen wird."

In Uebereinstimmung mit seinen nationalliberalen Freunden erachtete auch der Abg. Winckler eine Vereinfachung und Einheitlichkeit des Tarifwesens für geboten, doch wünsche er, dass sie nicht von dem Gesichtspunkt einer ganz allgemeinen Verbilligung vorgenommen werde. Hoffentlich werde es der Kommission gelingen, zwischen den widerstreitenden Wünschen und Interessen die richtige Diagonale zu finden. „Und da möchte ich auch namentlich gegenüber vielfach im Publikum bei uns verbreiteten Ansichten auf das hinweisen, was der Herr Minister heute auch betont hat, dass ein Vergleich unserer Tarifsätze mit den süddeutschen Tarifsätzen immer daran hinkt, dass nicht berücksichtigt wird das Vorhandensein einer vierten Klasse bei uns, welche es doch ermöglicht, so billig zu reisen, wie es in Süddeutschland nicht möglich ist."

Einige Klagen über die Herabsetzung der Eisenbahnfahrpreise liess der Abg. Graf Arnim laut werden, es sei dadurch nach den grössten Städten und deren unmittelbarem Umkreis eine fast unnatürliche Verschiebung der Bevölkerung eingetreten. Aus früheren Ausführungen des Grafen Kanitz gehe hervor, dass gerade derjenige Theil der Bevölkerung, welcher sich in den Jahresschichten von 20 bis 30 Jahren bewegt, in den grossen Städten in einem sehr viel höheren Prozentsatz sich befindet, als in den östlichen ländlichen Distrikten der Provinzen Ost- und Westpreussen und Posen. Das wird in hohem Grade, wenigstens zu einem nicht geringen Theil, begünstigt durch die geradezu unnatürliche Einrichtung der Personentarife. Es wird die Industrie gerade in den Grossstädten im Gegensatz zu der Industrie auf dem Lande und den kleineren Städten durch diese Tarife ausserordentlich begünstigt, und das halte ich direkt für eine unnatürliche Entwickelung derjenigen Verhältnisse, welche sich sonst, wenn nicht künstlich eingegriffen würde, naturgemäss auf einem anderen Wege entwickeln würden."

Dagegen würde nach der Ansicht des Abg. Wetekamp durch billige Tarife eine Abwanderung vom Lande stattfinden oder noch stärker sein, als das jetzt der Fall ist. „Diese Annahme ist meiner Ansicht nach so unbegründet, wie nur irgend eine Annahme sein kann. Durch irgendwie hohe Tarife hat sich noch niemals jemand abhalten lassen, nach dem Orte hinzufahren, von dem er hoffte, bessere Arbeitsbedingungen zu

finden. Diese Tarife bilden kein Abschreckungsmittel, ebenso wie die hohen Tarife nach Amerika nicht abgehalten haben, dass die Leute zu Hunderttausenden nach drüben hin gewandert sind. Aber gerade die Auswanderung nach Amerika zeigt uns auch, wie zweischneidig das Mittel ist, die Leute durch hohe Tarife abhalten zu wollen von der Wanderung. Es sind zwar ausserordentlich viele Leute hinübergegangen nach Amerika, von diesen haben eine Anzahl gute Unterkunft gefunden, aber die vielen Tausende, die zurückkommen wollten, wenn sie nur gekonnt hätten, werden nicht erwähnt. Gerade so ist es mit den hohen Eisenbahntarifen. Führen Sie noch so hohe Tarife ein, so werden Sie die Leute nicht zurückhalten, Sie werden aber die Leute abhalten, dass sie wieder zurückgehen, wenn sie ihre Rechnung am neuen Wohnsitz nicht gefunden haben."

Beiläufig bemerkt konnte sich selbst der Abgeordnete Wetekamp nach den Aeusserungen der Eisenbahnverwaltung nicht mit den badischen Kilometerfahrkarten befreunden, befürwortete aber für diejenigen, die häufiger reisen, gewisse Ermässigungen, die Annahme des Grundsatzes der Staffelung auch für die Personenfahrpreise und die Einführung von Abonnementskarten entweder für das ganze Land oder für bestimmte abgeschlossene Gebiete.

In der Budgetkommission beschäftigte man sich besonders mit der Frage, ob es wünschenswerth sei, das badische System der Kilometerbillets auch in Preussen einzuführen. Fernerhin wurde als ein Hauptwunsch in der Kommission hervorgehoben, dass die Retourbillets allgemein auf zehn Tage verlängert werden möchten. Der Herr Minister verhält sich ablehnend sowohl gegenüber dem Wunsche nach Kilometerbillets, gegen die er sich früher und noch heute des weiteren ebenfalls ausgesprochen hat, ebenso gegenüber der Verlängerung der Retourbillets auf zehn Tage, weil er die Befürchtung hege, es könne dadurch den Defraudationen erheblicher Vorschub geleistet werden. Auch aus der Kommission heraus wurde beiden Wünschen widersprochen; es sei überflüssig, derartige Erleichterungen eintreten zu lassen; man wünsche im Gegentheil, wenn man reformiren wolle, Vereinfachungen, nicht weitere Komplikationen der Tarife. Dagegen erhoben sich doch Stimmen für den Wunsch, die Retourbillets auf zehn Tage zu verlängern, von mehreren Seiten.

Arbeiterkarten.

Der freisinnige Abg. Wetekamp hatte den Antrag gestellt, das Haus möge sich dafür aussprechen, dass die Arbeiterrückfahr- und Wochenkarten mindestens im bisherigen Umfang beibehalten werden sollen. Nach einigen statistischen Mittheilungen über die Benutzung dieser Arbeiterkarten wies der Antragsteller darauf hin, dass es dadurch dem Arbeiter ermöglicht werde, der dumpfen Luft der Fabrikstädte zu entfliehen und im Freien sich entweder anzubauen oder wenigstens zu wohnen. Des Abends oder wenigstens einmal in der Woche kehren die Arbeiter zurück, um im Kreise ihrer Familie sich zu erholen, sie können ihre Kinder in frischer, guter Luft erziehen usw. Alles das bringe hohen sozialen Gewinn. Auch tragen die Karten nicht dazu bei, die grossen Städte zu füllen, sondern wirkten vielmehr dahin, sie zu entleeren, wie man das bei Berlin schon sehen könne, wo die Vororte in sehr weitem Umkreise stärker zunehmen als die innere Stadt. Das sei eine Entwickelung, die nur befördert werden sollte. „Es ist ein entschieden erstrebenswerthes Ziel, dass wir die Konzentration, die im Interesse der Industrie liegt, durch solche billigeren Tarife wieder ablenken zur Decentralisation. Auch für die Landwirthschaft ist es ja von grösstem Nutzen, wenigstens für die Landwirthschaft in weitem Umkreise um diese Industriecentren. Die Landwirthschaft braucht, wenn die Bevölkerung über einen grösseren Raum sich ausbreitet, mit ihren Produkten nicht zu den Konsumenten hinzufahren, sondern die Konsumenten kommen zu den Produkten heraus dadurch, dass sie nicht in der Stadt, sondern draussen wohnen. Also der Absatz dieser Produkte ist ein sehr viel leichterer. Was würde aber die Folge sein, wenn diese Arbeiterrückfahrkarten und Wochenkarten aufgehoben oder auch nur in wesentlichem Maasse beschränkt würden? Die Folge davon würde nicht sein etwa, dass nun diese Arbeiter auf dem Lande blieben, sondern sie würden nun ganz in die Stadt hineinziehen, ihre Kinder würden in der Stadt grossgezogen werden, und der Konnex der Kinder mit der Landwirthschaft, der doch durch das Wohnen der Arbeiter auf dem Lande noch einigermaassen aufrecht erhalten wird, würde vollends verloren gehen. Die Kinder haben da nicht mehr Gelegenheit zu Vergleichen, ebenso wenig auch die Eltern, zwischen der Arbeit auf dem Lande und der Arbeit in der Stadt. Es wird also nicht ein geringerer Zuzug nach den Städten stattfinden, sondern ein grösserer Zuzug, und ausserdem wird die Jugend dann mit Sicherheit einfach in den Städten bleiben, während sie jetzt auf dem Lande bleiben kann."

Dagegen erachtete der Abg. Freiherr von Zedlitz den Antrag Wetekamp theils für überflüssig, theils für unzweckmässig. Die Arbeiterwochenkarten im Vorortverkehr mit grossen Städten seien zweckmässig, ja sozialpolitisch durchaus nothwendig, die hygienischen Vortheile usw. allgemein anerkannt. Aber diese Einrichtungen haben auch ihre Schattenseiten. Aus Halle und überhaupt der Provinz Sachsen komme die Klage, dass sich die Arbeiter vielfach in ganz kleinen Gemeinden ansiedeln, nur wenig zu den allgemeinen Steuerabgaben beitragen, die Armenlasten der kleinen ländlichen Gemeinden aber stark vermehren. Für die Familie sei es auch nicht gut, wenn der Vater auf Grund der Rückfahrkarte die ganze Woche über von der Familie fern ein Junggesellenleben führt. Man möge die Eisenbahnverwaltung nicht festnageln, sondern die Erwägung von Fall zu Fall frei lassen.

Dieser Auffassung schloss sich auch der Abg. Im Walle vom Centrum an, der zwar zugab, dass die billigen Arbeiterkarten es dem Arbeiter ermöglichen, in guter Luft auf dem Lande billig zu wohnen, aber als unerwünscht hervorhob, dass die Gemeinden durch die an sich gute Maassregel hinsichtlich der Armen- und Schullasten geschädigt werden.

Auch der Abg. Graf Limburg-Stirum machte Bedenken gegen den Antrag geltend, dem er politische Bedeutung zumass, da billige Arbeiterwochenkarten eine Verschiebung der Bevölkerung zu Ungunsten der Landgemeinden zur Folge haben, wenn die Arbeiter in die Städte gehen und ihre Familien den Landgemeinden zur Last fallen. Durch den Aufenthalt der Arbeiter in der Stadt werde das Familienleben vernichtet, das sei ein sehr unerwünschter Zustand. Die Tarife dürfen deshalb nur insofern ermässigt werden, als es dem Arbeiter ermöglicht wird, am Abend zu seiner Familie zurückzukehren. Die Interessen der Arbeiter und der Gemeinden müssen ausgeglichen werden.

Schliesslich wurde der Antrag auf Ueberweisung des Antrages Wetekamp an die Kommission zur Berathung der Mittel gegen die ländliche Arbeiternoth wie der Antrag selbst abgelehnt.

Zur Reform der Gütertarife.

Im Güterverkehr, führte Minister Thielen aus, sind wir stets mit einer Ermässigung der Tarife vorgegangen. „Wir haben in den letzten beiden Jahren an Ermässigungen mindestens 27 bis 28 Millionen aus der Einnahme zur Verfügung gestellt. Ein grosser Theil dieser Ermässigungen ist übereinstimmend sämmtlichen Wirthschaftszweigen des Landes zu gute gekommen. Ich führe hier zunächst die Einreihung der Kohle in den Rohstofftarif an, die jedem, der überhaupt ein Feuer macht, zu gute gekommen ist, und die ziffernmässig sich auf etwa 15 Millionen beläuft. Ich führe zweitens an die Einführung des ermässigten Stückguttarifes, dessen Wirkung sich auf 11 Millionen berechnet und auch gleichmässig allen Wirthschaftszweigen, besonders aber der Landwirthschaft zu gute gekommen ist, wie denn auch aus landwirthschaftlichen Kreisen hauptsächlich darauf gedrungen ist, zu dieser Tarifmaassregel überzugehen. Die Eisenbahnverwaltung wäre mit dieser Ermässigung der Gütertarife schon viel weiter fortgeschritten, wenn ihr nicht immer in den Arm gefallen würde, entweder von der einen Seite oder von der anderen Seite. Das ist ja nicht zu verwundern, denn jede Tarifermässigung bringt eine Verschiebung hervor, die dem einen zum Vortheil, dem anderen zum Nachtheil gereicht. Diejenigen, denen es zum Vortheil gereicht, freuen sich der Sache, diejenigen aber, die davon Nachtheil zu haben glauben, melden sich mit lautester Stimme überall, wo dazu eine Gelegenheit vorhanden ist, und zwingen die Staatseisenbahnverwaltung dadurch, wenigstens in eine eingehende, oft sehr lange Zeit in Anspruch nehmende Prüfung der Verhältnisse einzutreten. Ich will hier nur ein Ihnen allen bekanntes Beispiel anführen, das ist die Ermässigung der Eisenerzfrachten, die schon mindestens fünf, sechs Jahre spielt und nicht zu einem Ende gelangen kann, weil die Differenz der angeblichen Interessen — ich will nicht untersuchen, wie weit sie berechtigt ist — die Staatsregierung bisher hat verhindern müssen, ihrerseits vorzugehen. In unendlichen Versammlungen, in unendlichen Erörterungen und allgemeinen Untersuchungen ist diese Frage behandelt worden, und sie ist bis heute noch nicht spruchreif. Der Landeseisenbahnrath hat sich verschiedentlich mit dieser Frage beschäftigt, er hat sie einmal in bejahendem, einmal wieder in verneinendem Sinne entschieden. Kurz und gut, es ist ein prägnantes Beispiel dafür, wie sehr der Fortschritt der Tarifermässigung bezüglich des Güterverkehres durch die Interessenten selbst gehemmt wird."

Der Abg. Dr. von der Borght erachtete die Frage der Gütertarife sehr viel wichtiger, da aus dem Güterverkehr $^7/_{10}$ der Verkehrseinnahmen herrühren, er anerkannte die zugestandenen Ermässigungen und wandte sich dann gegen die Meinung, wonach man bei dem System der Privatbahnen grössere Tariferleichterungen erlangt haben würde.

Als sich ein grösserer Theil deutscher Industrieller im Jahre 1876 zum ersten Mal die amerikanischen Verhältnisse ansah, wären sie, wie der Abg. Macco erzählte, erschrocken gewesen über den Reichthum des Landes, hätten aber andererseits gemeint, bei den Entfernungen, die dort vorliegen, könne

es kaum möglich sein, unter normalen Verhältnissen der deutschen Arbeit Konkurrenz zu machen. Indessen hätten es die Nordamerikaner doch verstanden, die deutsche Konkurrenz unmöglich zu machen, sie seien heute die schärfsten Konkurrenten der Deutschen auf dem Weltmarkt und zwar nach der Ansicht des Abg. Macco hauptsächlich deshalb, weil, wie er aus den Betriebsergebnissen der vier grossen Bahnen ermittelt hat, die durchschnittliche Einnahme des Güterverkehres in Nordamerika nur 1,0 bis 2,8 ₰ beträgt gegen 3,83 in Preussen, damit könne man auf dem Weltmarkt nicht konkurriren.

Endlich erinnerte der Abg. Macco an den Vorschlag des Geheimen Finanzrath Jencke vom Jahre 1895, wonach die Tarifbildung für Massengüter von Jahr zu Jahr um einen kleinen Prozentsatz, aber systematisch zurückgesetzt wird, dann werden wir in der Lage sein, bei allmählich steigendem Güterverkehr uns nicht der Gefahr auszusetzen, dass die Einnahmen in gefährlicher Weise fallen; andererseits werden wir dann dem gewerblichen Verkehr ein bestimmtes Programm vorlegen können, mit dem er rechnen kann, nach dem er seine Beziehungen ausbilden und den Verkehr selbst entwickeln kann. „Ich habe die feste Ueberzeugung, dass, wenn die Staatseisenbahnverwaltung diesem verständigen Vorschlage näher tritt und ihn in irgend einer geeigneten Form zur Ausführung bringt, dies der Staatseisenbahnverwaltung keinen Verlust, dem Lande aber einen hohen Nutzen bringen wird. Ich möchte dringend bitten, in dieser Beziehung eine nähere Prüfung eintreten zu lassen; denn enthalten können wir uns der Sache nicht; wir sind durch die Noth der Umstände gezwungen, in dieser Richtung vorzugehen.“

Obsttarife.

Im Laufe der Verhandlungen bat der nationalliberale Abg. Dr. Lotichius um Beseitigung des Ausnahmetarifes zu gunsten der belgischen Obsteinfuhr, da durch diesen Tarif das belgische Obst billiger auf den preussischen Staatsbahnen befördert werde, als das Obst aus Hessen-Nassau und der Rheinprovinz. Regierungskommissar Geheimrath Möllhausen stellte die demnächstige Erfüllung dieses Wunsches in Aussicht und verhiess zugleich eine Verbilligung der Obsttarife. Demgegenüber erinnerte der Abg. Freiherr von Willisen daran, dass schon im Februar 1896 der Antrag auf Verbilligung der Obsttarife nach den rheinischen und westfälischen Industriemittelpunkten, nach Hamburg und auch nach Berlin in Berathung standen. Damals sei dieser Antrag abgelehnt worden. Nichtsdestoweniger habe man später Ermässigungen im Sinne des abgelehnten Antrages eintreten lassen und im Schoosse der Regierung wolle man ersichtlich weiter mit den Tarifen für Obst in Wagenladungen herabgehen. Der Abg. Frhr. v. Willisen erklärte im Namen der konservativen Fraktion, auf dem früheren Standpunkt verbleiben zu müssen. Er mit seinen Freunden wolle nicht, „dass durch eine künstliche Tarifpolitik die natürlichen Produktionsbedingungen verschoben werden.“

Sozialpolitisches.

Von Jahr zu Jahr sind die Löhne der Arbeiter gestiegen. „Wir gehen von dem Grundsatz aus,“ sagte der Minister, „dass der Arbeiter, der in der Eisenbahnverwaltung beschäftigt wird, nach denselben Grundsätzen bezüglich seines Lohnes zu behandeln ist, wie in den verwandten Beschäftigungen der Privatwirthschaftszweige. Daraus ergibt sich eine Erhöhung in den letzten drei Jahren von 7 600 000 ℳ. Gehe ich noch weiter zurück und nehme die letzten zehn Jahre zum Vergleich, so ergibt sich, wenn ich dieselben Gehalts- und Lohnverhältnisse anwende, die im Jahre 1889 maassgebend waren, dass dann im Jahre 1899 rund 60 000 000 ℳ. mehr in den Etat eingestellt sind, wozu dann noch die 8 000 000 ℳ. Antheil aus der Besoldungserhöhung für dieses Jahr kommen, also in Summa 68 000 000 ℳ.

Dabei sind wir aber nicht stehen geblieben. Mit Genehmigung des Landtages und unter dringender Befürwortung desselben haben wir auch die übrige materielle Lage der Beamten und Arbeiter gebessert. Einmal dadurch, dass in den letzten Jahren sehr erhebliche Beträge eingestellt worden sind zur Erbauung von Wohnungen. Es sind zur Verfügung gestellt bis jetzt zu diesem Zweck 10 000 000 ℳ. Von diesen 10 000 000 ℳ. hat die Eisenbahn für sich 7 843 000 ℳ. in Anspruch genommen und zum grossen Theil auch bereits Wohnungen dafür ausgeführt. Jedenfalls sind von diesen ganzen Summen Wohnungen bereits fertiggestellt oder im Bau. Daneben sind noch 2 500 Wohnungen aus Mitteln der Arbeiterpensionskasse der Staatseisenbahnverwaltung genehmigt, so dass eine sehr erhebliche Anzahl von Wohnungen den unteren Beamten und Arbeitern hat zur Verfügung gestellt werden können. Auch in Bezug auf die Unterbringung insbesondere des Fahrpersonales unterwegs auf den Stationen ist in den letzten Jahren sehr viel geschehen. Wir haben überall dafür gesorgt, dass die Leute Unterkunftsstätten finden, die reinlich, gesund und den Verhältnissen der Bediensteten entsprechend eingerichtet sind.“

Diese Fürsorge für Beamte und Arbeiter hat, wie der Minister hervorhob, auch ihre guten Früchte getragen, das Verhältniss der Arbeiter zur Verwaltung sei von Jahr zu Jahr ein engeres geworden. „Wir haben in verschiedenen Direktionsbezirken mit grossem Erfolg herbeigeführt, dass ein Zusammenschluss der Arbeiter mit den Beamten stattfindet, und zwar den Beamten jeglichen Grades, an der Spitze der Präsident theilnehmend, aber auch der gewönliche Arbeiter. Das hat sich in vielen Bezirken vollständig bewährt.“

Dieser Hinweis des Ministers Thielen auf die Zusammenfassung der Beamten in gesellschaftlichen Vereinen, wurde vom Abg. Pless mit besonderer Freude begrüsst. Es ist nicht immer so gewesen, sagte er, „hier sind früher viele Fehler, viele Unterlassungssünden begangen worden, und wenn der Herr Minister auf diesem Wege fortschreitet, dann glaube ich, er wird nicht nur den Dank seiner Beamtenschaft sich verdienen, sondern den Beifall des ganzen Landes. Der Beamte hat allerdings zunächst Anspruch auf seinen Sold, und er betrachtet diesen Sold als Entgelt für seine Thätigkeit, aber darüber hinaus hat er einen Anspruch, auch in gesellschaftlicher Beziehung von denjenigen, die über ihm stehen, in seinem Kreise geachtet und geehrt zu werden, und wenn der Herr Minister in dieser Beziehung weiter geht, dann muss ich sagen, ist dass ein sehr ehrenwerthes Beginnen.“

Als Minister Thielen später anerkannte, dass der Landtag der Eisenbahnverwaltung ausserordentliche Mittel in die Hand gab, um ausserordentliche Maassregeln zur Bewältigung des Verkehres in der Gegenwart und auch in der nächsten Zukunft durchführen zu können, fügte er noch hinzu: „Die Eisenbahnverwaltung werde den Erwartungen des Landtages entsprechen, wenn die sämmtlichen Organe der Verwaltung, die Arbeiter und die Beamten, wie bisher treu ihre Pflicht erfüllen, wenn es uns gelingt, die unheilvollen Einflüsse, die von aussen sich geltend machen, um diese Pflichttreue abzuschwächen und die Beamten und Arbeiter aufzuhetzen gegen ihre Vorgesetzten — wenn wir deren, wie bisher, Herr werden. Und dazu werde ich meinerseits thun, was in meinen Kräften steht. Die Erfahrung gerade in den letzten Jahren hat uns in der Ueberzeugung gestärkt, dass wir im allgemeinen einen treuen, zuverlässigen und pflichteifrigen Beamten- und Arbeiterstand haben, dass wir uns in der Beziehung glücklich schätzen können — ich möchte sagen: vor jeder anderen Betriebsunternehmung.“

Auf eine Anregung des freisinnigen Abg. Goldschmidt, statt der halbmonatlichen eine wöchentliche Lohnzahlung am Freitag einzurichten und auch Feiertage zu bezahlen, an denen die Werkstättenarbeiter gezwungen sind, die Arbeit zu unterlassen, erwiderte Minister Thielen: Ueber die Lohnperiode ist man getheilter Ansicht. 1892 hat eine Versammlung von 1 000 Arbeitern den gleichen Wunsch ausgesprochen, wie der Vorredner. Man weiss, wie derartige Beschlüsse zustande kommen. Wir haben damals alle Arbeiterausschüsse gefragt und sie haben eine 15 tägige Lohnperiode der achttägigen vorgezogen. Seitdem sind solche Wünsche nicht wieder hervorgetreten. Die betreffenden Feste beginnen meist erst Abends 8 Uhr, dann findet überhaupt kein Abzug statt. Wollen aber die Arbeiter den ganzen Tag feiern, so müssen sie dafür auch aufkommen. Wenn die Maschine nicht geht, kann auch nicht gelohnt werden. Ich habe für die Wünsche der Arbeiter jederzeit ein offenes Ohr. Blosse Theorien können mich aber nicht bestimmen. Die Angabe, dass die Werkstättenarbeiter einstimmig die wöchentliche Lohnperiode wünschten, bestritt Minister Thielen auf das entschiedenste. In einigen Betrieben ist auf Wunsch sogar die monatliche Zahlung eingeführt zur Erleichterung der Miethe, der Versicherungsprämien usw. Ich würde die Unzufriedenheit der Leute hervorrufen, wenn ich die Periode änderte. Wenn wir die Arbeiter veranlassen, einen ganzen Tag zu feiern, so bezahlen wir sie ebenso wie die Militärwerkstätten.

Die Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1897/98.

(Schluss aus Nr. 18.)

III.

Bauaufwendungen.

Für die vollspurigen deutschen Bahnen beliefen sich die Bauaufwendungen, worunter die eigentlichen Baukosten und verschiedene sonstige Aufwendungen (Zinsen während der Bauzeit, Kursverluste, erste Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds usw.) zu verstehen sind, im Jahre 1887/88 im ganzen auf 9 662 020 000 ℳ., somit für 1 km der Eigenthumslänge auf 248 885 ℳ. Sie sind im Betriebsjahre 1897/98 im ganzen auf 11 620 430 000 ℳ. gestiegen, für 1 km der Eigenthumslänge aber auf 247 858 ℳ. gefallen. In dem zehnjährigen Zeitraume hat also im Gesammtbetrage eine Zunahme von 1 958 410 000 ℳ., d. s. 20,3 %, dagegen für das Kilometer eine Abnahme von 0,4 % stattgefunden. Der Rückgang der kilometrischen Kosten erklärt sich daraus, dass in den letzten Jahren überwiegend billigere Nebenbahnen gebaut worden sind.

Höher als der Durchschnitt stellen sich die kilometrischen Kosten im Jahre 1897/98 bei folgenden grösseren Bahnen:

		ℳ.
Pfälzische Ludwigs-Eisenbahn	mit	351 560
Badische Staatseisenbahnen	„	332 610
Sächsische „	„	329 739
Württembergische „	„	320 824
Reichseisenbahnen	„	297 173
Preussisch-hessische Staatseisenbahnen	„	250 330

Unter dem Durchschnitt dagegen bleiben nachstehende grössere Bahnen:

		ℳ.
Bayerische Staatseisenbahnen	mit	235 067
Pfälzische Nordbahnen	„	220 165
Pfälzische Maximiliansbahn	„	219 359
Ostpreussische Südbahn	„	208 160
Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn	„	88 756
Oldenburgische Staatseisenbahnen	„	85 136

Die Kosten des letzten Erwerbes, also das eigentliche Anlagekapital der jetzigen Eigenthümer, stellen sich etwas höher als die Bauaufwendungen, nämlich im Jahre 1887/88 auf 9 902 150 000 ℳ. und im Jahre 1897/98 auf 11 853 830 000 ℳ. oder 252 832 ℳ. auf 1 km.

Betriebseinnahmen.

Die gesammten Betriebseinnahmen (ausschliesslich der Pachtzinse) sind von 1 089 620 000 ℳ. im Jahre 1887/88 auf 1 674 980 000 ℳ. im Jahre 1897/98, also um 53,7 %, gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um 21,3 % zugenommen hat. Davon entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 28,23 (26,97), auf den Güterverkehr 67,11 (68,90) und auf die sonstigen Einnahmen 4,66 (4,13) %. Auch die auf das Kilometer Betriebslänge, sowie die auf 1 000 Wagenachskm aller Art berechneten Einnahmen sind gestiegen, und zwar von 28 267 auf 35 775 ℳ. = 26,6 %, bezw. von 102 auf 103 ℳ. = 0,98 %. Dagegen sind die auf 1 000 Nutzkm berechneten Einnahmen von 3 999 auf 3 926 ℳ. = 1,8 % gesunken.

An der Zunahme der Betriebseinnahmen im ganzen auf das Betriebskilometer und auf 1 000 Wagenachskm sind die Staatsbahnen mit 58,1 bezw. 23,4 bezw. 0,99 % betheiligt, während ihre auf 1 000 Nutzkm berechneten Einnahmen um 2,9 % zurückgegangen sind.

Die grösste kilometrische Einnahme hatte im Betriebsjahre 1897/98 die Main-Neckar-Eisenbahn mit 90 736 ℳ. erzielt.

Darauf folgen:

die bayerische Ludwigs-Eisenbahn	mit	51 659	ℳ.,
„ Lübeck-Büchener Eisenbahn	„	43 330	„
„ sächsischen Staatseisenbahnen	„	43 232	„
„ Reichseisenbahnen	„	41 730	„
„ preussisch-hessischen Staatseisenbahnen	„	39 831	„
„ pfälzischen Bahnen	„	39 640	„
„ badischen Staatseisenbahnen	„	39 003	„
„ Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn	„	37 248	„
„ Zittau-Reichenberger Eisenbahn	„	34 581	„
„ Eisern-Siegener Eisenbahn	„	34 479	„

Betriebsausgaben.

Die Betriebsausgaben, ausschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen und ausschliesslich der Pachtzinse sind in der Zeit von 1887/88 bis 1897/98 von 574 110 000 auf 933 440 000 ℳ., also um 62,6 %, die Ausgaben auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge von 14 893 auf 19 937 ℳ., also um 33,9 %, gestiegen.

Fast auf gleicher Höhe haben sich die auf 1 000 Nutz- und auf 1 000 Wagenachskm aller Art berechneten Ausgaben gehalten, nämlich 2 107 in 1887/88 gegen 2 188 ℳ. in 1897/98 bezw. 54 gegen 58 ℳ. Der Prozentsatz der Betriebsausgaben im Verhältniss zu den Betriebseinnahmen hat sich im Jahre 1887/88 auf 52,69, im Jahre 1897/98 auf 55,73 gestellt.

Von den Betriebsausgaben beanspruchten die persönlichen Kosten 50,46 % im Jahre 1897/98 gegen 50,75 % im Jahre 1887/88. Darauf folgen nach der Reihe ihres Antheils: die Kosten des Bahntransports mit 19,29 (20,02) %, die Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände (Oberbau und Betriebsmittel) mit 12,29 (10,28) %, die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen mit 10,30 (11,09) %, die allgemeinen Kosten mit 6,12 (6,37) %, die Kosten für die Benutzung fremder Bahnanlagen und Beamten mit 1,00 (1,18) % und die Kosten für die Benutzung fremder Betriebsmittel abzüglich der betreffenden Einnahmen mit 0,54 (0,31) %.

Betriebsüberschuss.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen sowie der Pachtzinse hat der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen: im Jahre 1887/88 515 500 000 ℳ., im Jahre 1897/98 741 540 000 ℳ.; er hat also um 43,85 % zugenommen, dagegen ist er im Verhältniss zu der Gesammteinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses von 47,31 auf 44,27 % gesunken.

Als Rente des auf die betriebenen Strecken verwendeten Anlagekapitals betrachtet, ergab der Betriebsüberschuss im Jahre 1887/88 5,21 %, im Jahre 1897/98 dagegen 6,35 %, mithin 1,14 % mehr. Jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge brachte im Jahre 1897/98 15 838 gegen 13 374 ℳ. im Jahre 1887/88, mithin ein Mehr von 2 464 ℳ. = 18,42 %.

Den grössten kilometrischen Ueberschuss erzielte im Jahre 1897/98 die Main-Neckar-Eisenbahn mit 31 441 ℳ. Ihr folgen:

die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn	mit	23 477	ℳ.
„ Eisern-Siegener Eisenbahn	„	18 995	„
„ preussisch-hessischen Staatseisenbahnen	„	18 512	„
„ pfälzischen Eisenbahnen	„	17 183	„
„ Reichseisenbahnen	„	16 933	„
„ Lübeck-Büchener Eisenbahn	„	16 689	„
„ badischen Staatseisenbahnen	„	15 652	„
„ sächsischen Staatseisenbahnen	„	15 219	„
„ württembergischen Staatseisenbahnen	„	11 152	„

Anzahl und Gehaltsverhältnisse der Beamten und Arbeiter.

Bei den vollspurigen Eisenbahnen waren im Betriebsjahre 1897/98 im Jahresdurchschnitt 467 761 Beamte und Arbeiter, einschliesslich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen, beschäftigt; mithin kommt auf je 114 Einwohner ein Eisenbahnbediensteter.

Gegen das Jahr 1887/88 hat eine Vermehrung der Beamten und Arbeiter um 124 385 Personen oder um 36,2 % stattgefunden, während zu gleicher Zeit die Eigenthumslänge der Eisenbahnen nur um 20,3 % zugenommen hat. Das grössere Anwachsen der Zahl der Beamten und Arbeiter erklärt sich einerseits aus der inzwischen eingetretenen Verkehrssteigerung, andererseits aus den erheblichen Erleichterungen, die im Dienste namentlich des niederen Personales eingeführt wurden. An dieser Zunahme sind die Staatsbahnen mit 40,6 % betheiligt.

Die Vertheilung der Gesammtzahl der Beamten und Arbeiter in den Jahren 1887/88 und 1897/98 auf die einzelnen Verwaltungszweige ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

	1887/88				1897/98			
	Beamte	Arbeiter	Zusammen		Beamte	Arbeiter	Zusammen	
	Anzahl			in Prozenten der gesammten Beamten und Arbeiter	Anzahl			in Prozenten der gesammten Beamten und Arbeiter
Allgemeine Verwaltung	13 319	1 502	14 821	4,32	13 373	1 179	14 552	3,11
Bahnverwaltung	29 390	74 577	103 967	30,28	32 735	100 872	133 607	28 56
Transportverwaltung	89 722	83 213	172 935	50,36	130 191 } 4 }	123 769 } 4 }	253 960 } 8 }	54,30
Werkstättenverwaltung einschl. Gasanstalten	3 077	48 576	51 653	15,04	4 186	61 448	65 634	14,03
Zusammen	135 508	207 868	343 376	100	180 489	287 272	467 761	100

Die Gesammtzahl ist bei allen Verwaltungszweigen, mit Ausnahme bei der allgemeinen Verwaltung, bei der infolge der Neuorganisation der preussischen Staatseisenbahnen eine Verminderung der Arbeitskräfte eingetreten ist, naturgemäss gestiegen, am stärksten um 46,9 % bei der Transportverwaltung.

Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen im Jahre 1897/98 im ganzen 599 250 000 ℳ. gegen 373 760 000 ℳ. im Jahre 1887/88; sie haben mithin um 225 490 000 ℳ. = 60,3 % zugenommen.

Die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben ist hiernach beträchtlich mehr gewachsen als die Gesammtzahl der Beamten und Arbeiter, so dass die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person von 1 089 ℳ. auf 1 281 ℳ. = 17,6 % gestiegen ist.

S c h m a l s p u r i g e E i s e n b a h n e n.

Die Eigenthumslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden, der Reichsaufsicht unterstehenden Schmalspurbahnen — also ausschliesslich der sogenannten Kleinbahnen — betrug am Ende des Betriebsjahres 1887/88 703,15 km; bis Ende 1897/98 ist sie auf 1 384,25 km, also um 681,10 km oder um 96 % gestiegen.

Von den Schmalspurbahnen waren 663,34 (313,89) km Staatsbahnen und 723,18 (389,26) km Privatbahnen, wovon 21,41 (7,00) km unter Staatsverwaltung standen.

756,61 km hatten eine Spurweite von 1,00 m,
6,61 „ „ „ „ „ 0,90 „
203,52 „ „ „ „ „ 0,785 „
417,51 „ „ „ „ „ 0,75 „
(2,27 „ waren vollspurig).

An Betriebsmitteln standen den Schmalspurbahnen im Betriebsjahre 1897/98 302 Lokomotiven, 780 Personenwagen und 6 858 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung, während im Jahre 1887/88 nur 135 Lokomotiven, 299 Personenwagen und 3 707 Gepäck- und Güterwagen vorhanden waren. Von diesen Betriebsmitteln wurden geleistet im Jahre 1887/88 2 121 071 Nutz- und 36 380 443 Wagenachskm, im Jahre 1897/98 5 677 069 und 93 959 043.

An Baukosten waren aufgewendet im Jahre 1887/88 im ganzen 36 110 000 ℳ. und auf 1 km Eigenthumslänge 53 728 ℳ., im Jahre 1897/98 dagegen 81 660 000 ℳ. bezw. 59 938 ℳ. Die kilometrischen Kosten sind sonach um 11,6 % gestiegen.

Die Betriebseinnahmen sind von 2 640 000 ℳ. im Jahre 1887/88 auf 7 540 000 ℳ. und die Betriebsausgaben von 1 610 000 ℳ. auf 6 050 000 ℳ. gestiegen. Die Ausgaben sind hiernach stärker gewachsen als die Einnahmen, weshalb der Betriebsüberschuss nur von 1 030 000 ℳ. auf 1 490 000 ℳ. zugenommen hat.

Nachrichten.

Deutschland.

— Der Bundesrath hat in seiner am 2. d. Mts. abgehaltenen Sitzung beschlossen, sich damit einverstanden zu erklären, dass dem **deutschen Eisenbahngütertarifchema** ein S p e z i a l t a r i f f ü r b e s t i m m t e E i l g ü t e r eingefügt wird.

— Wie im Reichstage bei der Berathung des Etats des Reichseisenbahnamtes mitgetheilt wurde, haben im verflossenen Jahre kommissarische Berathungen über das Maass der an das Eisenbahnbetriebspersonal zu stellenden dienstlichen Anforderungen stattgefunden. Diese Berathungen, sowie weitere, vom Reichseisenbahnamt mit einzelnen Bundesregierungen gepflogene Verhandlungen haben zur Aufstellung von „Bestimmungen über die planmässige **Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten**“ geführt, denen nunmehr alle betheiligten Regierungen beigetreten sind. Die Bestimmungen enthalten die Grundsätze, von denen bei der Bemessung der Dienstdauer des Stations- und Bahnbewachungs-, sowie des Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonales auszugehen ist, und sollen auf alle mit der selbstständigen Wahrnehmung der Dienstverrichtungen dieser Beamten betrauten Personen Anwendung finden, ohne Rücksicht darauf, ob sie als Beamte angestellt sind, diätarisch beschäftigt werden oder ausserhalb des Beamtenverhältnisses stehen. Die neuen Vorschriften, denen die Diensteintheilung bei den preussischen Staatseisenbahnen im wesentlichen schon heute entspricht, werden nunmehr auch bei den übrigen Staatseisenbahnen allmählich durchgeführt werden. Die Privatbahnen sind — wie gemeldet wird — vom Reichseisenbahnamte veranlasst worden, künftig nach denselben Grundsätzen zu verfahren.

— Das p r e u s s i s c h e Abgeordnetenhaus hat einen Ausschuss gewählt zur Berathung von Maassnahmen gegen die **Arbeiternoth in der Landwirthschaft.** In diesem Ausschuss wurde u. a. ein Antrag auf möglichste Vermeidung der Beschäftigung von Arbeitern seitens der Staatsbetriebe während der Erntezeit, sowie die nothwendige Berücksichtigung der landwirthschaftlichen Arbeiternoth bei den vom Staate auszuführenden Bauten erörtert. Dazu gab der Kommissar des Ministers für öffentliche Arbeiten die Erklärung ab, dass der Minister den betreffenden Wünschen bereits nach Möglichkeit Rechnung trage, sowohl bei der Beschäftigung von Bahnarbeitern während der Erntezeit, als betreffend die Verwendung ausländischer Arbeiter. Nach beiden Richtungen seien Verfügungen erlassen und würden auch von den nachgeordneten Behörden ausgeführt. Die Interessen des Staates müssten natürlich aufrecht erhalten werden. Ein anderer Antrag verlangte „Maassnahmen zur Verhinderung der Anbringung von Plakaten, durch welche Gesinde und Arbeiter veranlasst oder verlockt werden, auswärts Stellung zu suchen, auf den Eisenbahnhöfen“. Die Kommissare des Eisenbahnministers erklärten, keine Kenntniss von solchen Plakaten zu haben, deren Anbringung sicherlich den Intentionen der Eisenbahnverwaltung widerspreche. Von nationalliberaler Seite werden schwere Bedenken gegen die Anträge geltend gemacht, soweit sie sich auf die Arbeiter der Staatsbahnbetriebe beziehen. Einerseits sei eine längere Unterbrechung der Bahnbauten höchst schädlich, ja unmöglich, andererseits würde der Landwirthschaft wenig dadurch geholfen werden, da bei den Bahnbauten vielfach ganz andere Arbeiterelemente verwandt würden als bei Erntearbeiten. Von mehreren Rednern wurden diese Bedenken für unbegründet bezeichnet, dagegen von einem Kommissar des Eisenbahnministers ausdrücklich als berechtigt anerkannt. Bei der Abstimmung wurde der konservative Antrag angenommen: „Die möglichste Vermeidung der Beschäftigung von Arbeitern seitens der Staatsbetriebe während der Erntezeit und grössere Berücksichtigung der landwirthschaftlichen Arbeiternoth bei den vom Staate auszuführenden Bauten, sowie grössere Rücksichtnahme bei dem Strafvollzug während der dringenden landwirthschaftlichen Arbeitszeiten und vermehrte Beschäftigung von Korrigenden und Strafgefangenen zu Meliorationsbauten.“ Der Antrag wegen der Plakate wurde abgelehnt.

— Am 25. d. Mts. wird der Betrieb auf der 39,4 km langen **Strecke Templin-Prenzlau** eröffnet. An dieser zum Eisenbahndirektionsbezirk Stettin gehörenden Strecke werden folgende Verkehrsstellen errichtet: Fährkrug, Kreuzkrug, Mittenwalde, Hassleben, Birkenhain, Beenz, Gross-Sperrenwalde und Prenzlau Vorstadt.

— Am 1. April d. J. wird voraussichtlich die vollspurige 11,74 km lange **Neubaustrecke Hollenbek-Mölln** mit den Verkehrsstellen Lehmrade und Drüsensee dem Betriebe übergeben werden. Die zum Eisenbahndirektionsbezirk Altona gehörige Strecke zweigt in Station Hollenbek von der preussischen Staatsbahnlinie Hagenow Land-Oldesloe ab und schliesst in der Station Mölln an die Lübeck-Büchener Eisenbahn an.

— Der „Staatsanzeiger“ veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer vollspurigen **Nebeneisenbahn von Derenburg** über Silstedt **nach Minsleben** durch die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

— Nach dem Geschäftsbericht der **Aachener Kleinbahn** für 1898 hat sich die Betriebslänge von 54,4 auf 83 km erhöht. Die Einnahmen betrugen 768 552 *M.* (im Vorjahre 558 736 *M.*), während die Ausgaben 468 415 (368 949) *M.* erforderten. Es wurden 6 527 961 Personen befördert. Der Reingewinn beträgt 152 582 (97 709) *M.*, nachdem für Tilgung und Erneuerungen 85 000 *M.* und für Zinsen 64 383 *M.* abgesetzt sind. Der Reservefonds, dem im vorigen Jahre 4 520 *M.* zugetheilt wurden, ist voll. Die Verwaltung bemerkt, dass sie vorerst keine weiteren Linien bauen werde, um erst das vorhandene Bahnnetz zur grösstmöglichsten Vollkommenheit zu bringen.

— **Allgemeine deutsche Kleinbahngesellschaft.** Nach dem Bericht für 1898 hat sich die Geschäftsthätigkeit erheblich erweitert, insbesondere durch Unternehmungen im Herzogthum Braunschweig, in Nassau, im Mansfelder Bergrevier, in Westpreussen und in Oberschlesien. Infolge der Ausdehnung des Unternehmens erschien eine Decentralisirung der Verwaltung unabweislich. Es wird daher im Laufe des Jahres eine Abtheilung Danzig für das östliche Gebiet des preussischen Staates, in Frankfurt a/M. eine Abtheilung für West- und Süddeutschland, und neuerdings auch eine Abtheilung Berlin für Mittel- und Norddeutschland errichtet; ausserdem steht die Errichtung einer Abtheilung für Schlesien in Gleiwitz unmittelbar bevor. Die Abtheilungen sind dazu berufen, unter Berücksichtigung der örtlichen Interessen die Angelegenheiten der Gesellschaft innerhalb ihrer Bezirke zu verwalten, während die Uebernahme von Verbindlichkeiten und der Abschluss von Verträgen der Centralleitung in Berlin vorbehalten bleibt.

— Von den **Kleinbahnen des Kreises Hadersleben** ist am 4. Februar d. J. die 20,1 km lange Strecke Hadersleben-Christiansfeld mit den Stationen Hadersleben (Haltestelle am Staatsbahnhofe), Hadersleben (Kleinbahnhof), Westeriis, Nieder-Astrup, Wonsbek, Wildfang, Sillerupgaard, Sillerup, Fjelstrup, Faustrup und Christiansfeld und am 5. Februar die 30,7 km lange Strecke Woyens-Gramm-Rödding mit den Stationen Woyens (Kleinbahnhof), Skrydstrup, Uldal, Rekskov, Kolsnap, Gross-Nustrup, Klein-Nustrup, Osterlumet, Westerlumet, Gramm, Brendstrup und Rödding dem Betriebe übergeben worden. Beide Strecken sind mit einer Spurweite von 1 m hergestellt und für den Gesammtverkehr eingerichtet.

— Dem Weimarschen Landtage ist der Verkauf der Staatseisenbahn **Weimar-Berka Blankenhain** an die Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) proponirt. Die Herstellung kostete 2 033 000 *M.*, als Verkaufspreis ist 1 400 000 *M.* vereinbart. Da Preussen bekanntlich die Erwerbung dieser Strecke abgelehnt hat, wird der Landtag das vorbezeichnete Abkommen wahrscheinlich genehmigen.

— Unter dem 25. Februar wurde seitens der beiden zuständigen bayerischen Staatsministerien dem versammelten Landtage, und zwar zunächst der Kammer der Abgeordneten, der **Gesetzentwurf, betreffend den mehrgleisigen Ausbau der bayerischen Staatseisenbahnen und die Beschaffung von Fahrmaterial** in Vorlage gebracht. Nach diesem Gesetzentwurfe soll mit dem mehrgleisigen Ausbau der Staatseisenbahnen in nachstehender Reihenfolge fortgefahren werden: 1. zweigleisige Vorortbahn Pasing-Planegg (6,75 km Länge und 1 398 000 *M.* Baukosten), 2. zweites Gleise Starnberg-Tutzing (11,66 km Länge und 1 030 000 *M.* Baukosten) und 3. zweites Gleise Deisenhofen-Holzkirchen (18,08 km Länge und 972 000 *M.* Baukosten). Die für den zweigleisigen Ausbau der vorgenannten Strecken erforderlichen Gesammtkosten sind somit auf 3 400 000 *M.* veranschlagt.

Die Motive zu diesem Gesetzentwurfe enthalten im wesentlichen folgendes: Zu 1. Im verwichenen Jahre hat durch die Verkehrssteigerung überhaupt und durch Eröffnung der sehr frequentirten Lokalbahn Penzberg-Kochel der Ausflugsverkehr derartig zugenommen, dass an schönen Tagen und besonders bei Aufeinanderfolge zweier Feiertage bei der dichten Zugfolge weiter nöthige Bedarfszüge zu gewissen Tageszeiten nicht mehr eingeschaltet werden konnten; da nun im Jahre 1900 wegen Wiederholung der bekanntlich eine grosse Anziehungskraft ausübenden Oberammergauer Festspiele an Sonn- und Feiertagen das Bedürfniss einer weiteren Zugvermehrung um so schärfer herantreten wird, weil bis dahin sicherlich auch die geplante elektrische Lokalbahn Murnau-Oberammergau zur Eröffnung gelangt und vorauszusehen ist, dass alsdann die meisten der zahlreichen Festspielbesucher schon an den Spielabenden wieder nach München zurückfahren wollen, müssen Maassnahmen getroffen werden, um diese Festspielsonderzüge auf den an Sonn- und Feiertagen ohnehin schon stark in Anspruch genommenen Strecken noch einschieben zu können; dies ist aber nur möglich, wenn von Pasing bis Planegg die langsamer fahrenden Vorortzüge auf die zur Ausführung beantragte gesonderte Linie verwiesen werden könnten. Hierdurch wird aber gleichzeitig auch die Betriebssicherheit sowohl der Vorortbahn München-Planegg, als auch der Hauptbahn München-Starnberg wesentlich erhöht, da alsdann die schnell und langsamer fahrenden Züge auf getrennten Gleisen verkehren können und die Fahrzeiten der einen Züge durch die anderen keinerlei Beeinträchtigungen mehr unterworfen sind. Zu 2. Aehnliche Gründe sind auch dafür maassgebend, dass die Ausrüstung der anschliessenden eingleisigen Theilstrecke Starnberg-Tutzing mit einem zweiten Gleise nicht mehr länger verschoben werden kann; da aber auch in Starnberg selbst die gegenwärtig vorhandenen Stationsgleise nicht mehr hinreichen, die Züge, welche zur Beförderung der meist in grosser Anzahl mit den Dampfschiffen ankommenden und abfahrenden Reisenden nöthig sind, in genügender Weise bereit zu stellen, so soll gleichzeitig auch die dringend nöthige Erweiterung der Station Starnberg vorgenommen werden. Zu 3. Die Ausrüstung der Strecke Deisenhofen-Holzkirchen mit einem zweiten Gleise ist dringlich und unverschieblich geworden, da die Anforderungen, die seither schon an diese Theilstrecke zu stellen waren, durch die kürzlich erfolgte Eröffnung der Lokalbahn München Ostbahnhof-Deisenhofen namhaft erhöht wurden, weil diese Strecke für den östlichen Stadttheil Münchens eine direkte und viel benutzte Ausflugslinie in die mit Vorliebe aufgesuchten und leicht erreichbaren Gebirgsgegenden geworden ist.

Mit Herstellung der voraufgeführten Doppelbahnen steigt deren Länge von 1 801 auf 1 837 km oder auf rund 47 % der als Hauptbahnen betriebenen bayerischen Staatsbahnen.

Die Motive zum Artikel des Gesetzentwurfes über die Beschaffung von Fahrmaterial enthalten im wesentlichen folgendes: Die letzte Vermehrung an Fahrmaterial nach Maassgabe der gesetzlichen Bewilligung vom Jahre 1897 umfasst 60 Lokomotiven, 180 Personen- und 1 600 Güterwagen, und lag derselben die Verkehrshöhe im Umfange der Sommerfahrordnung 1897 zu Grunde; da aber schon während der Sommerfahrordnung 1898 eine Reihe von neuen Zugverbindungen eingerichtet werden musste, die voraussichtlich auch in jener des laufenden Jahres nicht vermieden werden können, hat sich der gegenwärtige Bestand an Fahrmaterial als unzulänglich erwiesen, indem einerseits die Zahl der Lokomotiven, obwohl auf deren intensivste Ausnutzung möglichst Bedacht genommen wurde, knapp ausreichend war und andererseits das Anwachsen des Reise-, besonders des Ausflug- und Vorortverkehres, hinsichtlich der Gestellung von Personenwagen viele Schwierigkeiten verursacht. Die Eisenbahnverwaltung sah sich daher, um dem zu erwartenden Bedürfnisse des bevorstehenden Sommerdienstes besser nachkommen zu können, bereits veranlasst, eine ausserordentliche Bestellung von 140 Personenwagen III. Klasse mit Liefertermin Juni d. J. an zwei deutsche (ausserbayerische) Etablissements zu vergeben sowie auch infolge der aussergewöhnlichen Steigerung des Güterverkehres zu einer ausserordentlichen Vergebung von 550 Stück offenen und 300 Stück gedeckten Güterwagen mit Lieferterminen in der Zeit vom August bis Dezember 1898 zu schreiten.

Da nun mit aller Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist, dass die günstige Entwickelung des Verkehres anhält, so steht fest, dass auch nach Hinzutritt der von den Lokomotiv- und Wagenbauanstalten noch nicht vollzogenen Ablieferungen und nach voller Erfüllung der zum Zwecke der Neubeschaffung von Fahrmaterial und des etatsmässigen Ersatzes unbrauchbar gewordener Fahrzeuge abgeschlossenen Lieferungsverträge der Fahrpark der bayerischen Staatseisenbahnen immer noch nicht den gesteigerten Ansprüchen des Verkehres genügen wird und daher in möglichst kurzer Zeit erweitert werden muss. Dem steht zwar einigermaassen entgegen, dass bekanntlich die einschlägigen Etablissements in Bayern und in Deutschland überhaupt gegenwärtig bereits sehr stark beschäftigt sind, allein nach eingezogenen Erkundigungen wären die bayerischen Lokomotiv- und Wagenfabriken immerhin noch in der Lage, jetzt noch

Aufträge für den dringendsten Bedarf mit Lieferfrist bis etwa 1. August 1900 über die bereits bestellte Zahl von Maschinen und Wagen in Ausführung zu übernehmen. Es wird daher die Deckung nachstehender dringlicher Bedürfnisse beantragt, und zwar die Anschaffung von 12 Schnellzug-, 26 Personenzug-, 40 Güterzug- und 8 Lokalbahnlokomotiven, ferner 40 Personenwagen I./II. Klasse, 200 Personenwagen III. Klasse und 1 500 Güterwagen, theils offene, theils bedeckte, mit 15 t Tragfähigkeit, wofür sich die Gesammtkosten nach den jetzigen Preisverhältnissen (einschliesslich einer kleinen Reserve) auf 15 146 000 *M.* beziffern.

Die Deckung weiteren Bedarfes soll einer für den Herbst dieses Jahres in Aussicht zu nehmenden weiteren Gesetzesvorlage vorbehalten bleiben.

— Die Bauunternehmung Sager & Wörner in Aschaffenburg, welcher im Dezember v. J. bereits die Projektirungskonzession für eine elektrische Strassenbahn von München nach Starnberg verliehen worden war, hat nunmehr auch die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine **elektrische Eisenbahn zwischen dem Starnberger- und Ammersee** auf die Dauer eines Jahres seitens des zuständigen bayerischen Staatsministeriums erhalten.

— Am 4. d. Mts. fand in Elberfeld in Anwesenheit des Oberpräsidenten der Rheinprovinz, der Regierungspräsidenten von Düsseldorf und Münster sowie sonstiger hochgestellter Personen die Probefahrt auf der **Langen'schen Schwebebahn** statt, die bei einer Fahrgeschwindigkeit von 50 km in der Stunde überaus befriedigend verlief.

— In ihrem neuen Geschäftsberichte hebt die **Dresdener Bank** hervor, dass sie es für angezeigt gehalten habe, auch dem **Kleinbahnwesen** ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden, da die bisher ausgeführten und in der Ausführung begriffenen Kleinbahnen, so umfangreich sie auch schon sind, nach Ansicht der Verwaltung doch dem wirthschaftlichen Bedürfnisse noch lange nicht genügen. In der Erwägung, dass der allmähliche Ausbau eines dichteren Netzes von Kleinbahnen, namentlich in den industriereichen Gegenden des In- und Auslandes, eine der Hauptaufgaben der nächsten Jahrzehnte sein wird, hatte sie die Kontinentale Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft begründet. In Gemeinschaft mit der Bayerischen Vereinsbank und der Lokaleisenbahngesellschaft in München hat die Bank die Centralbank für Eisenbahnwerthe begründet, welche den Zweck hat, deutsche oder österreichisch-ungarische Eisenbahnwerthpapiere zu erwerben und auf Grundlage derselben Obligationen auszugeben. Die Bank hat einstweilen Prioritätsaktien verschiedener ungarischer Bahnen erworben, und es soll daraufhin im neuen Jahre mit der allmählichen Begebung von Obligationen vorgegangen werden. Das Konsortialkonto der Dresdener Bank umfasst zehn Betheiligungen an Eisenbahn- und Transportunternehmungen mit einem Kapital von 4 900 000 *M.*

— **Personalnachrichten.** Dem Baurath Schmoller bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen ist der Titel und Rang eines Oberbauraths und dem Rechnungsrath Ensslin, Vorstand des Kontrolebüreaus für den Güterverkehr in Stuttgart, der Titel und Rang eines Finanzraths verliehen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— Auf Veranlassung des Eisenbahnministeriums wurde im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen sowie der meisten grösseren Privatbahnen ab 1. d. Mts. für die Dauer des schwächeren Verkehres die **Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und Feiertagen** in ähnlichem Umfange, wie im Vorjahre, durchgeführt. Aus diesem Anlasse hat das Eisenbahnministerium sowohl für die Linien der Staatsbahnen, als auch für die Privatbahnen, welche diesbezüglich ein Ansuchen an das Eisenbahnministerium gerichtet haben, genehmigt, dass unter den Voraussetzungen des § 63 Abs. 11 des Betriebsreglements für die Dauer der diesjährigen Einschränkung des sonntäglichen Güterzugverkehres die **Lieferfrist** für jene Frachtgüter (mit Ausschluss lebender Thiere), welche infolge der Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen, als auch internationalen Güterverkehr verlängert werde. Die fallweise Inanspruchnahme dieser Lieferfristverlängerung setzt voraus, dass die thatsächliche Unterbrechung der Beförderung der betreffenden Sendung auf dem Frachtbriefe festgestellt ist.

— Bekanntlich hat die Regierung in Aussicht genommen, demnächst eine Aenderung der **Tarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn** in der Richtung zu verfügen, dass für die Beförderung der Kohle von Ostrau-Karwin nach Stationen über Wien hinaus eine Frachtermässigung gewährt wird, welche für die nach Wien selbst bestimmte Kohle — mit Ausnahme der von der Gemeinde Wien bezogenen — nicht gelten soll.

In mehreren Wiener industriellen Vereinigungen wurden in der letzten Zeit die in Aussicht stehenden Verfügungen wegen Herabsetzung der Kohlentarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Gegenstande der Erörterung gemacht. Unter anderem hielt die Sektion „Wien" des Bundes österreichischer Industrieller eine Versammlung ab, in welcher die Stellungnahme zu den Kohlenfrachttarifen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf der Tagesordnung stand. Es gelangte dabei folgende Resolution zur einstimmigen Annahme: „Die Sektion ‚Wien' des Bundes österreichischer Industrieller erhebt an die Regierung die Forderung, es sei die in Aussicht genommene Ermässigung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Kohlentarife auf alle Kohlen auszudehnen, die in Wien zum Verbrauche gelangen." Zugleich wurde beschlossen, die Stadt Wien und den niederösterreichischen Landtag aufzufordern, sich dem Schritte des Bundes österreichischer Industriellen anzuschliessen.

Auch im niederösterreichischen Gewerbevereine gelangte ein Antrag zur Verhandlung, welcher den gleichen Gegenstand betraf. Der Antrag richtet sich dagegen, dass die Regierung von dem Rechte der Tarifherabsetzung gegenüber der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nur für den Kohlenverkehr aus dem Ostrau-Karwiner Reviere nach Wien transit Gebrauch machen will, indem der Frachtsatz um 4,3 kr. für den Doppelcentner herabgesetzt werden soll. Dagegen werden die Kohlenfrachten aus dem Ostrauer Reviere nach Wien loco, ausgenommen von Kohlen für die Gemeinde Wien, sowie aus anderen Revieren, insbesondere für den Transport der oberschlesischen Kohle nach Wien nicht ermässigt. Der Umstand, dass die Wiener Industrie hauptsächlich oberschlesische Kohle beziehe, müsse die Regierung dazu führen, auch die Frachten der oberschlesischen Kohle nach Wien entsprechend herabzusetzen, da es nicht angehe, den Kohlenproduzenten des Ostrauer Revieres gleichsam ein Monopol für den Absatz nach Wien zu sichern. Es wurde daher der Antrag gestellt, eine Eingabe an die Regierung zu richten, worin gebeten wird, die Tarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für Kohlensendungen jeder Provenienz auch nach Wien loco den volkswirthschaftlichen Bedürfnissen entsprechend herabzusetzen. Der Antrag wurde dem Verwaltungsrathe zur schleunigsten Behandlung zugewiesen.

— Die Realisirung des Projektes der **Bregenzer Waldbahn,** d. i. der schmalspurigen Lokalbahn von Bregenz nach Bezau, welches bereits in dem Gesetze vom 21. Juli 1896, betreffend die in diesem Jahre sicherzustellenden Lokalbahnen, enthalten war, stand bis vor kurzem vor erheblichen Schwierigkeiten, nachdem sich die Nothwendigkeit einer Erhöhung des ursprünglich mit 2 078 000 fl. präliminirten Kapitales ergab. Von diesem Kapitale sollte s. Zt. für den Betrag von 1 638 000 fl. die Staatsgarantie gewährt, der Rest mit 440 000 fl. von den Interessenten (einschliesslich des Landes) aufgebracht werden. Nunmehr ist die Schwierigkeit dadurch behoben, dass durch das Gesetz, betreffend die im Jahre 1898 sicherzustellenden Lokalbahnen, die Staatsgarantie über den ursprünglichen Betrag erhöht und auf das unbedeckte Baukapital von rund 500 000 fl. ausgedehnt worden ist. Das sichergestellte Gesammtkapital beträgt nunmehr 2 594 000 fl., von denen 2 094 000 fl. im Wege der Staatsgarantie bedeckt sind, während die Interessentenbeiträge auf 500 000 fl. erhöht wurden. Nunmehr darf die Konzessionsertheilung bald erwartet werden. Die Bahn hat eine Länge von 37 km und ist für die ökonomischen Interessen Vorarlbergs von namhafter Wichtigkeit. Die Lokalbahn ist auch in technischer Hinsicht interessant, da ihre Trasse in dem Gerinne der Ache dahinzieht.

— In Angelegenheit der **Vintschgaubahn** hat, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" meldet, vor kurzem im Eisenbahnministerium eine Besprechung mit den Vertretern der Interessenten, das ist der Städe Bozen und Meran, stattgefunden. Dieselbe lieferte das Resultat, dass die mit dem Betrage von 300 000 fl. in Aussicht genommenen Interessentenbeiträge zum grösseren Theile als gesichert angesehen werden können. Es wird sonach nunmehr an die Frage der Sicherstellung des noch erübrigenden, durch die Staatsgarantie für ein Kapital von 4 200 000 fl. noch unbedeckten Betrages, der insgesammt 1 300 000 Gulden beträgt, herangetreten bezw. die erforderliche Verhandlung mit der Bozen-Meraner Bahn eingeleitet werden können. Was die Verlegung des Bahnhofes in Meran anbelangt, so wird diese Angelegenheit den Gegenstand selbständiger Verhandlungen bilden und das gleiche gilt von den mit dem tiroler Landesausschusse mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Lokalbahn zum grösseren Theile über die Dämme der Etschregu-

lirung führt, zu pflegenden Verhandlungen. Dieser Vorgang hat den Vortheil, dass die Konzessionsverhandlung in betreff der Hauptlinie Meran-Mals selbst nicht unnöthig verzögert wird.

— Im Juni soll die Eröffnung der unteren Wienthallinie der **Wiener Stadtbahn**, sowie jene der rekonstruirten Wiener Verbindungsbahn für den Personenverkehr erfolgen, und damit wird sich in Bezug auf die Verkehrsmittel Wiens eine bedeutsame Wandlung vollziehen. Während die bisher in Betrieb gesetzten Stadtbahnlinien (die Gürtellinie, obere Wienthallinie und Vorortelinie) die Peripherie der Residenz umkreisen und dem eigentlichen Lokalverkehre Wiens nur in beschränktem Umfange gerecht zu werden vermögen, wird durch die untere Wienthallinie eine radiale Verbindung von dem Inneren der Stadt Wien durch das Wienthal bis hinaus auf die Lokalstrecke der Westbahn hergestellt sein, welche unstreitig von tiefeinschneidendem Einflusse auf die Verkehrsgestaltung sich erweisen wird.

Die Bauarbeiten an der unteren Wienthallinie sowie auf der in Rekonstruktion begriffenen Anschlussstrecke der Wiener Verbindungsbahn vom Hauptzollamt zum Praterstern, schreiten programmmässig fort und ist an ihrer rechtzeitigen Vollendung kaum zu zweifeln.

— **Der elektrische Betrieb auf der Wiener Stadtbahn.** Wie verlautet, ist die elektrische Leitung auf der zu den Versuchen mit dem elektrischen Betriebe ausersehenen Strecke Michelbeuern-Heiligenstadt der Vorortelinie zum grössten Theile gelegt. Auch mit der Montirung der im Bau begriffenen Wagen zu Motorwagen ist bereits begonnen worden. Bekanntlich wird jeder zweite Wagen des aus acht Wagen bestehenden elektrischen Probezuges ein Motorwagen sein. Man darf annehmen, dass mit den Versuchen selbst spätestens im Herbste dieses Jahres wird begonnen werden können.

— **Lokalbahn Innsbruck-Igls.** Der Innsbrucker Gemeinderath beschloss die Konzessionserwerbung für eine 8,8 km lange Lokalbahn Innsbruck-Igls mit Dampfbetrieb, mit Haltestellen in Amras und Vill. Man hofft, diese Bahn schon im Mai 1900 eröffnen zu können.

— **Die Lokalbahnaktion des Landes Niederösterreich.** Das niederösterreichische Landeseisenbahnamt hat für den Landtag einen Bericht über die Ergebnisse der mit Landesunterstützung ins Werk gesetzten Aktion behufs Ausbaues des Lokalbahnnetzes ausgearbeitet. Hiernach umfassen die mit finanzieller Betheiligung des Landes sichergestellten Bahnprojekte ein Netz von 314 km, darunter 157 km normal- und 163 km schmalspurige Bahnlinien. Von diesen sind im Jahre 1898 die schmalspurige Ybbsthalbahn, mit Ausnahme der Zweiglinie Gstadt-Ybbsitz und die schmalspurige Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg an der Pielach-Mank dem Betriebe übergeben worden, und befinden sich gegenwärtig folgende Lokalbahnen im Betriebe: Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya (7 km), Göpfritz-Gross-Siegharts (8 km), Schwarzenau-Zwettl (22 km), Ybbsthalbahn (70 km), St. Pölten-Kirchberg an der Pielach-Mank (50 km), zusammen 157 km. In Ausführung befand sich Ende 1898 die Zweiglinie Gstadt-Ybbsitz (6 km) der Ybbsthalbahn (jetzt im Betriebe). Im Frühjahre 1899 kommen die 37 km lange schmalspurige Lokalbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein und voraussichtlich die Linien Gross-Siegharts-Raabs und Waidhofen an der Thaya-Zlabings zum Bau. Die Unterstützung seitens des Landes erfolgte theils durch die Garantie für die Deckung eines etwaigen Betriebskostenausfalles bis höchstens 3 000 fl. in den ersten zehn Betriebsjahren, theils durch die Uebernahme von Stammaktien, bisher gemäss den Beschlüssen des Landtages im Betrage von 626 932 fl. zum vollen Nennwerthe, endlich durch die Garantie für ein Prioritätenkapital, bisher im Betrage von 4 340 000 fl. in der Weise, dass, sofern die Betriebsüberschüsse zur 4 % Verzinsung und planmässigen Tilgung der Prioritäten nicht ausreichen, das Land vorschussweise den Abgang decke. Die zuerst erwähnte Form der Garantie bezog sich auf die Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya, wurde aber infolge der Rentabilität dieser Linie niemals in Anspruch genommen. Die Uebernahme von Stammaktien erfolgte vorläufig nur im Betrage von 386 900 fl. Von den in letzterer Form subventionirten und bereits im Betriebe befindlichen Bahnen hat bisher keine eine Dividende gezahlt; auch sei, wie der Bericht des Landeseisenbahnamtes hinzufügt, in absehbarer Zeit auf eine Dividende nicht zu rechnen. Die dritte Subventionsform endlich, die Prioritätengarantie, hat bisher dem Lande keine Last auferlegt; die Garantieübernahme erweist sich finanziell jedenfalls als für das Land vortheilhafter, wie die Erwerbung von Stammaktien. Für das laufende Jahr werden von letzteren zu übernehmen sein: Aktien im Betrag von 40 000 fl. für die Linie Stockerau-Absdorf und 200 000 fl. für die Linie Waidhofen an der Thaya-Zlabings.

— **Ungewöhnliche Leistung eines Lokomotivführers.** Kürzlich wurde in Prerau der mit dem silbernen Verdienstkreuze mit der Krone ausgezeichnete Lokomotivführer der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Josef H u b a l o f s k i, feierlich dekorirt. Der Genannte, welcher nach 42 jähriger, unermüdlicher und äusserst gewissenhafter Dienstleistung vor kurzem in den Ruhestand trat, hat in dem Zeitraum von 25 Jahren 1 400 000 km ohne den geringsten Anstand zurückgelegt. Hubalofski hat die im Jahre 1874 bei der Nordbahn eingeführte Lokomotivführerprämie zwölfmal erhalten. Er steht jetzt im Alter von 65 Jahren.

— Der neue **ungarische Ministerpräsident v. Szell** hielt im Abgeordnetenhause eine **Programmrede**, in welcher er sich über die Eisenbahnpolitik folgendermaassen aussprach:

„Die Eisenbahntarife und das Eisenbahnnetz haben den wirthschaftlichen Interessen des Landes bereits grosse Dienste geleistet und eine hohe Stufe der Vervollkommnung erreicht; aber auch hier gibt es naturgemäss auf dem Gebiete der Entwickelung, Förderung und Organisirung immer zu thun. Was die Frage der Vizinalbahnen betrifft, die gleichfalls in den Rahmen dieses Ressorts gehört, gebe ich vielleicht dem allgemeinen Bewusstsein und der allgemeinen Ueberzeugung Ausdruck, wenn ich sage, dass die Regelung dieser Frage schon unaufschiebbar sei, denn wohl gestatten auch die bestehenden Verhältnisse den Eisenbahnbau, doch ist derselbe zweifellos mit einer grossen und unfruchtbaren Belastung der Interessenten verbunden und übt auch auf den Staatshaushalt seine Wirkung aus. Diese Frage unbefangen nach ihrem Meritum und ihrem wahren Werthe zu prüfen und das Vizinalbahnnetz einer Revision zu unterziehen, wird eine der ersten Aufgaben der Regierung bilden. Die Regierung wird sich diesbezüglich jenen Beschluss des Hauses strenge vor Augen halten, der die Mitglieder des Abgeordnetenhauses und die staatlichen Funktionäre aus der Reihe der Konzessionäre der Vizinalbahnen ausschliesst. Ausserdem wird die Regierung bei der Ausarbeitung dieses Gesetzentwurfes und bei der Revision des Vizinalbahngesetzes darauf achten, dass die Regelung unter grösstmöglichster Schonung der Gemeinden und des Wegbaufonds erfolgt.“

— **Tarifbegünstigung für Musterkoffer.** Die Budapester Handels- und Gewerbekammer bringt den betheiligten Kreisen zur Kenntniss, dass auf ihr an den ungarischen Handelsminister gerichtetes Ersuchen der Minister angeordnet hat, dass hinsichtlich der Beförderung der Musterkoffer für Handlungsreisende im Lokalverkehr der ungarischen Staatseisenbahnen und im gemeinsamen Verkehr dieser Eisenbahnen mit der Kaschau-Oderberger Bahn (ungarische Linien) ein begünstigter Tarifsatz einzutreten habe, und zwar für die als Gepäck aufzugebenden Koffer, bis 200 km (I.—III. Zone) nach dem bisherigen Tarif ohne Gebührenerhöhung, in der IV. Zone mit einer Gebührenreduktion von $33^1/_3$ %, in der V.—VI. Zone mit 50 % des ordentlichen Gepäcktarifes. Diese Begünstigung können die Geschäftsreisenden jedoch nur gegen Vorweisung ihrer, von der Handels- und Gewerbekammer ausgestellten Legitimationskarte beanspruchen.

— **Wagenbestellungen der ungarischen Staatsbahnen.** Bekanntlich wurden in dem für die ungarischen Staatsbahnen bewilligten grossen Investitionskredite zur Anschaffung von Güterwagen 5 978 000 fl. präliminirt. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen wird auf Kosten dieses Kredites im Jahre 1899 1042, im Jahre 1900 1060, im Jahre 1901 1053, zusammen 3 155 Stück Güterwagen für den Kostenbetrag von 5 255 800 fl. bestellen. Von dem Rest werden 300 gedeckte Güterwagen in Auftrag gegeben

— In Kreisen der ungarischen Eisenbahnverwaltungen befasst man sich gegenwärtig im Interesse der Förderung des in stetiger Zunahme begriffenen **Transportes frischer Eier** auf weite Entfernungen, insbesondere nach dem westlichen Auslande, mit der Frage entsprechender Einrichtung von speziell für die Verladung dieser Fracht geeigneten Wagen. Veranlassung hierzu gaben Klagen von Eierexportfirmen darüber, dass die Eierfracht infolge der oft rasch wechselnden Temperatur und der hierdurch verursachten schädlichen Einflüsse auf die Qualität dieser Waare bei Verladung in gewöhnlichen Güterwagen nicht genug geschützt ist. In Würdigung der von den Antragstellern angeführten Argumente wurde für so lange, als nicht eigens konstruirte, ausschliesslich für den Eiertransport en gros bestimmte Wagen mit grossem Fassungsraum in den Fahrpark eingestellt werden, die provisorische Adaptirung von Kastenwagen vorhandener Typen in Aussicht genommen. Die mit keinem besonderen Kostenaufwande verbundene Rekonstruktion von Kastenwagen wird darin bestehen, dass durch Anbringung von Schubleisten an den Seitenwänden sowohl, als am Fussboden der Wagen die Einschiebung von schubladartig in Fächer getheilten Doppelwänden ermöglicht wird, deren Zellen zur Aufnahme der im Bereiche Ungarns fast ausschliesslich in gleichen Dimensionen angefertigten Eierkisten dienen. Zum Schutze gegen Frost werden die Hohlräume der Doppelwände

im Winter mit Filzplatten und gegen den Einfluss der Hitze im Sommer mit Stroh ausgefüllt werden.

— **Ausfuhr von Milch in gefrorenem Zustande nach den Balkanstaaten.** Im Auftrage der ungarischen Regierung wurden je ein Oberbeamter des Handelsministeriums und des Ackerbauministeriums nach den Balkanstaaten zum Studium der Frage der Massenausfuhr von Milch mit Eisenbahn und Schiff entsendet. Die Anwendung des neu erfundenen Friersystemes, welches das ungarische Ackerbauministerium auf allen unter seiner Oberaufsicht stehenden Milchwirthschaften zur Anwendung bringen lässt, gestattet die Milchausfuhr auf weite Strecken ohne jede Schädigung des Produktes, durch Beimengung von Fremdkörpern oder durch die während des Transportes unvermeidliche Erschütterung. Der Transport der gefrorenen Milch erfolgt auf der Bahn in Wagen mit Eisfüllung (ähnlich jenen, welche für die Ausfuhr von Bier in Verwendung stehen) und auf Schiffen in entsprechend hergestellten Eiskasten. Der bedeutende Bedarf von Milch aus zumeist weit entlegenen Produktionsgebieten, deren Beschaffung infolge dessen in Konstantinopel mit unverhältnissmässig hohen Kosten verbunden ist, veranlasste den Minister des Innern, den Delegirten die Versicherung zu geben, dass er das Unternehmen der ungarischen Regierung in jeder Hinsicht unterstützen werde. Gleichzeitig stellte der Minister in Aussicht, dass sich der türkische Sanitätsrath sofort mit der Angelegenheit, die vom hygienischen Standpunkte besonders wichtig ist, befassen werde, und dass zu Gunsten des Milchtransportes auf den Strecken der türkischen Bahnen und Schiffe ganz besonders ermässigte Tarifsätze zur Geltung gelangen werden.

Vereinsausland.

— **Zur Sonntagsruhe auf den französischen Eisenbahnen.** Die Konsultativkommission der französischen Eisenbahnen, eine beim Bautenministerium funktionirende, aus Parlamentariern und Fachleuten ernannte, lediglich konsultative Behörde zur Begutachtung von Eisenbahnangelegenheiten, hat sich kürzlich mit der Frage zu beschäftigen gehabt, in wie weit durch Einschränkung des Dienstes bei der Frachtgutbeförderung eine Entlastung des Personales herbeigeführt werden kann. Nach einer Ministerialverfügung ist die Ablieferung von Frachtgütern an die Adressaten an Sonntagen schon auf einige Tagesstunden beschränkt. Die „Liga für Einführung allgemeiner Sonntagsruhe" hatte beim Bautenminister um die völlige Beseitigung der Sonntagsarbeit im gewöhnlichen Frachtverkehr petitionirt. Die darauf befragte Konsultativkommission der Eisenbahnen glaubte jedoch, man könne das augenblicklich wirksame Reglement nicht ändern.

— Unter den neuen Vorlagen der italienischen Regierung befindet sich auch ein **Gesetzentwurf zur Verhütung von Arbeitseinstellungen,** der hauptsächlich die Beamten und Arbeiter der staatlichen Verkehrsanstalten sowie diejenigen gewisser Privatbetriebe (Strassenbahnen, Elektrizitäts- und Gaswerke) betrifft. Verabreden sich auch nur drei Beamte oder Arbeiter dieser Betriebe zu einem Ausstand, so sind sie strafbar. Die Anstifter zum Massenausstand können mit Gefängniss bis zu zwei Jahren bestraft werden. Zur Verhinderung von Ausständen können die Beamten zur Noth militarisirt, d. h. unter das Militärgesetz gestellt werden. Die Eisenbahnbeamten sind bereits seit Mai 1898 in dieser Form militarisirt worden.

— **Direkter Eisenbahnverkehr über die Meerenge von Messina.** Von jetzt an wird man — wie der „Hamb. Corresp." berichtet — auf der Fahrt nach Sizilien nicht mehr den Wagen verlassen müssen. Kürzlich wurde bei Messina eine Probefahrt mit dem Ferryboot „Cariddi" gemacht, die vortrefflich gelang. Ein aus einem Personen- und sechs Frachtwagen bestehender Zug wurde in Messina vom „Cariddi" an Bord genommen und rasch nach dem gegenüberliegenden Reggio gebracht, wo der Zug wieder auf dem Schienengleise zum Bahnhofe fuhr. Während der Ueberfahrt hatte sich das Ferryboot nur um einige Centimeter gesenkt. Es wird demnächst dem allgemeinen Verkehr übergeben werden.

— Der bulgarische Ministerrath hat — wie die M. „Allgem. Zeitung" mittheilt — beschlossen, von dem Ausbau der Eisenbahnlinie **Küstendil-Radomir-türkische Grenze** abzustehen. Die Linie, welche 12 000 000 Frcs. kosten sollte, wurde gegen Mitte des Vorjahres an eine bulgarische Unternehmergesellschaft vergeben und ist noch nicht über die ersten Vorarbeiten hinaus gediehen. Man wird sich vielleicht noch erinnern, welche Aufregung sich der Serben bemächtigte, als das Ministerium Stoilow diese nach Macedonien gerichtete Bahn in Angriff zu nehmen sich entschied. Zwar war von vornherein nicht daran zu denken, dass die Türkei die Weiterführung der Linie auf türkischem Boden bis zum Anschluss an den nach Salonichi führenden Orientbahnzweig gestatte, allein die blosse Thatsache einer gegen Macedonien zielenden bulgarischen Eisenbahnpolitik brachte die öffentliche Meinung Serbiens in Harnisch. Auch in Bulgarien selbst fasste man die Linie Küstendil-Radomir-türkische Grenze keineswegs vom kommerziellen Gesichtspunkte auf, da sie als Handelsweg wirklich bedeutungslos wäre. Vielmehr legten ihr die Bulgaren eine strategische Wichtigkeit bei und sahen in ihr gleichzeitig ein Mittel zur Förderung nationaler Bestrebungen. In letzterem Sinne begrüssten vor allem die bulgarischen Macedonier den geplanten Bahnbau. Für sie bedeutete die Linie eine moralische Unterstützung ihrer Freiheitswünsche, einen kurzfristigen Wechsel, der ihnen die baldige Besserung ihrer Lage verbürgte. Der moralische Eindruck bestand für sie in dem Bewusstsein, dass auch das offizielle Bulgarien das Augenmerk auf Macedonien richte. Eben diese Gesichtspunkte sind aber jetzt für den Einstellungsbeschluss maassgebend gewesen. Die finanzielle Frage, obwohl unter den heutigen Umständen auch sehr wichtig, steht hierbei in zweiter Linie. Denn im laufenden Jahre hätte die Regierung höchstens nur 1 000 000 Frcs. an die Unternehmer zu entrichten gehabt und dann besitzt der Staat von der ebenfalls eingestellten Parallelbahn her für etwa 4 000 000 Frcs. Eisenkonstruktionen und Schienen, welche für die Linie Radomir-türkische Grenze leicht verwendbar wären. Die Einstellung erfolgt also weniger aus finanziellen, als aus politischen Gründen. Die Regierung will zeigen, dass es ihr mit ihren Friedensversicherungen ernst ist und sie alles aus dem Wege räumen möchte, was zu internationalen Missverständnissen oder Zwistigkeiten führen könnte. Sowohl der Türkei als auch Serbien gegenüber ist das Aufgeben der besagten Bahn ein Zugeständniss. Als solches betrachten es aber auch die Macedonier im Lande, welche sich bisher zuwartend verhalten haben und nunmehr den Einstellungsbeschluss als das Zeichen ansehen, um zur schroffen Opposition gegen die neue Regierung überzugehen.

— Zum Generaldirektor der **orientalischen Eisenbahnen** wurde an Stelle des zurücktretenden Herrn Grossholz laut „Frkf. Zeitung" Herr Dr. Gross, ein Schweizer, ernannt.

— Der einzige eisenbahnlose Staat Europas dürfte **Montenegro** sein. Wie es heisst, plant man nun auch für dieses kleine Ländchen eine **Eisenbahn,** die vom Dugapasse bei Niksic über den Plavnitzapass, das Bjelopawlitschkathal und die Zena nach Plavnitza am Scutarisee führen soll. Angeblich wäre eine Hamburger Gesellschaft bereit diese Bahn zu übernehmen, doch scheint die Angelegenheit noch in weitem Felde zu liegen.

— Die „Daily Mail" bekämpft mit anderen auf das energischste die drohende **Ringbildung des südenglischen Bahnnetzes.** Als Beispiel wird angeführt, dass die Transportkosten für deutsche Kartoffeln bis auf den Markt in London sich auf 16 sh., die für englische Kartoffeln aus Bexley in Kent sich auf 9—10 sh. stellen. Von Bexley nach London führt aber nur eine Bahnlinie. Ausländische Früchte kosten von Dover nach London 1 sh. 8 d., der Seetransport von Frankreich 13 sh. 4 d., also kann der französische Obstzüchter seine Produkte für 15 sh. nach London liefern, der englische Produzent der Hauptobstdistrikte bezahlt jedoch 12 sh. 3 d. Also bezahlt der Franzose nur 1½ d. pro Centner mehr an Fracht.

Handelsminister Alexander Hegedüs.

Alexander Hegedüs, der neue ungarische Handelsminister, wurde am 22. April 1847 in Klausenburg geboren. Die Mittelschule absolvirte er am dortigen reformirten Kollegium. Im Jahre 1865 kam er nach Budapest, um Rechtswissenschaften zu studiren. Dabei trieb er finanzielle und volkswirthschaftliche Studien. Nachdem er einige Zeit als Erzieher gewirkt hatte, wandte er sich der journalistischen Laufbahn zu; er trat in den Verband des von Moriz Jókai geleiteten oppositionellen „Hon", welches Tag für Tag Artikel aus seiner Feder brachte. Im Abgeordnetenhause, in welches Hegedüs bald nach Abschluss des Ausgleiches mit Oesterreich gewählt wurde, ward er Mitglied des Finanzausschusses, der ihn im Jahre 1878 zu seinem ersten Referenten designirte. Dieses Amt hatte er seither ununterbrochen inne, so dass er während der letzten 25 Jahre ständiger Referent des Staatsbudgets war. Auch war er Referent vieler anderer wichtiger Vorlagen. Seit dem Jahre 1877 gehört Alexander Hegedüs regelmässig der Delegation an. Auch praktisch bethätigte sich Hegedüs vielfach auf volkswirthschaftlichem Gebiete. Er gehört seit Jahren dem Verwaltungsrathe einer Anzahl von Gesellschaften, darunter der österreichischen

Staatseisenbahngesellschaft an. Seit 1885 ist Alexander Hegedüs korrespondirendes, seit 1892 ordentliches Mitglied der Akademie der Wissenschaften.

Der „Pester Lloyd" begrüsst den neuen Handelsminister in einem längeren Artikel, welchem wir folgendes entnehmen:

Seit nahezu dreissig Jahren steht der neue Handelsminister im öffentlichen Leben, bewunderungswerth durch seinen Fleiss, seine Ausdauer, seine Sachkenntniss und durch die Hingebung, mit welcher er stets diejenigen Pflichten erfüllte, die er auf sich genommen hatte. Nun, da er einzieht in das Handelsministerium, begrüssen wir ihn mit vollster Sympathie und mit der Achtung, die ein Mann verdient, welcher seine privaten Interessen den Pflichten gegen die Gesammtheit vollständig unterordnet und von dem wir auf Grund der Vergangenheit bedeutendes für die Zukunft zu erwarten berechtigt sind. Wir verstehen darunter keinen Wechsel des Systemes, der Richtung und der leitenden Ideen. Davon kann bei demjenigen keine Rede sein, der seit beinahe einem Vierteljahrhundert als Generalreferent des Finanzausschusses sich identifizirt hat mit den Regierungen, die innerhalb dieses Zeitabschnittes am Ruder gestanden, deren Politik er so oft und mit dem Aufgebote von Geist und Kraft so erfolgreich vertreten hat. Auf wirthschaftlichem Felde können wir einen Wechsel des Systemes auch gar nicht brauchen, denn derselbe würde, insbesondere wenn gewisse retrograde Strebungen darunter gemeint sein sollten, dem Lande nur zum Nachtheile gereichen. Die freie Bewegung, die natürliche Entwickelung darf nirgends gehindert werden; an diesem Grundsatze muss festgehalten werden, und Alexander Hegedüs wird an demselben festhalten. Wir rufen uns seine Schriften in Erinnerung, namentlich die Berichte des Finanzausschusses, in denen sich sehr werthvolle Erklärungen des neuen Handelsministers finden. Stets würdigte er voll und ganz den Werth der kulturellen und wirthschaftlichen Entwickelung, und war ein Gegner jener fiskalischen Politik, welche zur Stagnation oder zu einem Rückfalle führt. Er befürwortete zeitweilig sogar die Mehrausgaben, denn „er beugt sich vor den Anforderungen der wirthschaftlichen und industriellen Entwickelung" und bezeichnet es „als eine das Ziel verfehlende Politik, die internationale Konkurrenz und die begonnene Ausbreitung der Industrie im Lande selbst zu ignoriren; wir dürfen auf keinem Gebiete zurückbleiben, die Entwickelung übt eine physische Pression bei der Feststellung der Ausgaben aus". So sehr war Hegedüs ein Vertreter der freien Bewegung, dass er sich nur langsam zur Verstaatlichung der Eisenbahnen bekehren liess, die nicht als Selbstzweck betrachtet werden könne, und dass er angesichts der Vermehrung der staatlichen Industrien ausdrücklich schrieb: „Aber auf diesen Gebieten müssen die Grenzen beachtet werden, welche die Ausbreitung der Privatindustrie und deren Förderung durch staatliche Begünstigungen der staatlichen Thätigkeit ziehen."

Es wäre nicht schwer, aus den Referaten über mehr als 300 Gesetzentwürfe — denn nicht weniger hat Hegedüs im Reichstage vertreten —, aus seiner Schrift über die finanzielle Selbstverwaltung, aus seinen Zeitungsartikeln ein vollständiges Bild des geistigen Inhaltes dieser Persönlichkeit zu geben. Wir erachten dies jedoch für überflüssig; es genügt zu wissen, dass der neue Minister Einfluss genommen hat auf die Finanzpolitik des Landes, dass er die Konversionen, die Valutaregulirung, die Eisenbahnpolitik, die Korrektionen der Flüsse und Ströme, die Bankpolitik und vornehmlich die kulturellen Bestrebungen vertreten und empfohlen hat.

Der neue Handelsminister tritt in einem bedeutungsvollen Moment sein Amt an. Der Ausgleich mit Oesterreich wird in einer oder der anderen Form, zu den bekannten Bedingungen, abgeschlossen und damit die Ungewissheit bezüglich der wichtigsten wirthschaftlichen Beziehungen auf fünf Jahre gebannt sein. Dann aber beginnt erst die eigentliche Arbeit. Es wird sich darum handeln, auf Basis der anerkannten und unanfechtbaren wirthschaftlichen Selbstständigkeit Ungarns die ökonomische Zukunft des Landes aufzubauen. Wir stehen vor der enormen Aufgabe, die Industrie und das Gewerbe zu einer gesunden Fortentwickelung zu bringen, die Fragen der Industriebegünstigung, des gewerblichen Fachunterrichtes, der Revision des Gewerbegesetzes, der Ausbildung und der Wohlfahrt der Arbeiter zu lösen. Wir müssen nach der Expansion unseres Handels, nach der Erschliessung neuer Absatzmärkte streben und müssen zu diesem Behufe die Vorbereitungen für die Regelung unserer internationalen Handelsbeziehungen, für den Abschluss neuer Handelsverträge mit den Auslandsstaaten beginnen. Es thun uns Gesetze über das Bergwerkswesen, über Versicherungs- und Sparkassenwesen noth, die Revision des Handelsgesetzes und des Aktienrechtes sind unaufschiebbar, wir brauchen ein gutes Gesetz über Lokalbahnen, kurz es ist eine Riesenarbeit zu bewältigen, die sich auf Jahre hinaus vertheilen wird. Handelsminister Hegedüs wird sich bei Lösung dieser schwierigen Aufgaben gewiss von jenen Prinzipien leiten lassen, welche die freie Entfaltung der Kräfte gewährleisten, er wird nicht abweichen von den Lehren, denen er bisher treu war, und wird für Verkehr, Handel und Industrie die Bürgschaften der freien, kraftvollen Bethätigung sichern.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Vom 1. März d. J. ab gelangen auf der zwischeh Tiefensee und Sternebeck der Bahnstrecke Werneuchen-Wriezen a/O. gelegenen Haltestelle Leuenberg auch Stückgüter zur Abfertigung.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 849 vom 22. Februar d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Statistik des Rundreiseverkehrs (abgesandt am 2. März d. J.).

Nr. 924 vom 25. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 4. März d. J.).

Nr. 901 vom 27. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die Einführung eines neuen Musters 2 a für Vereinsfahrscheine (abgesandt am 4. März d. J.).

Nr. 943 vom 1. März d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 4. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg Donaulände, Theil II vom 1. Januar 1899.

Zu berichtigen sind folgende Druckfehler:

Seite 48 Aschaffenburg - Regensburg Donaul. A. T. 1 c von 97 auf 96,

Seite 61 Münzthal - St. Louis Regensburg Donaul. Klasse A 1 von 439 auf 339,

Seite 61, 78, 108/109, 144/145, 178/179 Mühlhausen auf Mülhausen,

Seite 101 König - Passau Donaulände A. T. 2 a von 195 auf 125,

Seite 114/115 Emmendingen - Passau Donaul. Kilometer von 580 auf 588, A. T. 16 c von 209 auf 212,

Seite 142 Altmünsterol Station u.

Grenze-Regensburg Dl. Stückg. II von 456 auf 356.

München, den 28. Februar 1899. (661)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

---

2. Güterverkehr.

Nordostdeutsch - Berlin - bayerischer, Magdeburg - Halle - bayerischer, thüringisch - hessisch - bayerischer, rheinisch-westfälisch - bayerischer, rheinisch-nassau-bayerischer, hessisch-bayerischer, Frankfurt a/M. etc. - bayerischer, Saarbrücken-bayerischer und schlesisch-süddeutscher Verkehr mit Bayern.

Im Verkehr zwischen den in die vorbezeichneten Verkehre einbezogenen preussischen bezw. hessischen Stationen und den Stationen Aschaffenburg, Gemünden, Lichtenfels, Meiningen, Probstzella und Ritschenhausen der bayerischen Staatseisenbahnen können, während der Zeit vom 1. März bis 31. August d. J. für die Beförderung von Gegenständen von mehr als 10,5 m Länge in Ermangelung geeigneter Langholz- und Plattformwagen andere lange offene Wagen unter gebührenfreier Gestellung eines Schutzwagens verwendet werden.

München, den 27. Februar 1899. (662)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 16. l. Mts. gelangen für die Beförderung von Rauhkarden (Weberdisteln) von Gaisberg-Wartberg, Lungitz und St. Georgen a. d. Gusen nach München direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 2. März 1899. (663)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. März l. J. gelangen für die Beförderung von Eisen und Stahl der Abtheilungen I, II und III des Ausnahmetarifs Nr. 20 von Rosenau nach Augsburg und Neumarkt i/Oberpf. direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 2. März 1899. (664)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Mai d. J. tritt für den Verkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn einschliesslich denen der gr. hessischen Nebenbahnen Eberstadt-Pfungstadt, Birkenbach - Seeheim und Weinheim-Fürth i. O. einerseits und Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt und Mainz, der Kronberger Bahn und der süddeutschen Eisenbahngesellschaft andererseits ein neuer Tarif in Kraft, der gegenüber dem seitherigen Tarif vom 1. Mai 1896 Erhöhungen enthält. Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Verwaltung. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt.

Mainz, den 3. März 1899. (665)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Im Verkehr mit den Stationen Mannheim der badischen Staatseisenbahnen, sowie Bensheim und Darmstadt Hauptbahnhof der Main-Neckarbahn können in der Zeit vom 1. März bis 31. August d. J. für Sendungen von Gegenständen von mehr als 10,5 m Länge in Ermangelung geeigneter Langholz- und Plattformwagen andere lange offene Wagen unter frachtfreier Gestellung eines Schutzwagens benutzt werden.

Köln, den 27. Februar 1899. (666)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau Donaulände tr. usw.

Vom 1. April d. J. ab treten für die Beförderung von Ackergeräthen und landwirthschaftlichen Maschinen aller Art, zerlegt und unzerlegt, Lokomobilen, Dresch- und Säe- (auch Drill-) Maschinen bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg und Aufgabe auf einen Frachtbrief und Wagen ermässigte Ausnahmefrachtsätze von den Stationen Hamburg H., Bremen (Hauptbahnhof und Freibez.) und Harburg H. in Kraft. Dieselben betragen

	von Hamburg H.	von Bremen (Hauptbhf. und Freibezirk) und Harburg H.
nach Passau Donaulände tr. . . .	233 ₰	230 ₰
nach Regensburg Donaulände tr. .	209 „	206 „
nach Deggendorf Donaulände tr. .	230 „	227 „

für 100 kg.

Breslau, den 28. Februar 1899. (667)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbandsgüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 16. März d. J. erhält das Waarenverzeichniss

a) des Ausnahmetarifs Nr. 3 (Kalitarif),
b) des Ausnahmetarifs für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 unter I. B. b.

bezüglich des Verkehrs zwischen Stationen der Direktionsbezirke Magdeburg und Halle, der braunschweigischen Landesbahn, der Stendal-Tangermünder sowie der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn einerseits und der bayerischen Staatseisenbahnen andererseits, folgende Fassung:

1. Rohe Kalisalze als Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sämmtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull oder Torfstaub gemischt;
2. Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia, bis zu einem Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, auch kalzinirt;
3. kalzinirter gemahlener Kieserit.

Anmerkung: Dieser Tarif findet keine Anwendung auf Sendungen zu gewerblichen oder zu Badezwecken.

Soweit die Anmerkung Erhöhungen zur Folge hat, werden diese erst vom 1. Mai 1899 ab wirksam.

Magdeburg, den 3. März 1899. (668)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung und namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband, deutsch-Warschauer Steinkohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom heutigen Tage ab treten in dem Ausnahmetarif 13 für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks folgende Aenderungen ein:

1. Die Station Laurahütte, Ficinusschacht (Seite 4 des Tarifs, linke Spalte, dritte Zeile von unten) erhält die neue Bezeichnung „Laurahütte, Ficinusschacht (alte Ladestelle)“. Darunter ist als neue Zeile nachzutragen „Ficinusschacht (neue Ladestelle)“ mit einer Entfernung von 12 km und einem Frachtsatz von 0,101 ℳ. für 100 kg.
2. Für die Station Bahnschacht (Seite 5 des Tarifs) gelangt ein Ausnahmefrachtsatz für Koks zur Einführung, der 0,434 ℳ. für 100 kg beträgt.
3. An Stelle der „Wenzeslausgrube“ (Seite 5 des Tarifs) ist „Ludwigsdorf“ als Tarifstation getreten. Letztere Station wird mit einer Entfernung von 237 km und einem Frachtsatz von 0,557 ℳ. für 100 kg Steinkohlen und Steinkohlenbrikets aufgenommen.

Bromberg, den 1. März 1899. (669)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Die im Main-Neckarbahn-hessischen Gütertarif für Bensheim M. N. B. im Verkehr mit gewissen Stationen des Direktionsbezirks Mainz vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze haben ab 1. März l. J. auch für Bensheim Direktionsbezirk Mainz unter Beschränkung auf den Wagenladungsverkehr Geltung erhalten.

Nähere Auskunft ertheilen der Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 2. März 1899. (670)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen im Versande nach binnenländischen Stationen.

Mit Gültigkeit vom 10. März d. J. werden die Stationen Gr. Kreutz und Wusterwitz in den für den Gruppen- und Wechselverkehr der preussisch-hessischen Eisenbahnen sowie für den Wechselverkehr mit den Reichseisenbahnen am 1. Februar d. J. eingeführten oben bezeichneten Ausnahmetarif als Empfangsstationen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 28. Februar 1899. (671)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Danzig-Warschauer Gütertarif.

Am 1. März cr. tritt der III. Nachtrag in Kraft. Derselbe ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie bei der unterzeichneten Verwaltung käuflich zu haben.

Danzig, den 1. März 1899. (672)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterr.-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband Theil IV Heft 3 vom 1. Juni 1894.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1899 gelangen zwischen Nepomuk, Station der

k. k. österr. Staatsbahnen, und Zapfendorf, Station der k. b. Staatseisenbahnen, direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 1. März 1899. (673)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 3. März gelangen für die Beförderung von Holz von Frankenmarkt und Vöcklamarkt nach Bergen und von Hallein nach Bernau direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 28. Februar 1899. (674)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher und Oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit kommen für den Verkehr von den Stationen Cottbus und Muskau des Direktionsbezirks Halle nach verschiedenen Küsten- und Hafenstationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster Ausnahmetarifsätze für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Spezialtarife I und II zur Einführung, deren Höhe bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren ist.

Hannover, den 3. März 1899. (675)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 5. März l. J. wird die Station Darmstadt Südbahnhof (Bessungen) in den Main-Neckarbahn-hessischen Gütertarif (Verkehr mit Stationen der Direktionsbezirke Mainz bezw. Frankfurt a/M.) einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 2. März 1899. (676)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Im Binnenverkehr sowie im Verkehr mit den preussischen Staatseisenbahnen, den Reichsbahnen und der Lübeck-Büchener Eisenbahn, soweit der Verkehr sich nicht über dazwischenliegende Strecken anderer Verwaltungen bewegt, ausserdem im Verbandsverkehre mit den Konkurrenzstationen Aschaffenburg, Gemünden, Ritschenhausen, Meiningen, Lichtenfels, Propstzella der bayerischen Staatsbahn, Mannheim der badischen Staatsbahn, Bensheim und Darmstadt der Main-Neckarbahn, Saargemünd und Scheydt b. St. Ingbert der pfälzischen Bahnen wird vom 1. März bis 31. August d. J. für Gegenstände von mehr als 10,5 m Länge in Ermangelung von SS- oder HH-Wagen die Verwendung von Sl- oder O-Wagen unter Beistellung eines Schutzwagens ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr zugelassen.

Oldenburg, den 28. Febr. 1899. (677)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Theil II, Hefte Nr. 4 und 6 vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit ab 1. April d. J. gelangt nachstehender Ausnahmetarif zur Einführung:

Ausnahmetarif Nr. 36
für die Beförderung von Kartoffeln
bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10 000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief.

Das Auf- und Abladen in den ungarischen Stationen ist von der Partei auf eigene Kosten zu besorgen.

Nach oder von	Stationen der k. ungarischen Staatseisenbahnen						
	Detrekö-Csütörtök	Egbell	Kuli	Malaczka	Nagy Lévárd	Szekelyfalu-Bur-Szt. György	Zohor
	Frachtsätze für 100 kg in Mark						
a) zum Theil II, Heft 4.							
1. Stationen der k. württembergischen Staatseisenbahnen.							
Esslingen	1,84	1,94	1,91	1,86	1,86	1,91	1,82
Stuttgart Hauptbhf.	1,87	1,97	1,94	1,89	1,89	1,94	1,85
Stuttgart Nordbhf.	1,88	1,98	1,95	1,90	1,90	1,95	1,86
Stuttgart Westbhf.	1,89	1,99	1,96	1,91	1,91	1,96	1,87
Ulm	1,66	1,76	1,73	1,68	1,68	1,73	1,64
2. Station der grossh. badischen Staatseisenbahnen.							
Mannheim B. B.	2,14	2,24	2,21	2,16	2,16	2,21	2,12
b) zum Theil II, Heft 6.							
1. Station der pfälzischen Eisenbahnen.							
Ludwigshafen a. Rh.	2,17	2,27	2,24	2,19	2,19	2,24	2,15
2. Stationen der kgl. preussischen und grossh. hessischen Eisenbahndirektion in Mainz.							
Gernsheim	2,13	2,23	2,20	2,15	2,15	2,20	2,11
Gustavsburg	2,12	2,22	2,19	2,14	2,14	2,19	2,10
Mainz C. B.	2,15	2,25	2,22	2,17	2,17	2,22	2,13
Mannheim (Dir.-Bez. Mainz)	2,14	2,24	2,21	2,16	2,16	2,21	2,12
Mannheim Neckarvorst.	2,14	2,24	2,21	2,16	2,16	2,21	2,12
3. Stationen der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a. M.							
Frankfurt a. M. Hauptbhf. / Frankfurt a. M. Ostbhf. / Frankfurt a. M.-Sachsenhausen	2,06	2,16	2,13	2,08	2,08	2,13	2,04

München, den 3. März 1899. (678)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

In Ergänzung und theilweiser Abänderung unserer Bekanntmachung vom 18. Januar 1899 erhält das Waarenverzeichniss mit Gültigkeit vom 15. Februar 1899 ab folgende Fassung:

1. **Rohe Kalisalze, als: Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sämmtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull oder Torfstaub gemischt;**
2. **Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia, bis zu einem Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, auch kalzinirt;**
3. **kalzinirter gemahlener Kieserit.**

Anmerkung: Dieser Tarif findet keine Anwendung auf Sendungen zu gewerblichen oder Badezwecken.

Soweit die Anmerkung Erhöhungen zur Folge hat, werden diese erst vom 10. April 1899 ab wirksam.

Strassburg, den 27. Februar 1899. (679)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 15. März d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von mitteleuropäischem Holz, Holzstoff und Holzzellstoff von Stationen deutscher Bahnen nach Stationen der französischen Ostbahn der Nachtrag I in Kraft (gratis).

Strassburg, den 26. Februar 1899. (680)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Zu Theil II a Heft 4 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den königlich sächsischen Staatseisenbahnen) tritt am 15. März d. J. der Nachtrag IX in Kraft (gratis).

Strassburg, den 26. Februar 1899. (681)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. März 1899 werden im Verkehr von Schaffhausen bad. B. nach Dzieditz und Bielitz für Wollkämmlinge, gepresst, direkte Frachtsätze im österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverband eingeführt. Nähere Auskunft ertheilt die Station Schaffhausen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 2. März 1899. (682)
Generaldirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Am 1. Januar 1899 sind der Freiburger und der märkische Güterbahnhof in Breslau unter der Bezeichnung „Breslau märk.-Freib. Bhf." zu einem Bahnhofe vereinigt worden. Als Frachtsätze dieser Station gelten in obigem Verband mit Wirkung vom 22. Februar 1899 ab

1. beim Heft 5, erste Abtheilung, die auf Seite 32 und 33 angegebenen Frachtsätze für Breslau märkischer und Freiburg. Bahnhof;
2. beim Heft 7 die auf Seite 11 und 12 angegebenen Frachtsätze für Breslau märkischer Bahnhof.

Die im Heft 7 enthaltenen Frachtsätze für Breslau Freib. Bahnhof werden aufgehoben.

Karlsruhe, den 3. März 1899. (683)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 10. März l. J. wird der Ausnahmetarif 13 für Koks etc. in Heft 1 des schlesisch-süddeutschen Verbandsgütertarifes durch Einbeziehung der Stationen Emmagrube und Zabrze Koksanstalt sowie weiterer bayerischer Stationen ergänzt.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 27. Februar 1899. (684)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahngütertarif.

Am 1. März d. J. gelangt für den oben genannten Verband ein neues Tarifheft 1 zur Einführung. Dasselbe enthält besondere Bestimmungen zur Verkehrsordnung und zum Nebengebührentarif, besondere Tarifvorschriften, sowie den Tarif für die Beförderung zwischen mehreren Stationen desselben Ortes, nach und von öffentlichen Lade- und Umschlagstellen etc. Die in das Tarifheft 1 aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Ferner tritt am 1. April 1899 ein neues Tarifheft 3 nebst zugehörigem Nachtrag I in Kraft. Dieselben enthalten die Frachtsätze zwischen den Stationen der mitteldeutschen Privatbahnen und der Hildesheim-Peiner Kreisbahn einerseits und den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt, Halle a. S., Magdeburg andererseits. Zu den bisher bereits in Geltung gewesenen Ausnahmetarifen tritt als neuer der Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau und zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen.

Soweit durch die neuen Tarifhefte Frachterhöhungen oder Verkehrserschwernisse eintreten, gelangen dieselben bezüglich des Heftes 1 erst am 15. April und bezüglich des Heftes 3 erst am 15. Mai d. J. zur Einführung.

Durch die neuen Tarifhefte werden die vom 1. Dezember 1895 ab gültigen Tarifhefte 1 und 3 des mitteldeutschen Privatbahntarifes nebst allen Nachträgen vollständig aufgehoben.

Erfurt, den 28. Februar 1899. (685)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit Elsass-Lothringen.)

Zu Theil IIa Heft 3 deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den königl. bayerischen Staatseisenbahnen tritt am 15. März der Nachtrag IX in Kraft. (Gratis.)

Strassburg, den 23. Februar 1899 (686)

Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Im Binnengüterverkehr der königlich sächsischen Staatseisenbahnen werden vom 15. März d. J. ab für die Beförderung von Hornsteinen, Quarziten nach Zwickau bei Erfüllung einer Mindestmenge von 150 Wagenladungen zu wenigstens 10 t innerhalb eines Jahres und bei Einreichung der Originalfrachtbriefe nachträglich die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) im Rückvergütungswege gewährt.

Die Mindestmenge ist allemal für die Zeit vom 15. März eines Jahres bis zum 14. März (einschliesslich) des nächsten Jahres zu berechnen.

Dresden, am 3. März 1899. (687)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1899, soweit Erhöhungen eintreten vom 1. Mai 1899, tritt der Nachtrag 2 zum Tarif, Theil II vom 1. August 1897 in Kraft. Er enthält u. a. Aenderungen betreffend die Bahnhofsverhältnisse in Bremerhaven, Geestemünde und Stettin, anderweite Frachtsätze für Eilgut und Stückgüter der Klasse I und II, ferner der Ausnahmetarife Nr. 3 B II c 2 für Eisen usw., sowie Nr. 10 D (Messingwaaren und Bleikugeln), Einbeziehung von Ternitz in den Ausnahmetarif Nr. 11 A für Rohgummi, Ergänzung des Ausnahmetarifes für Baumwolle rohe, sowie neue Ausnahmetarife Nr. 24 für Rohasbest und 25 Rohkupfer.

Altona, den 8. März 1899. (688)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Theil II vom 1. Januar 1899.

Mit sofortiger Gültigkeit gelangen für die Beförderung von Petroleum, raffinirt und Rohpetroleum sowie von Rohbenzin rumänischen Ursprungs, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen die folgenden Frachtsätze zur Einführung:

Nach		Von Passau Donl.	Von Regensburg Donl.
		₰ für 100 kg	
Altmünsterol	Grenze	151	136
Amanweiler	„	162	145
Avricourt (Deutsch-)	„	145	128
Fentsch	„	166	149
Novéant	„	162	145

Die Frachtsätze finden nur Anwendung auf solche Sendungen, welche mit direkten Frachtbriefen nach Frankreich aufgegeben und in Altmünsterol usw. umkartirt werden.

München, den 1. März 1899. (689)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 15. März 1899 treten im süd-ostpreussischen Gütertarif für den Verkehr zwischen Rahmel einerseits und Grajewo, Lyck, Pillau sowie Prostken andererseits direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg, den 28. Februar 1899. (690)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Am 1. März 1899 treten die Nachträge 2 zu den Heften 1 bis 4 des hanseatisch-ostdeutschen Gütertarifes in Kraft, durch welche die direkten Verkehrsbeziehungen auf die Stationen der Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn, der Nebeneisenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld und weitere Stationen der betheiligten königlich preussischen Eisenbahndirektionen, der Altona-Kaltenkirchener und der Stargard-Cüstriner Eisenbahn ausgedehnt werden. Die Nachträge enthalten Entfernungskürzungen und Entfernungserhöhungen, letztere — höchstens 2 km — hervorgerufen durch die Verlegung der Bahnhöfe in Berlinchen und in Heidersdorf, sowie Aenderungen der Ausnahmetarife. Durch letztere werden bei dem Ausnahmetarif 3 (Kalitarif) für die zu gewerblichen und Badezwecken bestimmten Sendungen, bei dem Ausnahmetarif 7 (Eisenerz etc.) durch den Wegfall der Frachtsätze für die Station Koschentin und bei dem Seehafen-Ausnahmetarif L (Blei und Zink) durch Beseitigung der Frachtsätze zwischen Oswiecim und Lübeck Frachterhöhungen bewirkt. Diese und die durch die Entfernungsänderungen hervorgerufenen Frachterhöhungen erlangen erst vom 1. Mai 1899 ab Gültigkeit. — Nähere Auskunft geben die am Tarif betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen zu Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, durch welche Dienststellen auch Abzüge der Nachträge zu den denselben aufgedruckten Preisen zu beziehen sind.

Berlin, den 28. Februar 1899. (691)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

a) Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

b) Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif Theil II Heft 1 vom 1. April 1895.

c) Niederländisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. April 1895.
(Frachtermässigung für Eilguttransporte.)

Mit Gültigkeit vom 10. März 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1899, gelangt für Sendungen gewöhnlicher Eilgüter, welche zu den direkten Tarifsätzen der obverzeichneten Eisenbahnverbände ohne Angabe einer Routenvorschrift in den Frachtbriefen nach oder von Wien I (K. E. B.), Wien II (K. F. J. B.), Wien-Nordbahnhof, Wien-Nordwestbahnhof oder Wien-Staatsbahnhof (St. E. G.) abgefertigt werden, im Rückvergütungswege die sich bei Umkartirung solcher Sendungen in Eger auf Grund des im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt Nr. 1 vom 3. Januar 1899 unter Post 21 für die Strecke Eger-Wien II verlautbarten ermässigten Frachtsatzes von 930 Heller = 791 ₰ = 977 Centimes für 100 kg eventuell ergebende billigere Frachtberechnung ab oder nach Wien II zur Anwendung.

Hierbei ist jedoch zur Bedingung gemacht, dass die Kolli einzeln das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen dürfen; dagegen ist gestattet, die in einer Relation gleichzeitig zur Beförderung gelangenden Kolli bis zu einer Wagenladung mit nur einem Frachtbriefe aufzugeben.

Die Rückvergütung der eventuell nachzuweisenden Frachtdifferenz erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamirende Partei als Versender lautenden Frachtbriefduplikate, welche spätestens bis 31. März 1900 bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien einzureichen sind.

Wien, am 28. Februar 1899. (692)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit erhält im Binnentarif der Greifswald-Grimmener Eisenbahn der Ausnahmetarif 3 (Kalitarif) folgenden Wortlaut:

1. Rohe Kalisalze, als: Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sämmtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull oder Torfstaub gemischt,
2. Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia, bis zu einem

Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, auch kalzinirt,

3. Kalzinirter gemahlener Kieserit.

Anmerkung: Dieser Tarif findet keine Anwendung auf Sendungen zu gewerblichen oder zu Badezwecken.

Soweit die Anmerkung Erhöhungen zur Folge hat, werden diese erst vom 1. April 1899 ab wirksam.

Grimmen, den 2. März 1899. (693)

Die Direktion der Eisenbahngesellschaft Greifswald-Grimmen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Einhebung von Personenzugsfahrpreisen bei den Zügen Nr. 15a und 16a.

Vom 1. Mai 1899 an werden bei den Personenzügen Nr. 15a und 16a auch in der Strecke Bruck a/M.-Graz die tarifmässigen

Personenzugsfahrpreise

berechnet und eingehoben werden.

Wien, am 28. Februar 1899. (694)

Die Generaldirektion.

Crefelder Eisenbahn Gesellschaft.

Am 15. März d. J. tritt ein neuer Personen- und Gepäcktarif für den Binnenverkehr Theil II in Kraft.

Derselbe enthält:

a) Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen.

b) Preistafeln.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

a) der Personen- und Gepäcktarif für den Binnenverkehr der Crefelder Eisenbahn Theil II vom 1. August 1895,

b) der Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen Theil II vom 1. April 1893 soweit er Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen im Binnenverkehr der Crefelder Eisenbahn enthält.

Exemplare des Tarifs können gegen Erstattung der Druckkosten von uns bezogen werden.

Crefeld, den 2. März 1899. (695)

Die Direktion.

4. Lieferfristen.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Verlängerung der Lieferfristen wegen Unterbrechung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen.

Mit dem Erlasse Z 10376/16 vom 3. März 1899 hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmung des § 63 Abs. 11 des Eisenbahnbetriebsreglements für jene Frachtgüter, welche auf den gesellschaftlichen Linien infolge der ab 1. März 1899 eingeführten Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die Verlängerung der bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen als auch internationalen Güterverkehr von dem Tage der Veröffentlichung angefangen bis zum 31. August 1899 genehmigt.

Wien, am 5. März 1899. (696)

5. Verdingungen.

Verdingung

der Ausführung sämmtlicher Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung:

a) des Empfangsgebäudes und Güterschuppens,

b) des Abort- und Stallgebäudes,

c) eines Zweifamilienwohnhauses für Unterbeamte

auf Bahnhof Brilon (Stadt) der Neubaustrecke Brilon-Geseke.

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 24. März d. J., Vormittags 11 Uhr, im diesseitigen Dienstgebäude.

Zuschlagsfrist bis zum 21. April d. J., Abends 6 Uhr.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen und Entwurfszeichnungen liegen hierselbst zur Einsicht auf und können erstere gegen vorherige Einsendung von 6 ℳ. (in Baar) von uns bezogen werden.

Brilon, den 1. März 1899. (697)

Königliche Eisenbahnbauabtheilung 2.

Behufs Verdingung der Lieferung von
470 Stück Kohlenkörben,
600 „ Signalpfeifen,
530 „ Haarbesen,
600 „ Handfegern

ist Termin am 14. März cr., Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen können in unserer Kanzlei eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Erfurt, den 2. März 1899. (698)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 6678 Stück Zughaken, 4000 Stück Bufferstangen und 4600 m eiserne Leitungsröhren für die Eisenbahndirektionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M. und St. Johann-Saarbrücken in 20 Loosen.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf die Lieferung von Zughaken usw." versehen bis zum 18. März 1899, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 31. März 1899, Nachmittags 6 Uhr.

Köln, den 3. März 1899. (699)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Portland-Cement.

Lieferung von 240000 kg Portland-Cement soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Portland-Cement" bis zum Mittwoch, den 22. März d. J. Vormittags 11 Uhr postfrei uns einzusenden. Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen sind von unserem Rechnungsbüreau hier Luisenstr. 10 (Zimmer 69) gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in Baar zu beziehen.

Posen, den 2. März 1899. (700)

Kgl. Eisenbahndirektion.

Verdingung von 136900 kg Bleiweiss in zwei Loosen, 15830 kg Zinkweiss in einem Loose, 113100 kg gemahlener Kreide in zwei Loosen, 23350 kg Bleimennige, 5820 kg Bleiglätte, 1720 kg rothem und 900 kg grünem Zinnober, 500 kg hellem und 1140 kg dunklem Chromgelb, 6150 kg gelbem Ocker, 17510 kg Goldocker, 9670 kg gebrannter und 12700 kg ungebrannter Umbra in je einem Loose, 89950 kg Caputmortuum in zwei Loosen, 9920 kg Kienruss, 2710 kg Beinschwarz in je einem Loose, 18180 kg Spachtelfarbe in zwei Loosen, 1330 Brief Goldbronze, 300 Brief Silberbronze, 220 Brief Kupferbronze und 460 Buch Blattgold in je einem Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a. S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i. Pr. **Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 24. März 1899 Vormittags 10 Uhr an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.,** Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ. **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 25. April 1899.

Berlin, den 3. März 1899. (701)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verpachtungen.

Die Bahnhofswirthschaft zu Tilsit ist vom 1. Juni d. J. ab neu zu verpachten. Die Bedingungen können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von hier bezogen werden. Bewerber wollen ihre Pachtgebote nach Maassgabe der Bedingungen postfrei und versiegelt mit entsprechender Aufschrift bis zum 25. März d. J., Vormittags 9½ Uhr, wo die eingegangenen Gebote in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet werden, nach hier einsenden.

Tilsit, den 1. März 1899. (702)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 2.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Die Abnahme der in unserem Bezirke vom 1. April 1899 ab sich ansammelnden Rückstände an

Kohlenlösche aus der Rauchkammer der Lokomotiven,
Kohlenasche aus dem Aschkasten der Lokomotiven,
Kohlenschlacke aus der Feuerbuchse der Lokomotiven,

soll am Dienstag, den 21. März d. J., Vormittags 11 Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes hier öffentlich vergeben werden. Bedingungen können gegen postfreie Einsendung eines Baarbetrages von 50 ₰ von unserem Rechnungsbüreau bezogen werden; Briefmarken werden nicht angenommen.

Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Kohlenrückstände aus der Lokomotivfeuerung" bis zum vorbezeichneten Termin versiegelt und postfrei an uns einzusenden. Zuschlag erfolgt bis 10. April 1899.

Breslau, den 25. Februar 1899. (703)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 6. Oktober Vorm. gemeldet.

Nr. 19. Berlin, am 11. Oktober 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1	1	Fass	Theer	208	1	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
2	A E G	11231	1	Kiste	leer	11	2	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	von Köln.
3	A F	8181	1	Sack	weisse kreideartige Substanz, ansch. Putzmaterial	45	3	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
4	A G C	2191	1	Kiste	Maschinentheile	131	4	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
5	A H C	6707	1	Kübel	gefüllt	57	5	Aachen	K. E.-D. Köln	
6	A K	I	1	Koffer	Effekten	34	6	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
7	A K	—	1	Korb	Zwetschgen	20	7	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
8	A K E	1	6	Stangen	Stahl	29	8	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
9	A L —	— —	2 7	— —	leere Kisten leere Ballons	109	9	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
10	A N	6408	1	Kiste	leer	42	10	Bremerhaven Inlandsh.	K. E.-D. Hannover	
11	A R	303	1	„	gefüllt	28	11	Colmar	Reichsbahn	
12	A R	—	1	Korb	Birnen	32	12	Frkfrt. a/M. Eilg. H. P. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	verkauft.
13	A R	100	1	Holzkoffer	gebr. Kleider etc.	36	13	Annaberg	Sächsische Stsb.	
14	A S	25460/1	1 1	Ring Kollo	Draht Seil	9	14	Mainz	Direktion Mainz	
15	B	104	1	Korbfl.	gefüllt	—	15	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
16	B	1	1	Kiste	leer	—	16	„	„	
17	B	—	1	Korb	Birnen	12	17	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
18	B	4301	1	Kiste	Pappen	32	18	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
19	B	1501	1	Korb	Eisenwaaren	—	19	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
20	B A	5519	1	Kiste	gefüllt	154	20	Regensburg	Bayerische Stsb.	
21	B B M	2875	1	Fass	leer	27	21	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
22	B & C	3818	1	Ring	starker Draht	42	22	Querfurt	K. E.-D. Halle a/S.	
23	B E	1/2	2	—	eiserne Gussstücke	110	23	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
24	B F C	8974	1	Fass	leer	12	24	München Centr.	Bayerische Stsb.	
25	B M	—	1	Pack	8 gusseis. Kochtöpfe	25	25	Frkfrt. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
26	C C M	4775	1	Fass	Schmalz	58	26	Gr.-Weissand	K. E.-D. Magdeburg	
27	C L	—	1	Pack	Gusstheile (Küchenausgüsse)	46	27	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
28	C M	45	1	Kiste	Altpapier u. Säbeltroddeln	33	28	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
29	C S	—	1	—	roher Granitstein	25	29	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
30	C S	I	1	Deckelkorb	alte Kleider	10	30	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
31	C S	3	1	Sack	ansch. Werkzeug u. Bleirohr	70	31	Elsterwerda B. D.	Sächsische Stsb.	
32	C S	14281	1	Kiste	?	14	32	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
33	D	—	2	Stück	Herdrahmen	17,5	33	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
34	D	—	1	—	Maschinentheil	453	34	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
35	D	—	1	—	Pflugschar	5	35	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
36	D	—	1	Korb	frisches Obst	12,5	36	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
37	D	1651	1	Kiste	Maschinentheile (Ventile)	—	37	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
38	D K	14	1	—	eiserner Träger	20	38	Mainz N.	Direktion Mainz	
39	D K	37	1	—	Kette	—	39	Dorsten	K. E.-D. Essen	
40	E	16	1	Reisekorb	gefüllt	—	40	Uckro Gep.-Abf.	K. E.-D. Halle a/S.	
41	E	—	1 1	— Bund	Herdplatte Herdringe	12	41	Mannheim K. V.	Direktion Mainz	
42	E	—	1	—	Radnabe	5,5	42	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
43	E B	777 u. 2003	1	Fass	leer	67	43	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
44	E B	853	1	Kiste	leer	35	44	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
45	E E	—	2	Stäbe	Rundstahl 4—5 m lang	—	45	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
46	E H	8399	1	Kiste	gefüllt	42	46	Bretten W.	Württemberg. Stsb.	
47	E H	614	1	„	leer	—	47	Oberhausen	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	E L	1548/9	2	Ballen	Leder —	118	48	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
49	E M F	6780	1	Kiste	? —	16,5	49	Schongau	Bayerische Stsb.	
50	E S	27	1	Korb	Wäsche u. Haushaltungsgegenstände	29	50	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
51	E W	3642	1	Kiste	Gardinen —	55	51	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
52	F	876 oder 870	1	Fass	Petroleum —	174	52	Vandsburg	K. E.-D. Bromberg	
53	F A R	246	1	Sack	Kaffee —	51	53	Mülhausen	Reichsbahn	
54	F E K	898	1	Kiste	Glaswaaren —	27	54	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	beschr.: Halle-Leipzig II.
55	F G	6853	1	Sack	Obst —	30	55	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
56	F K	6093	1	Stück	Flachstahl —	31	56	Frkfrt. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
57	F K	8	1	Fass	leer —	—	57	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
58	F K	6328	3	Stangen	Stahl —	260	58	Breslau Odth. B.	K. E.-D. Breslau	
59	F K S	7834	1	Kiste	gefüllt —	43	59	Eilg. Frkfrt. a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
60	F L	2325	1	—	Kette, 10 m lang —	—	60	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
61	F M	169	1	Koffer	(schwarz) gefüllt —	64	61	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
62	F O	—	1	Kiste	— —	37	62	Vamdrup	K. E.-D. Altona	von Hamburg H.
63	F T	100	5	Körbe	leer —	7	63	Eisleben Gep.-Abf.	K. E.-D. Halle a/S.	
64	F V N	64648	1	Kiste	alte Spulen für Weber	7	64	Namslau	K. E.-D. Kattowitz	
65	F W K	21264	1	Leinen	Schinken —	7,5	65	München Centr.	Bayerische Stsb.	
66	F W P	991	1	Kiste	leer —	42	66	Olbernhau	Sächsische Stsb.	
67	G	I & II	2	—	alte Ketten —	—	67	Wanne	K. E.-D. Essen	
68	G A W	313	1	Kiste	Hohlglas —	42	68	Frkfrt. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	nach Mühlheim bezettelt.
69	G B (Dreieck)	8259	1	"	leer —	13	69	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Luckau N/L.
70	G B	850	1	"	leer —	?	70	Wehrden	K. E.-D. Cassel	
71	G H	7077	1	Fass	Stärke —	55	71	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
72	G K	10/11	2	Körbe	2 leere Oelblechkannen	4	72	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
73	G M	478/88	11	Kisten	Glaswaaren —	720	73	Kreuznach	Direktion Mainz	
74	G O	691	1	Pack	2 Holzleisten, 1,5 m lang	—	74	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
75	G R C	6484	1	Ballen	Manufakturw. —	50	75	Neh.-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
76	H	56	1	"	? —	100	76	Dt.-Avricourt	Reichsbahn	
77	H	23420	1	—	hölz. Riemenscheibe —	8	77	Eilg. Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
78	HBN	501/04	4	Säcke	Holzspunde —	99	78	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
79	H C	9578	1	Ballen	Flanell —	23	79	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
80	H C	60869	1	Kiste	Stärke —	12	80	München Centr.	Bayerische Stsb.	
81	H D	2609	1	Sack	leere Säcke —	26	81	Soest	K. E.-D. Cassel	
82	H H	1350	1	"	Kaffee —	30	82	Regensburg	Bayerische Stsb.	
83	H H C	485	1	Kiste	— —	51	83	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Honolulu via Sidney.
84	H J	3326	1	Fass	leer —	25	84	Frkfrt. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
85	H K	VIII	1	Sack	Cementsäcke —	10	85	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
86	H K B	383	1	Kiste	Wein —	54	86	Coblenz	K. E.-D. Köln	
87	H K H	6463	1	Ballen	gefüllt —	46	87	Mannheim	Direktion Mainz	
88	H L	I	1	Kiste	Kleider —	13,5	88	Carthaus W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
89	H & L	956	1	Ballen	— —	28	89	Wittenberge	K. E.-D. Altona	beschr.: Hitzacker.
90	H N	874	1	"	Packung —	33	90	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
91	H S	8723	1	Fass	gefüllt —	35	91	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
92	H W	—	1	Stange	Stahl —	13	92	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
93	H W H A	234	1	Sack	Kartoffelmehl —	25	93	Heidelberg	Badische Stsb.	
94	J	—	1	Pack	4 Zuber, 1 Kübel neu	27	94	Frkfrt. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
95	J A W	2631	1	—	1. Erdölfass —	32	95	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
96	J B	—	1	Korb	Birnen —	11	96	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
97	J B	—	1	Sack	Lumpen —	7	97	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
98	J C D M	—	1	Korb	(weiss) leer —	1	98	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
99	J H	10	1	—	eisernes Rohr —	24	99	Mülhausen	Reichsbahn	
100	J H E	—	2	Bunde	Gasrohre —	68	100	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
101	J J	2146	1	Kiste	Glas —	—	101	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
102	J L	10	1	Sack	versch. Sachen —	22,5	102	Lyck	K. E.-D. Königsberg	
103	J N	6226	1	Pack	Papier —	35	103	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
104	J O	—	1	—	1. Lattenkiste —	4	104	Halle E. G. A.	K. E.-D. Halle a/S.	
105	J P	446	1	Kiste	gefüllt —	32	105	Waldhof	Direktion Mainz	
106	J P	338	1	"	Beile —	74	106	Heidelberg	Badische Stsb.	
107	J R	I	1	Korb	Liqueurflasche —	—	107	Lübbenau	K. E.-D. Halle a/S.	
108	J R	—	1	Pack	Tafeln —	10	108	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
109	J S	11	1	Korbfl.	Oel —	42	109	Hagenau	Reichsbahn	
110	J W	3512	1	Kiste	Gläser —	3	110	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
111	K	1	1	—	Treppenstufe von Granit	—	111	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
112	K C T	978	1	Stange	Stahl —	23	112	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
113	K H St	206	1	Fass	leer —	23	113	Stuttgart Gep.	Württemberg. Stsb.	
114	K K	4003	1	Sack	Kaffee —	—	114	Neh.-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
115	K K	7790/91	2	Kisten	gefüllt —	57	115	Mülhausen	Reichsbahn	
116	K O	5421	1	—	Schraubenkuppelung —	—	116	Kaldenkirchen	K. E.-D. Köln	
117	K R	3	1	Reisekorb	Kleider —	14	117	Schongau	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
118	K U	1	1	—	Achsschenkel	—	—	118	Hagen Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	
119	K Z	233	1	Kollo	Koksdecken	—	40	119	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
120	L B	6123	1	Kiste	Verbandartikel	—	33	120	Duisburg	K. E.-D. Essen	
121	L F	958	1	„	leer	—	16	121	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Berlin.
122	L G	6403	1	—	eis. Welle, 5 m lg.	—	260	122	Gemünden	Bayerische Stsb.	
123	L W	4279	1	Kiste	leere Kisten	—	52	123	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
124	M	1982	1	„	Butter	—	85	124	Ingolstadt Centr.	Bayerische Stsb.	
125	M	497982	1	Fass	leer	—	35	125	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
126	M B	1819	1	Pack	2 Stühle m. Rohrsitz		8	126	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
127	M C	6	1	Sack	Talg u. Stearinabfall		90	127	„	„	
128	M C	—	1	„	Waagschale u. Gewichte		22	128	Cleve	„	
129	M H	983	1	Kiste	Haushalt.-Gegenstände		—	129	K.=Deutz B. M.	„	
130	M H	1893	1	„	leer	—	48	130	Freiburg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
131	M L	2838	1	„	Galanteriew.	—	84	131	Breslau O/S.	„	
132	[illegible]	9501	1	„	—	—	—	132	Vamdrup	K. E.-D. Altona	von Sassnitz.
133	MHN	4603	1	Ballen	Tuchabfälle	—	10,5	133	Hamm	K. E.-D. Essen	
134	M R	8989	1	„	gefüllt	—	48	134	Mannheim	Direktion Mainz	
135	N S	4518	1	Kiste	gefüllt	—	136	135	Lohra	K. E-D. Halle a/S.	
136	P	100	1	„	?	—	82	136	Regensburg	Bayerische Stsb.	
137	P C N	19244	1	Fass	Cognac	—	62,5	137	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
138	P H M	6900/01	2	Säcke	Leim	—	100	138	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
139	Ph O	21	1	Kiste	leer	—	11	139	Frkfrt. a/M. H.G.B.	„	
140	P L	2002	1	„	leer	—	34	140	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
141	P P	—	1	Fass	Gurken	—	150	141	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
142	P P	1/4	4	Bund	Pflugschaare	—	51	142	Stade	K. E.-D. Altona	
143	P S	1589/96	8	Kolli	Holzwaaren	—	168	143	Mannheim	Direktion Mainz	
144	P S	265	1	Rolle	Tapeten	—	24	144	Leipzig II	Sächsische Stsb.	beschr.: Prag.
145	P S	10	1	—	Kette, 8 m lang	—	—	145	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
146	P T	22	1	Kiste	Glas	—	64	146	Friedland	K. E.-D. Cassel	
147	R D	25	1	—	Kette	—	20	147	St.=Vith	K. E.-D. Köln	
148	R F	6909	1	Ballen	Wolle	—	46	148	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
149	S	547	1	—	l. Oelfass	—	40	149	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
150	S	2	1	Kiste	Gas- u. Wasserleit.-Gegenstände		95	150	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
151	S	I	1	Korb	frisches Obst	—	30,5	151	Alsheim	Direktion Mainz	
152	S	—	1	Pack	2 Kistchen Trauben		8	152	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
153	S	—	2	—	Rohre	—	25	153	Neuulm	Bayerische Stsb.	
154	S A	336	1	Kiste	Blumenzwiebeln	—	39	154	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
155	S B	9078	1	Ballen	Webewaaren	—	25	155	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
156	S B B	4775	1	Fass	gefüllt	—	65	156	Chemnitz	Sächsische Stsb.	beschr.: Chemnitz.
157	S F	1825	1	„	Farberde	—	94	157	Reichenbach i. V. ob. Bhf.	„	
158	S & F	5338	1	Ballen	Cocosmatten	—	30,5	158	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
159	S G F	918	1	Bund	12 eis. Schaufeln	—	13,5	159	Kötzschenbroda	Sächsische Stsb.	
160	S H K	53849	1	Kiste	Kerzen	—	29,5	160	Mainkur	K. E.-D. Frankf. a/M.	
161	S / M M	405	1	Ballen	Tabak	—	71	161	Uslar	K. E.-D. Cassel	
162	S R	2619	1	Kiste	?	—	30	162	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Altona.
163	S R	2796	1	„	Posamenten	—	59	163	Dresden=A. Elbk.	Sächsische Stsb.	beschr.: Erfurt.
164	S S	—	1	—	Kette	—	—	164	Würzburg	Bayerische Stsb.	20 m lg.
165	S S	15677	1	Ballen	neue Säcke	—	68.	165	Forst	K. E-D. Halle a/S.	
166	S S	22	1	Käfig	15 leb. Enten	—	—	166	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
167	S S	4141	1	Kiste	gefüllt	—	—	167	Leipzig	K. E-D. Halle a/S.	
168	T	194	1	Kübel	Margarine	—	28	168	Mainz	Direktion Mainz	
169	T S	—	1	Korb	gefüllt	—	7	169	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
170	T W M	44833	1	Fass	gefüllt	—	42	170	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
171	V E	1	1	Korb	leb. Pflanzen	—	134	171	Leipzig II	Sächsische Stsb.	bez.: Bruges-Leipzig.
172	V H	1063	1	Pack	Springfedern	—	14	172	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
173	V P — / — C F	—	1	„	Säcke	—	5,5	173	Vorwohle	K. E.-D. Cassel	
174	W	4	1	Kiste	Fahrradketten	—	35	174	Breslau Fr. B.	K. E.-D. Breslau	
175	W	—	1	Korb	leer	—	5	175	Seesen	K. E.-D. Cassel	
176	W	1	1	Verschl.	Wandbrett	—	7	176	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
177	W B	145	1	Kiste	gefüllt	—	31,5	177	Mülhausen	Reichsbahn	
178	W B	37500	1	Fass	ansch. Syrup	—	282	178	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
179	W B	25	1	Kiste	Lampentheile (Beleuchtungskörper)		10	179	Barmen=Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
180	W B	1	1	Ballen	Betten	—	19	180	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	*)
181	W C	570	1	Fass	Wein	—	45	181	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	**)
182	W H	44. 10	2	Stück	Hürden	—	18	182	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
183	W & L	5435	1	Ballot	Wollwaaren	—	52	183	Ulm	Wurttemberg. Stsb.	
184	W M T	44833	1	Fass	?	—	42	184	Zittau	Sächsische Stsb.	

*) Mülheim a/Rh.-Berlin H. u. L.
**) Siegel unter Verblechung der Spunde: W. Clonsly.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
185	W S S	4018	1	Ballen	gr. Futterstoff —	9	185	Neuenahr	K. E.-D. Köln	
186	Z	1	1	Kiste	leer —	44	186	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Baden=Baden.
187	Z G	1	1	Sack	l. Säcke —	20	187	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
188	Z M G	12024	1	Kiste	gefüllt —	230	188	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
189	Adr.	—	1	Kiste	Zahnräder u. Gusslager	73	189	Darmstadt	Direktion Mainz	
190	Station Berlin	2	1	—	Gitter —	—	190	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
191	Otto Daeke Berlin	—	2	Körbe	leer —	2	191	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
192	Elefant	—	1	Kollo	Metall —	9	192	„	„	
193	Erfurt	25802	1	Wagen	Steinkohlen —	—	193	Stuhm	K. E.-D. Danzig	
194	Erf	24990	1	„	altes Eisen —	—	194	Speldorf	K. E.-D. Essen	
195	Gebr. Köhler & Co.	—	3	Stangen	Gussstahl à 3 m lg. —	24	195	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
196	Liebemühl	1	1	Korb	Kleider etc. —	36	196	Liebemühl	K. E.-D. Königsberg	
197	Mainz	24089	1	Ladung	Mauersteine —	—	197	Magdeburg-Buckau	K. E-D. Magdeburg	
198	K B F Marienberg (Westerwald)	773	1	Pack	3 Fensterstangen mit Zubehör	9,5	198	Korb	K. E.-D. Frankf. a/M.	
199	A. L. Mohr	443517	1	Gebinde	Margarine —	29,5	199	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
200	C. Münster	3196	1	Fass	leer —	16	200	Niedermendig	St. Johann=Saarbr.	
201	Naila	—	1	—	Tischplatte —	14	201	Naila	Bayerische Stsb.	
202	Purikau u. eine gemalte Gans	—	1	Ballen	Betten —	21,5	202	Krojanke	K. E.-D. Danzig	
203	Reitz	—	1	Korb	Birnen —	5	203	Leipzig M. B. E. G. A.	K. E.-D. Halle a/S.	
204	/ roth Schönlanke	—	3	Stangen	Flacheisen 4—5 m lg	34	204	Schönlanke	K. D.-D. Bromberg	
205	Sparkassenrendant Dröger Münster Breul 6 b.	—	1	Blechflasche	gefüllt —	—	205	Münster	K. E.-D. Münster	bezt.: „Feuergefährlich.“
206	F. Steffens	677	1	Fass	leer —	31	206	Niedermendig	St. Johann=Saarbr.	
207	Simon Weiss	—	1	„	leer —	32	207	Waldhof	Direktion Mainz	
208	Cementfabrik Oppeln	—	1	Sack	6 leere, gebr. Cementsäcke	4	208	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
209	weiss	1	3	—	kl. Eisen-Ofenplatten	1,5	209	Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
210	—	2	2	Pack	Eisentheile —	6	210	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
211	—	3 u. 4	1	Bund	4 Hemmschuhe —	—	211	Giessen	„	von Holz mit Eisenbeschlag
212	gelb roth P	VII —	20	—	eis. Ofentheile —	97	212	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
213	—	9	1	Gepäckstück	unbekannt —	24	213	Leipzig Th. B. Gep.-Abf.	K. E.-D. Halle a/S.	
214	—	138	1	Sack	Zwiebel —	—	214	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
215	—	188	1	Kollo	Giesswalze —	45	215	Köln=G.	K. E-D. Köln	
216	—	1063	1	Sack	gebr. Kaffee —	25,5	216	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
217	—	2189	1	Koffer	gefüllt —	—	217	Darmstadt	Direktion Mainz	
218	—	3034	1	—	Wagendecke —	—	218	Niedersachswerfen	K. E.-D. Cassel	
219	—	4314	1	Kiste	? —	62	219	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
220	—	13901	1	lose	Göpelstange —	31	220	Usingen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
221	—	30612 30578 30551	3	Kisten	Wurst, amerik. —	86,5	221	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
222	—	35556	1	Fass	leer —	27	222	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
223	—	42369	1	Kiste	trockene Farbe —	15	223	Elberfeld Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
224	(Sechsstern mit U)	25515	1	Kiste	Werkzeug —	24	224	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
225	(Dreieck mit S)	3167	1	„	leer —	40,5	225	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
226	{ M im Dreieck }	8854	1	Kiste	Ofenkacheln —	50	226	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
227	{ N im Stern }	7341	1	„	Emballage —	12	227	Corbach	K. E.-D. Cassel	
228	{ Stern }	—	1	—	Meissel von Gussstahl	0,25	228	Stradam	Bresl.-Warschauer	
229	{ S im Dreieck }	2103	1	Kiste	Seife —	28	229	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
230	{ VGP }	2984	1	Korb	Champagner —	29	230	Wetzlar Gep.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
231	roth	14	1	—	Randkessel, neu —	27	231	Treuen	Sächsische Stsb.	
232	roth ×	—	2	Stück	{ Maschinentheile, anschein. Erdbohrertheile }	43	232	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
233	roth —	—	1	Bund	{ 1 eis. Haken — 1 eis. Stampfer — 1 eis. Kratze — }	20	233	Zwickau	Sächsische Stsb.	
234	weisser Strich	—	1	—	eis. Rad	8	234	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
235	—	—	3	Kolli	Ankerplatten —	20	235	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
236	—	—	7	Bund	Arzneigläser —	30	236	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
237	—	—	1	—	{ Aufsatz, ansch. von einem Pianino }	55	237	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
238	—	—	1	—	Bandsäge —	—	238	Flensburg	K. E.-D. Altona	
239	—	—	1	Sack	Bettzeug —	—	239	Altona (Gep. Abf.)	„	
240	—	—	1	—	Bodenkarre —	—	240	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
241	—	—	1	Stück	{ eichene Bohle (6 m lg. u. 5 cm stark) }	—	241	Plessa	K. E.-D. Halle a/S.	
242	—	—	1	Sack	Bohnen u. Gurken —	22	242	Oberstein	St. Johann=Saarbr.	verkauft.
243	—	—	1	Kollo	eis. Bohrbock —	19	243	Halle E. G. A.	K. E.-D. Halle a/S.	
244	—	—	3	Stück	schwed. Borde —	—	244	{ Höhr-Grenzhausen }	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
245	—	—	2	—	eis. Bratpfannen —	8	245	Seehausen i/Altm.	K. E.-D. Magdeburg	
246	—	—	1	Kollo	Bretter —	13	246	Braunschweig H.	„	
247	—	—	24	Stück	{ eichene Bretter u. Bohlen }	—	247	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
248	—	—	1	Rolle	Buchbinderleinwand	5	248	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
249	—	—	1	Pack	9 Bügelbolzen —	—	249	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
250	—	—	2	—	l. Butterkübel —	5	250	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
251	—	—	1	Sack	Cement —	—	251	K.=Deutz B. M.	K. E.-D. Köln	
252	—	—	1	—	eis. Koksgabel —	—	252	Chorzow	K. E.-D. Kattowitz	
253	—	—	1	Bund	9 Dachhaken —	2,5	253	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
254	—	—	1	—	{ kleiner gepolsteter Deckel }	—	254	Ohligs	„	
255	—	—	1	—	eis. Deckel —	5	255	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
256	—	—	1	—	l. Deckelkorb —	—	256	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
257	—	—	1	Ring	Draht —	3	257	Soldau	K. E.-D. Danzig	
258	—	—	1	Kollo	Drahtseil —	27	258	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
259	—	—	1	Stange	Eckeisen —	13	259	{ Rummelsburg Rgb. }	K. E.-D. Berlin	
260	—	—	1	Stab	Eisen —	—	260	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
261	—	—	3	Bund	Eisen —	107	261	Stolp i/Pom.	K. E.-D. Danzig	
262	—	—	1	Gebund	Eisen —	15	262	Biebrich-Rhbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
263	—	—	1	Bund	5 Stangen ⊏-Eisen —	37	263	Frkfrt. a/M. H. G. B.	„	
264	—	—	1	Stab	⊏-Eisen —	46	264	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
265	—	—	1	Ring	Eisendraht —	10	265	Iserlohn	„	
266	—	—	1	—	Eisenplatte —	—	266	Wanne	K. E.-D. Essen	
267	—	—	2	—	Eisenrohre —	65	267	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
268	—	—	1	—	Eisenstange —	20	268	Hagen Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	
269	—	—	2	Kolli	Eisenstäbe —	8	269	Siegen	„	
270	—	—	1	Bund	{ ca. 6 m lange Eisenstangen }	47	270	Solingen	„	
271	—	—	4	Kolli	{ Eisentheile 2 Rahmen u. 2 Deckel }	47	271	Norden	K. E.-D. Münster	
272	—	—	1	Stück	{ Eisentheil (einem kleinen Ambos ähnlich) }	25	272	{ Tempelhof Rang. B. }	K. E.-D. Berlin	
273	—	—	1	—	Eisentheil —	3,5	273	Bocholt	K. E.-D. Essen	
274	—	—	1	—	schwere Eisenzange	37	274	Dormagen	K. E.-D. Köln	
275	—	—	1	Kiste	Eisenzeug —	120	275	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
276	—	—	1	Stück	{ Fahrrad-Germania-Laterne, neu vernickelt }	—	276	{ Tempelhof Rgbhf. }	K. E.-D. Berlin	

*) 2 Stück etwa je 9 m lang, das Dritte etwas kürzer.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
277	—	—	1	Fass	leer —	34	277	Mannheim	Direktion Mainz	auf der Strecke Capellen-Rhens gef.
278	—	—	3	—	eichene Fassdauben —	—	278	Capellen	„	
279	—	—	5	Bund	Fensterstangen —	133	279	Offenburg	Badische Stsb.	
280	—	—	1	Glasballon im Korb	Feuergut —	73	280	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
281	—	—	1	Sack	Flaschenverschlüsse	29	281	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
282	—	—	1	Korb	Frauenkleider —	17	282	Dahlhausen	K. E.-D. Essen	
283	—	—	1	Bund	Gasrohre —	—	283	Niedersch.-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
284	—	—	3	—	gebrauchte Gasrohre	42	284	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
285	—	—	2	Stück	Gasrohre —	28	285	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
286	—	—	1	Bund	8 Gasrohre —	78	286	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
287	—	—	1	—	Gasrohr —	2	287	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
288	—	—	1	—	eis. Gestell mit 4 Armen	30	288	Förderstedt	„	
289	—	—	1	Kollo	Giesskanne —	2	289	Münster	K. E.-D. Münster	
290	—	—	2	—	eis. Gussfüsse —	1	290	Osnabrück B. B.	„	
291	—	—	1	—	eis. Gussstück —	23	291	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
292	—	—	1	Verschlag	Gusstheile —	9,5	292	Corbach	K. E.-D. Cassel	
293	—	—	1	—	Hammer —	1	293	Heidelberg	Badische Stsb.	
294	—	—	1	—	Handkarre —	—	294	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	Fund auf der Strecke Bebra-Hersfeld.
295	—	—	2	Stück	Holzgestelle —	24	295	Hersfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
296	—	—	1	Pack	Holzstäbe, schwarz lack.	5	296	Hof	Sächsische Stsb.	2,4 m l.
297	—	—	1	„	rohe Holzstühle —	10	297	Dierdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
298	—	—	1	Steige	Hühner —	28	298	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
299	—	—	1	Paar	neue Hausschuhe —	—	299	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
300	—	—	1	—	Haut —	32	300	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
301	—	—	1	—	Kammrad —	200	301	Hayingen	Reichsbahn	
302	—	—	1	—	gusseis. Kammrad —	46	302	Stallupönen	K. E.-D. Königsberg	
303	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	32	303	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
304	—	—	1	„	Kartoffeln —	25	304	Remscheid	„	
305	—	—	1	—	gusseis. Kessel —	104	305	Mainz	Direktion Mainz	
306	—	—	1	—	Kette, 4,90 m lg. —	8	306	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
307	—	—	1	—	lose Kette —	—	307	Hilders	K. E.-D. Frankf. a/M.	
308	—	—	1	Schnur	10 Paar Kinderholzschuhe mit Lederbesatz	4	308	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
309	—	—	1	—	Kinderschaukelstuhl	—	309	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
310	—	—	2	Pack	24 Stück Kinderspielschippen	3,5	310	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
311	—	—	1	—	Kinderstuhl (Patent)	6	311	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
312	—	—	1	Kinderwagen	Kleider —	18	312	Altenkirchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
313	—	—	1	Korb	Kleidung —	50	313	Altona (Gep.-Abf.)	K. E.-D. Altona	von Oderberg.
314	—	—	1	—	Kohleneimer —	2,5	314	Heide i. H.	„	von Flensburg
315	—	—	1	—	hölz. Kohlenmaass —	—	315	Malapane	K. E.-D. Kattowitz	
316	—	—	1	Pack	alte Kohlensäcke —	35	316	Hilchenbach	K. E.-D. Elberfeld	
317	—	—	1	Korb	leer —	7	317	München Centr.	Bayerische Stsb.	
318	—	—	1	Pack	leere Körbe —	9	318	Eppelsheim	Direktion Mainz	
319	—	—	6	Kolli	Ladegeschirr —	—	319	Bremerhaven Freih.	K. E.-D. Hannover	
320	—	—	1	—	Lampenkugeln —	4	320	Münster	K. E.-D. Münster	seit 21/9. d. J.
321	—	—	1	—	schwarze Ledertasche	9	321	Dammthor Gep.-Abf.	K. E.-D. Altona	von Odense.
322	—	—	1	schwarzer Lederkoffer*)	unbekannt —	12	322	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
323	—	—	4	Kolli	Maschinentheile —	32	323	Mülhausen	Reichsbahn	
324	—	—	4	Stück	eis. Maschinentheile	44,5	324	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
325	—	—	1	Kiste	Maschinentheile —	1650	325	Hayingen	Reichsbahn	
326	—	—	1	Sack	Mehl —	100	326	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
327	—	—	1	Stück	Messingrohr —	3	327	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
328	—	—	2 1 1	— — Schachtel	Messingschienen — Nickelstange — kl. Messinghaken —	—	328	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
329	—	—	1	Packet	6 Messingschrauben 6 Oelstandsanzeiger 12 Eisenringe —	1,5	329	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
330	—	—	1	Handkoffer	Militäreffekten —	4	330	Kempten	Bayerische Stsb.	
331	—	—	1	—	eiserne Muffe —	107	331	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
332	—	—	1	Ring	100 eis. Muttern —	2,5	332	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
333	—	—	7	Stück	Mutterschrauben —	21,5	333	Einbeck	K. E.-D. Cassel	
334	—	—	1	Korb	Obst —	25	334	Schalke	K. E.-D. Essen	
335	—	—	1	—	Ofenthür mit Rahmen	5	335	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
336	—	—	1	—	Ofentheil —	—	336	Leer	K. E.-D. Münster	*)

*) Mit brauner Segelleinewand überzogen und einem Kunstschloss.
**) Anschein. Deckplatte zu einem Regulirofen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
337	—	—	2	—	l. Petroleumfässer —	72	337	Zöblitz	Sächsische Stsb.	
338	—	—	1	Stück	gusseis. Platte —	25	338	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
339	—	—	1	Kiste	Porzellan —	13	339	Brumath	Reichsbahn	
340	—	—	1	Korb	Preisselbeeren —	38	340	Mainz	Direktion Mainz	
341	—	—	1	—	Puppensportwagen —	3	341	Münster	K. E.-D. Münster	
342	—	—	1	—	Radwelle —	75	342	Hayingen	Reichsbahn	
343	—	—	1	Stück	Reissbrett —	1,5	343	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
344	—	—	1	—	eis. Rohr —	4	344	Diedenhofen	Reichsbahn	
345	—	—	1	—	eis. Rohr —	324	345	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
346	—	—	1	—	eis. Rohr —	53	346	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
347	blau	—	1	—	eis. verzinktes Rohr	8	347	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
348	—	—	1	Pack	Rohrmatten —	10	348	Geldern K. M.	K. E.-D. Essen	
349	—	—	1	„	eiserne Rollen —	8	349	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
350	—	—	1	„	1 Rost u. 4 Füsse —	7	350	Venlo K. M.	K. E.-D. Essen	
351	—	—	1	—	Roststab —	2,5	351	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
352	—	—	2	Stäbe	Rundeisen —	22	352	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
353	—	—	1	—	weisser Ruthenkorb	2	353	Cosel	K. E.-D. Kattowitz	
354	—	—	1	Pack	Säcke —	12,5	354	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
355	—	—	1	Korbfl.	Säure —	56,5	355	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
356	—	—	1 1	Bund Pack	Schaufeln — Kochgeschirr —	24	356	Heidenheim	„	
357	—	—	2	—	eis. Schaufeln —	—	357	Malapane	K. E.-D. Kattowitz	
358	—	—	1	—	Scherzeug —	130	358	Magdeburg H.	K. E.-D Magdeburg	
359	—	—	1	—	Schild —	1	359	Rothenburg a.d.T.	Bayerische Stsb.	
360	—	—	1	Bund	Schilfrohr —	10	360	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
361	—	—	2	—	Schläuche —	10	361	Heidelberg	Badische Stsb.	
362	—	—	1	Packet	Schrauben —	6,5	362	Grunow	K. E.-D. Halle a/S.	
363	—	—	1	Fass	Schrauben —	146	363	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
364	—	—	½	—	Schraubenkuppelung mit Schwengel	—	364	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
365	—	—	2	Pack	Schuhartikel —	30	365	Heidelberg	Badische Stsb.	
366	—	—	1	„	9 Sensenhämmer —	5,5	366	Harkorten	K. E.-D. Elberfeld	
367	—	—	1	—	Sitzpolster —	3	367	Heide i/H.	K. E.-D. Altona	
368	—	—	1	—	Spatenstiel —	1	368	Leer	K. E.-D. Münster	
369	—	—	1	—	Spind —	—	369	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
370	—	—	1	—	Sportwagen —	9	370	Elberfeld Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	
371	—	—	1	Stab	Stahl —	8,5	371	Opladen	„	
372	—	—	1	Stange	Stahl (viereckig) —	9	372	Linden=K.	K. E.-D. Hannover	
373	—	—	2	—	Stahlstangen —	44	373	Hagen Eilgutabfertg.	K. E.-D. Elberfeld	
374	—	—	1	Bund	2 Stangen Rundstahl	1	374	Iserlohn	„	
375	—	—	4	—	Stricke —	—	375	Wieren	K. E.-D. Magdeburg	
376	—	—	2	Pack	Stühle m. Rohrsitz	9	376	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
377	—	—	7	—	Tannenborde —	—	377	Oberhausen	K. E.-D. Essen	auf der Strecke gef.
378	—	—	4	—	Tannenbretter —	—	378	Guntershausen	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
379	—	—	1	Kollo	eis. Thür —	14	379	Aachen	K. E.-D. Köln	
380	—	—	1	Korb	Trauben —	6,5	380	Ansbach	Bayerische Stsb.	
381	—	—	1	—	Viehgitter —	—	381	Langenhagen	K. E.-D. Hannover	
382	—	—	1	Schliesskorb	Wäsche —	5	382	Hannover Gep.-Abf.	„	
383	—	—	1	—	alte Wagendeichsel	34	383	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
384	—	—	1	Blechbüchse	Wagenfett —	5	384	Garnsee	K. E.-D. Danzig	
385	—	—	1	Pack	5 eiserne Walzen —	30	385	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	Länge 10 cm, Durchm. 9 cm.
386	—	—	1	Ballen	Webwaaren —	84	386	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
387	—	—	1	Welle	(eiserne) 85 cm lg. —	15	387	Karlsruhe R.	Badische Stsb.	
388	—	—	1	Bund	6 eis. Rollen —	26	388	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
389	—	—	1	—	Winde —	32,5	389	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
390	—	—	96	Stück	Ziegelsteine —	—	390	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
391	—	—	1	Schliesskorb	Zierkörbchen —	8	391	Carnap	K. E.-D. Essen	
392	—	—	1	Pack	Zierleisten —	13	392	Altena	K. E.-D. Elberfeld	3,75 m lg.
393	—	—	1	—	Zwickzange —	0,5	393	Elbrich	K. E.-D. Cassel	
394	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	50	394	München Centr.	Bayerische Stsb.	

*) Je 4 m lang, 2 cm stark, 20 cm von den Enden je eine Oese.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 20. | 11. März 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Das neue Kanalprojekt vom Standpunkt der Eisenbahnen.

Angesichts des fortgesetzt steigenden Verkehres und der wachsenden Schwierigkeiten, mit denen die Eisenbahnen bei Bewältigung desselben zu kämpfen haben, ist die Frage brennend geworden, in welcher Richtung die zweifellos gebotene Vermehrung und Verbesserung der Verkehrswege eintreten soll: ob man glaubt, die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen auf die Stufe heben zu können, dass diese allein den kommenden Aufgaben gewachsen sind, oder ob man gut thut, neben der Ausgestaltung der Eisenbahnen auch leistungsfähige Wasserwege zu schaffen.

Je nachdem man die weitere Entwickelung der Verkehrsverhältnisse ansieht, wird diese Frage ihre Beantwortung finden. Wer misstrauisch meint, dass das augenblickliche Verkehrsbild ein trügerisches sei und dass schon bald ein Rückschlag eintreten müsse, thut Recht, das Kanalprojekt mit vorsichtigen Augen anzusehen. Wer aber die Zeichen der Zeit dahin versteht, dass wir uns in einem noch nicht dagewesenen gesunden Aufschwunge befinden, dessen Ende noch nicht abzusehen ist, wird auch vom Standpunkt der Eisenbahnen zu dem Kanalprojekt eine günstige Stellung einnehmen müssen.

Das landläufige Schlagwort von der auf- und absteigenden Verkehrswelle hat schon manchen in seinen Anschauungen irregeleitet. Seit Anfang der 70 er Jahre besteht im Grundton die kraftvolle Entwickelung fort, welche durch den langandauernden Frieden ermöglicht, durch den dem Deutschen innewohnenden eisernen Fleiss und Unternehmungssinn angefacht, gerade bei uns ihre grössten Blüthen getrieben hat. Das Lehrgeld, welches die Betheiligten im Laufe der Zeit durch zu stürmisches Vorgehen gezahlt haben, hat die Industrie und deren Syndikate gewitzigt und nicht wenig dazu beigetragen, diejenigen Uebertreibungen jetzt zu vermeiden, welche in früheren Jahren vorübergehend zu Störungen geführt haben. Günstige Umstände aller Art und nicht zum wenigsten die glückliche Hand unseres Kaisers haben die Wege geebnet, um den breiten Verkehrsstrom immer mächtiger dahinfluthen zu lassen. Alle Anzeichen weisen darauf hin, dass wir noch grösseren Aufgaben entgegengehen. Die deutsche Thatkraft entwickelt sich immer kühner und der Anfang des nächsten Jahrhunderts wird das Vaterland aller Voraussicht nach vor Aufgaben gestellt sehen, welche nur mit grossen Mitteln erfüllt werden können. Wohl dem Staat, welcher dann alles vorbereitet hat, um den Wettbewerb mit den anderen Industriestaaten erfolgreich aufnehmen zu können.

Mehr als eine halbe Milliarde fliessen jährlich an Ueberschüssen aus dem Betrieb der preussischen Staatsbahnen und ergiessen sich befruchtend über das ganze Land. Die preussischen Staatsbahnen wiederum werden in der Hauptsache alimentirt von der preussischen Grossindustrie: geht der Kohlenverkehr gut, so steht es bei den Eisenbahnen überhaupt gut; lässt der Kohlenverkehr nach, so sinken auch die Erträgnisse der Eisenbahnen, mögen im übrigen gute Ernten oder andere günstige Umstände noch so sehr in die Waagschale fallen. Der an sich arme preussische Staat ist durch die glanzvolle finanzielle Ausstattung, welche ihm durch seine Eisenbahnen zugeführt wird, in den Stand gesetzt, all' die grossen Aufgaben zu erfüllen, welche er sich auf den verschiedensten Gebieten gestellt hat: günstige Verhältnisse, um welche uns andere Staaten beneiden.

Wesentlich kommt diese erhöhte Leistungsfähigkeit des Staates seinem ältesten Kinde, der Landwirthschaft, zu gute und es ist gewiss klug und weise vom Staat gehandelt, dass er auf die Hebung der Landwirthschaft das grösste Gewicht legt und darauf sein bestes Können richtet. Aber man wird sich auch darüber klar sein müssen, dass der Staat diesen erhöhten Aufgaben nur so lange finanziell gewachsen sein wird, als die aus der Industrie ihm zufliessenden Ueberschüsse weiter fort-

dauern. Tritt einmal ein Rückgang auf industriellem Gebiete ein, so werden nicht nur die industriellen Werke selbst, sondern die Landwirthschaft und der ganze Staat in schwere Mitleidenschaft gezogen werden und die Folgen sind dann nicht abzusehen.

Neben der Fürsorge für die Landwirthschaft hat der Staat daher auch in erhöhtem Maasse der Industrie die Wege zu ebnen. Wenn der Wettbewerb der Völker auf industriellem Gebiete weiteren Fortgang nimmt, so wird für die heimische Industrie die Möglichkeit der Betheiligung immer schwieriger und der Antheil am Gewinn immer kleiner werden. Eine grosse Rolle wird dann die Billigkeit der Frachten spielen und es ist vom Staate richtig gehandelt, dass er hierauf besonders Bedacht nimmt.

Ein leistungsfähiges Kanalnetz, welches bestimmt ist, die Massengüter aus dem rheinisch-westfälischen Industrierevier in das Herz des Landes zu führen, ist in dieser Beleuchtung ein durchaus zeitgemässer Gedanke.

Wer die Verhältnisse kennt, wird darüber keinen Augenblick im Zweifel sein, dass sich das geplante Unternehmen bei dem stetig wachsenden Massenverkehr unbedingt rentiren, zugleich aber den Verfrachtern erhebliche Frachtersparnisse zuwenden wird. Wir sehen es nicht als unsere Aufgabe an, diesen Beweis hier zu führen, wollen auch nicht untersuchen, wie mit der Industrie zugleich die Landwirthschaft bei dem Kanalprojekt ihre Rechnung finden wird. Das mag im Landtag zum Austrag gebracht werden.

Worauf es uns ankommt, ist die Erörterung der Frage: in welchem Licht das Kanalprojekt vom Standpunkt der Eisenbahnen erscheint. In dieser Beziehung aber kommt nach unserer Meinung folgendes in Betracht:

Mit der Fertigstellung des Rhein-Elbekanals kann günstigsten Falles erst nach zehn Jahren gerechnet werden. Es handelt sich also darum, welchen Einfluss dieser Wasserweg auf den Eisenbahnverkehr *nach zehn Jahren* ausüben wird.

Nun hat der Verkehrsminister am 23. Januar d. J. im Abgeordnetenhause ausgeführt:

„Trotz der Gunst der Verhältnisse und trotz aller Aufwendungen für die Vermehrung der Betriebsmittel, für Erweiterung der Strecken und Bahnhöfe, für die Vermehrung und Beschleunigung der Güterzüge, für die Vervollkommnung aller Sicherungseinrichtungen und Apparate, ist dennoch stellenweise der gewaltige Verkehrsstrom stärker gewesen als wir, sind wir dennoch stellenweise an einzelnen Punkten des Netzes an die Grenzen unserer Leistungsfähigkeit gekommen.

Seit 20 Jahren sind die Bruttoeinnahmen der Staatseisenbahnverwaltung von Jahr zu Jahr gestiegen; es ist nicht ein Fehljahr darin, wo die Verkehrsverhältnisse, die Bruttoeinnahmen schlechter gewesen wären als im Vorjahre. Die Steigerung betrug in den letzten zehn Jahren im Personenverkehr durchschnittlich 4,69 %, im Güterverkehr 4,50 %, nach den Einnahmen gerechnet. Aber der wirkliche Verkehrszuwachs, die Belastung des Betriebes ist bei den sinkenden Tarifen im Güterverkehr naturgemäss eine viel grössere gewesen. Wenn man auch nur eine Steigerung in den nächsten zehn Jahren, die vor uns liegen, von etwa 3,5 % nimmt, so ergibt sich daraus nach Ablauf dieser zehn Jahre eine Mehreinnahme von etwa *einer halben Milliarde*. Für diese halbe Milliarde Mehrverkehr müssen wir die Wege schaffen. Wenn wir das nicht thäten, so würden wir unsere Pflicht vernachlässigen. Auf keinem Gebiete ist das alte Sprüchwort: ‚Kommt Zeit, kommt Rath' — weniger anwendbar als auf dem des Verkehrswesens.

Der Ihnen vorliegende Etat liefert den Beweis dafür, dass die Staatsregierung diesen Verhältnissen Rechnung trägt und fleissig dabei ist, selbst mit grossen Opfern unsere Verkehrswege auszugestalten, und so wird es auch in Zukunft sein. Diese Vervollkommnung und Erweiterung der Eisenbahnanlagen hat aber in den grossen Verkehrscentren doch ihre natürliche Grenze. Es werden z. B. im Innern des grossen niederrheinisch-westfälischen Industriegebietes die Verhältnisse sich in absehbarer Zeit so gestalten, dass neue Bahnen innerhalb desselben keinen Platz finden, dass die vorhandenen Bahnhöfe von der Industrie und der städtischen Bebauung so eng umschnürt sind, dass wir an eine Erweiterung derselben nicht mehr denken können; wir müssen jetzt schon neue Rangirbahnhöfe ausführen, anstatt die alten zu erweitern. Auch das wird in naher Zukunft in dem bezeichneten Gebiete nur noch schwer und mit unverhältnissmässigen Kosten ausführbar sein. Auch die Belastung der grossen Schienenwege zwischen Ost und West, Nord und Süd ist zum Theil so gross, dass auf eine Erweiterung in Vervollkommnung derselben schon jetzt, wenigstens für eine nähere Zukunft Bedacht genommen werden muss.

Diese ganz ausserordentliche Entfaltung unseres inländischen Verkehres legt der Staatsregierung schwere und verantwortungsvolle Pflichten auf; sie muss Fürsorge treffen, dass dem Verkehrsleben der Zukunft die Bahn gewiesen wird, sie muss sich nach einem Bundesgenossen für die Eisenbahn umsehen, für die Bewältigung des Massenverkehres, wenn anders sie den schweren, aber gerechten Vorwürfen entgehen will, nicht genügend für die Wohlfahrt unserer Nachkommen gesorgt zu haben. Diese Erwägung hat die Staatsregierung nach sehr reiflicher Prüfung aller hier in Betracht kommenden Momente, aller Gründe für und wider zu der Ueberzeugung geführt, dass neben der Erweiterung und Vervollkommnung unserer Schienenwege die Ausführung eines grossen Rhein, Weser und Elbe verbindenden Kanales nothwendig ist."

In diesen Worten des Ministers ist alles enthalten, was vom Standpunkt der Eisenbahnen bei dem neuen Kanalprojekt in Betracht kommt.

Der Minister hat unseres Erachtens als Wächter des Verkehres weitsichtig und zielbewusst gesprochen, indem er allen Betheiligten vor Augen führt, welcher Verkehr voraussichtlich noch zu bewältigen sein wird; er hat in richtiger Erkenntniss der Dinge die da kommen werden, mit fester Hand die Mittel und Wege ergriffen, welche ihm erforderlich erscheinen, um den erhöhten Aufgaben gewachsen zu sein. So handelt derjenige, der das Verkehrsbedürfniss *im ganzen* im Auge hat: der wahre *Verkehrs*minister. Nichts wäre gegenüber einem solchen vielseitigen Vorgehen verfehlter, als darin ein Armuthszeugniss für das Können der Eisenbahnen sehen zu wollen. Der Minister selbst spricht die Meinung aus, dass die Eisenbahnen *nach wie vor* alle ihre Kräfte anspannen, mit Erweiterungen und Vermehrungen aller Art vorgehen müssen, um den kommenden Aufgaben gewachsen zu sein. Zur Unterstützung der Eisenbahnen sieht er sich in dieser grossen wirthschaftlichen Zeit aber rechtzeitig nach einem Bundesgenossen um. Ebenso wenig wie durch die Vermehrung der Flotte das Landheer in seiner Bedeutung gelitten hat, liegt in der Vermehrung der Kanäle eine Herabsetzung der Eisenbahnen.

Vielleicht könnten ja — wie Manche annehmen — die Eisenbahnen, zumal wenn auf sie die 261 000 000 ℳ, welche der Rhein-Elbekanal angeblich kosten soll, verwendet würden, einen Mehrverkehr von dem Umfange des dem neuen Kanal zufallenden Verkehres noch mit bewältigen. Aber damit ist doch die eigentliche Bedeutung des Kanals nicht erschöpft. Abgesehen von der unsagbaren moralischen Wirkung, welche die Schaffung dieses grossen Wasserweges in weiten Kreisen ausüben wird, kommt doch in Betracht, dass durch diese neue Verkehrsstrasse das sonst schwer zu lösende Dilemma von der Verbilligung der Frachtkosten für Massengüter für grosse Landestheile in allseits zufriedenstellender Weise gelöst und ausserdem innerhalb der von dem Kanal berührten Bezirke ein ganz neuer Verkehr erst geschaffen wird.

Vom Standpunkt der Eisenbahnen und, soweit die preussischen Staatsbahnen in Betracht kommen, auch vom Standpunkt der Staatsfinanzen könnte gegen die Zulassung des neuen Bundesgenossen zur Bewältigung des Verkehres nur insofern Einspruch erhoben werden, als man berechtigten Anlass zu der Besorgniss zu haben glaubt, dass der dem Rhein-Elbekanal zufallende Antheil am Verkehr den Fortbestand der Eisenbahnüberschüsse in Frage stellen würde.

Diese Besorgniss erscheint aber nicht berechtigt.

Wie erwähnt ist mit dem Kanal erst nach zehn Jahren zu rechnen. Was bedeuten aber zehn Jahre in unserer Zeit? Wie der Verkehrsminister schon herausgerechnet hat, würden die preussischen Staatsbahnen bei einer Verkehrssteigerung von jährlich nur 3,5 % (z. Zt. beträgt die Mehreinnahme gegen das Vorjahr ungefähr das Doppelte) nach zehn Jahren mit einer Mehreinnahme von jährlich einer halben Milliarde zu rechnen, also statt der jetzigen 1 280 000 000 *M.* 1 780 000 000 *M.* Einnahme in den Etat einzustellen haben. Man muss zugeben, dass bei solchen Verhältnissen ein neuer Kanal, selbst wenn er auch seinen Theils einen erheblichen Verkehr zu bewältigen haben wird, dennoch nicht in der Lage sein wird, das finanzielle Ergebniss der Staatsbahnen in irgend einer störenden Weise zu beeinflussen, zumal man sich während der zehn Jahre im voraus auf diese Eventualität einrichten kann. Wir meinen also, dass die finanziellen Folgen keinen berechtigten Anlass bieten, den neuen Bundesgenossen mit eifersüchtigen Augen anzusehen. Wir verkennen gewiss nicht die Bedeutung, welche die Eisenbahnüberschüsse gerade in Preussen für den gesammten Haushalt des Staates haben; schon oben haben wir angedeutet, welche schwere Erschütterung ein erheblicher Rückgang der Eisenbahnüberschüsse auf die Gesammtverhältnisse im Staate ausüben würde. Diese Gefahr will uns aber viel näher gerückt erscheinen, wenn an dem Bestehenden in starrer Weise festgehalten, als wenn der Industrie und Landwirthschaft durch die Erschliessung billiger und leistungsfähiger Wasserwege der sich fort und fort steigernde Wettbewerb mit anderen Völkern verständnissvoll erleichtert wird.

Der Staat wird hierbei auch seine Rechnung finden. Die Eisenbahnüberschüsse, welche jetzt schon eine ansehnliche Höhe erreicht haben, werden aller Voraussicht nach aus den weiteren Mehreinnahmen, welche der Minister nach zehn Jahren auf mindestens 500 000 000 *M.* geschätzt hat, noch weitere Nettogewinne abwerfen. Unmöglich aber kann man in der Inanspruchnahme der Eisenbahnüberschüsse für Staatszwecke soweit gehen wollen, dass man die Ansicht vertritt, was immer noch weiter an Nettoerträgnissen aus den Eisenbahnen erzielt werden kann, muss auch unbedingt und für alle Zeiten festgehalten werden. Dass die Regierung selbst soweit nicht gehen will, zeigt sie ja durch die angekündigte Einbringung der Kanalvorlage selbst. Dazu kommt aber, dass es im höchsten Grade fraglich ist, ob angesichts der übermächtigen Verhältnisse, denen wir entgegengehen, die Eisenbahnen selbst bei weitgehendster Ausstattung in der Lage sein werden, den Gesammtverkehr, um welchen es sich hier handelt, zu bewältigen. Wer die Verhältnisse in den Kohlenrevieren kennt, weiss wie schwierig dort eine weitere Ausgestaltung oder gar allgemeine Umänderung der Eisenbahnanlagen ist, wie sich seit Dezennien dort alles festgelegt hat, sodass selbst mit Geld und viel Geld nur noch mühevoll etwas zu schaffen ist. Es besteht daher eine berechtigte Sorge, wie die Eisenbahnen den bevorstehenden grossen Aufgaben gerecht werden sollen und es ist durchaus nicht gesagt, dass sie den Verkehr, welcher demnächst durch den Kanal befriedigt werden soll, ihrerseits noch mitbefriedigen könnten. Es ist also auch nicht gesagt, dass die Eisenbahnen die Mehreinnahmen, um welche es sich hier handelt, thatsächlich erzielen würden, wenn der Kanal nicht käme. Es kann hier also auch von einer „Verkehrsentziehung" nicht wohl die Rede sein. Jedenfalls sind aber diejenigen Kapitalien, welche auf die Eisenbahnen in Zukunft noch extra verwendet werden müssten, um auch diesen Mehrverkehr mitbewältigen zu können, ebenfalls auf mehrere Hundert Millionen Mark zu schätzen.

Wir meinen also, dass auch vom Standpunkt der Eisenbahnen überwiegende Gründe dafür sprechen, den Rhein-Elbekanal nicht als einen unliebsamen Konkurrenten mit scheelen Augen anzusehen, sondern denselben, wie der Verkehrsminister ihn uns vorgestellt hat, als einen Bundesgenossen mit offenen Armen zu empfangen und im Verein mit ihm der Erfüllung der grossen Verkehrsaufgaben im neuen Jahrhundert entgegen zu gehen.

Auslandsstimmen über elektrischen Betrieb auf Vollbahnen.*)

Italien ist ein sehr kohlenarmes Land, dessen Kohleneinfuhr von 800 000 t im Jahre 1871 auf 4 500 000 t im Jahre 1897 gestiegen ist. Dieser Mangel macht sich mit der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, mit der fortschreitenden Entwickelung von Handel und Industrie in wachsendem Maasse geltend. Die Dampfmaschine, mittelst welcher wir die in den fossilen Brennstoffen aufgehäufte Energie nutzbar machen, ist daher für Italien ein verhältnissmässig kostspieliger Krafterzeuger.

Dagegen hat die Natur für Ersatz von Energie in anderer Form gesorgt. Es finden sich im Lande so zahlreiche, bisher nicht verwendete Wassergefälle, dass man mit einigem Vertrauen in die Zukunft blicken kann, seitdem es gelungen ist, die mechanische Energie solcher Gefälle in elektrische umzuwandeln und auf gewisse Entfernungen zwecks wirthschaftlicher Verwendung zu übertragen.

Bekanntlich wird bereits in der Nähe Roms die Energie der Wasserfälle bei Tivoli auf 27 km im Betrage von etwa 1 500 PS der Stadt zugeführt. Man hofft daher, dass die Zeit kommen werde, wo der dem Auslande bisher gezahlte Tribut nicht wächst, sondern abnimmt und vielleicht ganz fortfällt.

*) Siehe auch Nr. 1 des laufenden Jahrganges dieser Zeitung.

Es ist unter diesen Umständen erklärlich, dass namentlich auch italienische Techniker sich mit der Frage beschäftigen, unter welchen Bedingungen die Elektrizität als Zugkraft für Eisenbahnen eingeführt zu werden verdient.

In eingehender Weise haben die Ingenieure Benedetti, Lori und Ruggeri diesen Gegenstand behandelt und das Ergebniss ihrer Studien der Gesellschaft italienischer Ingenieure und Architekten in Form eines Berichtes vorgelegt.

Das „Bulletin de la commission international du Congrès des chemins de fer" bringt diesen Bericht unverkürzt, dem wir in Ergänzung der in Nr. 1 des laufenden Jahrganges mitgetheilten Demoulin'schen Ausführungen folgendes entnehmen.

Die Anwendung der Elektrizität für Strassenbahnen als Zugkraft hat in den letzten Jahren einen ungeahnten Umfang angenommen. Schon Ende 1894 waren von 20 200 km Strassenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika 14 500 km elektrisch betrieben. Europa kann zwar so hohe Zahlen nicht aufweisen. Die Gesammtlänge der hier elektrische Zugkraft benutzenden Strecken betrug 1895 nur 968 km, davon in Deutschland allein 500, in Frankreich 130, in England und Irland nur 67, in Portugal nur 3 km. Indessen ist die Weiterentwickelung der elektrischen Strassenbahnen auch in der alten Welt eine ganz ausserordentliche.

Es darf daher nicht auffallend erscheinen, dass die Meinung, auch auf den Vollbahnen werde alsbald mit der Einführung der elektrischen Zugkraft vorgegangen werden, eine allgemein verbreitete ist. Wird doch diese Ansicht durch die Nachrichten von einzelnen, angeblich gelungenen Versuchen fortlaufend gestärkt und lebendig erhalten. Wir nennen unter anderen den Versuch des Amerikaners Clark, der schwere Züge auf einer 8 km langen Strecke mit etwa 100 km Stundengeschwindigkeit unter Verwendung einer inmitten des Gleises verlegten Schiene als Leiter mit unbedingtem Erfolg nach jeder Richtung hin befördert haben soll. Die Systeme, welche zur Benutzung der Elektrizität als Zugkraft dienen, lassen sich verschiedenartig eintheilen, je nachdem man den Energieerzeuger oder den Motor im engeren Sinne als Unterscheidungsgrundlage wählt.

Die Stromerzeugung geschieht entweder mittelst Elektrolyse (Akkumulatoren) oder mittelst Elektromagnetismus (Dynamomaschine). Die Erzeuger können entweder mit den Fahrzeugen fortbewegt werden (Akkumulatorenbatterie und Heilmann's Lokomotive), oder an einer geeigneten Stelle dauernd untergebracht sein. Im letzteren Falle haben sich die verschiedenartigsten Typen der Zuleitung von der Erzeugungsstätte bis zum Motor herausgebildet unter Benutzung theils ober-, theils unterirdischer Leiter.

Nimmt man die Motoren als Eintheilungsgrundlage an, so hat man zwischen elektrischen Selbstfahrern und elektrischen Lokomotiven zu unterscheiden. Erstere sind mit je einem Motor ausgestattet, der nur die Last des eigenen Fahrzeuges, höchstens noch die eines ganz geringen Anhanges zu ziehen imstande ist; letztere vermögen eine grössere Anzahl anderer Fahrzeuge fortzubewegen.

Für die Frage des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen scheiden gewisse Systeme von vornherein aus und wir beschränken uns darauf, die Gründe der Nichtverwendbarkeit kurz anzugeben.

Die bis heute hergestellten Akkumulatoren haben im Vergleiche zu der aufgestapelten Energiemenge ein zu grosses Gewicht. Es entfallen nämlich auf 1 kg Akkumulatorengewicht nur 14 Wattstunden, d. h. $\frac{14 \cdot 3600}{9,8} = 5\,140$ kgm in der Stunde.

Unter der keineswegs übertriebenen Annahme, dass das Akkumulatorengewicht etwa den dritten Theil der gesammten fortbewegten Zuglast ausmacht, dass ferner bei 30 km Stundengeschwindigkeit auf der waagerechten Strecke für die Lasttonne 10 kg Zugkraft nöthig sind und dass die grösste Steigung der Strecke 1:50 beträgt, würde eine Ladung nur etwa $1^1/_2$ Stunden ausreichen. Dazu kommt die schwierige Unterhaltung der beweglichen Akkumulatoren und ihre höchstens fünfjährige Dauer, so dass man mit gutem Recht behaupten kann, die heutigen Akkumulatoren eignen sich für den Vollbahnbetrieb nicht.

Wir wollen indessen nicht verschweigen, dass die unleugbaren Vorzüge der Akkumulatoren, nämlich die Fähigkeit, ohne Umstände Ströme verschiedener Stärke und Spannung abzugeben, und die grosse Sicherheit der Wirkung uns hoffen lassen, die unermüdlichen Anstrengungen der Chemiker und Elektrotechniker werden vielleicht in kürzester Frist von Erfolg gekrönt sein und uns einen Akkumulator liefern, der auch leicht und wirthschaftlich ist.

Ob die Heilmannlokomotive, so kühn und genial sie entworfen ist, imstande sein wird, die in sie gesetzten Hoffnungen zu erfüllen, erscheint nach dem bisherigen Stande der Versuche zweifelhaft. Ihr Hauptzweck, grössere Geschwindigkeiten als mit der Dampflokomotive zu erzielen, ist jedenfalls nicht voll erreicht worden. Wenn dieselbe auch eine Stromzuleitung längs des Gleises entbehren kann — ein nicht zu unterschätzender Vorzug —, so werden doch das enorme Gewicht und der hohe Preis — die Lokomotive, mit welcher bei 300 t Zuggewicht eine Stundengeschwindigkeit von 110 km erreicht werden sollte, wog 120 t und kostete 200 000 Frcs. — der allgemeinen Einführung in der gegenwärtigen Form um so mehr hinderlich sein, als trotz des Fortfalles der störenden Bewegungen der Dampflokomotiven die Leistungen derselben von der Heilmann'schen nicht übertroffen worden sind und eine Verstärkung des Oberbaues auch bei Einführung der letzteren nicht zu umgehen sein wird.

Ob es dem glänzenden Talente des Erfinders und der bereitwilligen finanziellen Unterstützung, welche dasselbe in Frankreich gefunden hat, gelingen wird, zu einer praktisch brauchbaren Lösung zu gelangen, muss der Zukunft vorbehalten bleiben.

Es erübrigt noch, die Systeme zu prüfen, mittelst deren die an einer centralen Erzeugungsstätte gewonnene elektrische Energie den Fahrzeugen durch besondere Leitungen zugeführt wird.

Sowohl Gleich- als Wechselstrom finden Anwendung. Die älteren Motoren benutzen Gleichstrom, der für Zugzwecke auch bis heute fast ausschliesslich in Gebrauch ist.

Dem Genie Galibé Ferraris verdanken wir einen einfachen und zweckmässigen, durch Wechselstrom getriebenen Motor (Mehrphasenmotor), der von dem Ingenieur Arno in Gemeinschaft mit Ferraris weiter ausgebaut wurde.

Am meisten verbreitet sind die Dreiphasenmotoren, in denen drei Ströme durch drei Leiter gehen. Drei solcher Motoren finden beispielsweise in der elektrischen Anlage von Lugano Verwendung, welche unseres Wissens bisher die einzige für Strassenbahnen verwerthete Wechselstromanlage ist. Eine ähnliche Einrichtung soll für die im Bau befindliche Jungfraubahn vorgesehen sein.

Die Wechselströme sind vorzugsweise für grössere Entfernungen geeignet. Welches System aber auch gewählt werden möge, stets bilden die Kosten der Leitung für die Frage der Wirthschaftlichkeit der Einrichtung ein Hauptelement. Der Leitungsquerschnitt muss der Stromstärke angepasst sein und kann daher bei gleicher Energieentwickelung mit steigendem Potentialunterschied vermindert werden. Vom wirthschaftlichen Standpunkte aus ist also die Erhöhung der Spannung vortheilhaft. Leider bringen die hochgespannten Ströme Gefahren für die öffentliche Sicherheit mit sich, weshalb es gerathen ist, wenigstens für die Fahrzeuge Ströme von mehr als 600 V Spannung nicht anzuwenden. Unter dieser Voraussetzung ist aber die Entfernung, auf welche solche Ströme ohne übermässigen Energieverlust übertragen werden können, beschränkt und zwar auf etwa 15 km, wenn man für das Kupfer der Leitung etwa eine gleiche Summe aufwenden will, wie für die Centralstation, und durch den Leitungswiderstand nicht mehr Energie verlieren möchte, als für die Fortbewegung der Fahrzeuge nöthig ist. Will man dagegen höchstens die Hälfte der zu letzterem Zwecke nutzbar gemachten Energie in der Leitung opfern und auch für die Kupferleitung höchstens die Hälfte der Kosten der Centralstation aufwenden, so wird man es auch nur auf etwa 7,5 km Uebertragungslänge bringen. Aber auch zur Erreichung dieser doch bescheidenen Ziele muss man zur Transformation des Stromes seine Zuflucht nehmen, d. h. längs der Bahn Apparate aufstellen, durch welche der in der Centrale gewonnene hochgespannte Strom auf die in den Motoren zu verwerthende niedrigere Spannung gebracht wird.

Einfache, ohne besondere Aufsicht wirksame, feste Transformatoren gibt es nur für Wechselströme, weshalb diese sich für höhere Spannungen vorzugsweise eignen. Gleichströme sind bei dem gegenwärtigen Stande der Elektrotechnik für längere Strecken nicht zu benutzen.

Für unsere Betrachtung, die den elektrischen Betrieb auf Vollbahnen betrifft, kommt daher gegenwärtig nur Wechselstrom in Frage.

Wir setzen also für unsere Aufgabe folgendes voraus:

In einer an der Bahn gelegenen Centralstation werden drei hochgespannte Wechselströme erzeugt, die mittelst besonderer Leitungen den längs der Bahn in gleichen Abständen aufgestellten Transformatoren zugeführt werden. Die hierdurch erzeugten sekundären Ströme werden in einer anderen Leitung am

Gleise entlang geführt, welcher die auf den Fahrzeugen angebrachten Motoren unmittelbar die Energie entnehmen. Zwei Drähte jeder Leitung sollen oberirdisch angebracht, der dritte wird durch die Schienenstränge zu ersetzen sein. Für die primären Ströme mögen 10 000 V, für die sekundären 600 V Spannung angenommen werden, wie bisher bei ähnlichen Anlagen üblich.

Wir haben nun zunächst zu prüfen, unter welchen wirthschaftlichen Bedingungen der Dampfbetrieb auf den Eisenbahnen vor sich geht.

Die Betriebskosten zerfallen in gleichbleibende und veränderliche. Erstere sind auch dann aufzubringen, wenn kein Verkehr stattfindet, kein Zug abgelassen wird; letztere stehen im Verhältniss zur Zahl, zum Gewicht der Züge und zur Länge der durchlaufenen Strecke. Unter diese veränderlichen Ausgaben fallen auch die etwa $^1/_3$ der gesammten Betriebskosten ausmachenden Aufwendungen für Zugkraft und rollendes Material, welche uns hier in erster Linie angehen.

Für das Jahr 1890 und jedes der grossen italienischen Eisenbahnnetze sind in den „Jahrbüchern der Gesellschaft italienischer Architekten und Ingenieure" die Kosten für das Zugkilometer und das Achskilometer einschliesslich der zu Lasten des Staates entstandenen ermittelt worden. Zieht man den Unterschied in der Zusammensetzung der Züge gebührend in Betracht, so sind diese Einheitskosten seit 1890 nahezu die gleichen geblieben, nämlich rund 10 Cts. für das Achskilometer und 20 Cts. für das Wagenkilometer unter Voraussetzung zweiachsiger Wagen.

In den letzten Jahren hat auf den grossen Eisenbahnlinien des Kontinentes die durchschnittliche Zuglänge sich zwischen 15 und 16 Wagen gehalten, das Zugkilometer also 3,00 bis 3,20 Frcs., i. M. 3,10 Frcs. gekostet, wovon $^1/_3$, nämlich rund 1,10 Frcs. der Ausgabe für Zugkraft und rollendes Material entspricht.

Diese Ausgabe muss für unsere Zweck in drei Theile zerlegt werden, nämlich:

1. die Kosten, welche lediglich von der Zahl n der täglich im Durchschnitt auf das Kilometer Gleis verkehrenden Züge abhängen (Zugpersonal, Verzinsung des Kapitals für Lokomotive und Tender),

2. die Kosten, welche mit der von den Wagen,

3. mit der von Lokomotive und Tender geleisteten Arbeit wachsen und abnehmen (Kosten für Wasser, Feuerungsmaterial, Schmiermittel, Unterhaltung und Erneuerung).

Zu 2. und 3. sind im vorliegenden Falle auch die von der Arbeit der Züge abhängigen Kosten der Gleisunterhaltung zu rechnen.

Ausgehend von den oben erwähnten Feststellungen aus dem Jahre 1890 und unter der Voraussetzung, dass jeder Zug durchschnittlich 15,5 Wagen enthält, die tägliche Zahl der Züge zwischen 11 und 12, i. M. 11,5, die mittlere Neigung der Strecke 0,008 für Hin- wie Rückweg beträgt, endlich unter Berücksichtigung des eben erwähnten Kostenantheiles für Gleisunterhaltung erhalten wir als Kosten zu 1. 0,309 Frcs., zu 2. 0,412 Frcs., zu 3. 0,553 Frcs., im ganzen 1,274 Frcs. Mit Benutzung dieser Zahlen und unter der weiteren Voraussetzung, dass der Widerstand in der Waagerechten für Lokomotive und Tender 10 kg, für die Wagen 5 kg auf die Tonne Gewicht betrage, lässt sich für einen Zug von v Wagen und jedes Kilometer Streckenlänge bei p Millimeter Streckenneigung auf das Meter der jährliche Aufwand (S_v) in der Näherungsformel wiedergeben:

$$S_v = n\,[155 + (5 + p)\,(8 + v)].$$

Welche Aenderungen erfahren nun unter sonst gleichen Bedingungen diese Kosten im Falle der Anwendung elektrischer Zugkraft?

Das Gewicht der für die vorliegende Betrachtung passenden Dampflokomotive darf = 36 t angenommen werden, davon fallen etwa 25 auf die beiden Treibachsen. Ein gleiches Gewicht (25 t) muss zum Zwecke gleicher Leistung die elektrische Lokomotive aufweisen, welche also erheblich leichter sein wird. Die bei 40 km Geschwindigkeit in der Stunde für den betrachteten Zug erforderliche Leistungsfähigkeit von rund 360 PS soll sich zweckmässig auf 4—6 Elektromotoren vertheilen. Eine solche Lokomotive wird etwa 40 000 Frcs. kosten.

Unter diesen Voraussetzungen ergeben sich die Kosten zu 1. = 0,122 Frcs., zu 2. = 0,127 Frcs., zu 3. = 0,287 Frcs., im ganzen 0,536 Frcs. für das Zugkilometer. Daraus entwickeln wir in ähnlicher Weise, wie bei Verwendung der Dampflokomotive, die jährlichen Kosten:

$$S_e = n\,[57 + (5 + p)\,(2{,}60 + 0{,}50\,v)]$$

und erhalten als Unterschied beider Formeln

$$S_d = n\,[98 + (5 + p)\,(5{,}40 + 0{,}50\,v)] = n\,\Sigma,$$

wo Σ die Jahreskosten eines täglich zu leistenden Zugkilometers bedeutet.

Diese Kosten $n\,\Sigma$ sind zu vergleichen mit denjenigen, welche für die gleiche Leistung aus den zwecks Erzeugung, Umformung und Vertheilung des Stromes herzustellenden elektrischen Anlagen entspringen, und die wir mit s_e bezeichnen wollen. Ein Antheil von s_e ist der jährlichen gesammten Energiemenge proportional, welche zur Fortbewegung von n täglichen Zügen gebraucht wird. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Centralstation auf den Energiebedarf für die äussersten Falls gleichzeitig verkehrenden Züge eingerichtet sein, dabei aber in wirthschaftlicher Beziehung den weitgehendsten Ansprüchen genügt werden muss. Ein zweiter Antheil von s_e ist der Kupfermenge der Leitungen proportional, ein dritter dem für die Transformatoren angelegten Kapital, ein vierter umfasst den nahezu gleichbleibenden Unterhaltungsaufwand für die äusseren Einrichtungen und den Tilgungsbetrag für die Stützen mit Zubehör und die leitende Verbindung der Schienen untereinander.

Der jährliche Preis eines Kilowatt Energie, durch Wasserkraft erzeugt, hängt zwar von vielen Umständen ab. Man wird aber mit dem Betrage von 100 Frcs. dem Durchschnitt bei mässiger Entfernung der Kraftquelle von der Bahn sich genügend nähern; der Betrag wird bei Voraussetzung von Dampfkraft auf 350 Frcs. zu erhöhen sein. Der Preis des Kubikmeters Kupfer, als betriebsfertige Leitung eingebaut, ist auf 20 000 Frcs. zu schätzen, so dass unter Anrechnung von 6 % für Zinsen und Tilgung ein Jahresaufwand von 1 200 Frcs. sich ergibt.

Die Kosten für die Umformer wechseln mit der Energiemenge und dem in den Umformern darzustellenden Potentialunterschied. Als mittleren Betrag für Verzinsung, Tilgung und Unterhaltung (6 %) wird das Kilowatt 6 Frcs. erfordern. Endlich werden Zinsen, Tilgungs- und Unterhaltungskosten aller Leitungsgegenstände mit Ausnahme der vorbehandelten und der Schienenverbindungen eine jährliche Summe ausmachen, welche zwischen 400 und 600 Frcs., i. M. auf 500 Frcs. für das Kilometer zu schätzen ist.

Führt man diese Werthe ein, so erhält man für s_e eine Erfahrungsformel, die lautet im Falle der Energiegewinnung durch Wasserkraft

$$s_e = O\left(\frac{100\,rx}{L} + D\right) + 500$$

und durch Dampfkraft

$$s_e = O\left(\frac{100\,\alpha\,rx}{L} + D\right) + 500.$$

Es bedeutet O die durch jeden Transformator auf den Radumfang des Motorfahrzeuges eines Zuges übertragene Energie unter der Annahme, dass jeder Transformator jeweilig nur einen Zug zu versorgen hat; $\frac{1}{r}$ die Nutzwirkung der gesammten Anlage, d. h. die Beziehung zwischen der in den Motorfahrzeugen nutzbar gemachten und der an der Centrale erzeugten Energie, L die Gesammtlänge der Strecke, α einen zwischen 3 und 5 liegenden Koeffizienten und D einen Werth

$$= \delta\left(0{,}154\,x + 0{,}009\,\frac{L\,x}{d\,N} \times 6{,}72\right) + \frac{6\,N}{L}.$$

δ bedeutet den auf die Stromeinheit entfallenden Antheil des Leitungsquerschnittes in Quadratmillimetern, also $\frac{1}{d}$ die sogenannte spezifische Dichtigkeit des Stromes, N die Zahl der mit Transformern besetzten Leitungsabschnitte l, so dass $Nl = L$.

Die Bedeutung von x bedarf einer besonderen Erläuterung. Die oben mitgetheilten Werthe von S_v, S_e und S_d gelten nur unter der Voraussetzung einer Steigung p. Von den täglich verkehrenden n Zügen hat aber nicht jeder diese Steigung zu erklimmen, dieselbe kommt vielmehr einem Theil der Züge insofern zu gute, als lediglich deren eigene Schwere ohne Inanspruchnahme von Zugkraft zur Fortbewegung ausreicht. Soll also der für n tägliche Züge nöthige Energieaufwand ermittelt werden, so darf nicht jeder Zug mit dem in der Steigung erforderlichen vollen Bedarf angerechnet werden, sondern mit der Hälfte dieses Bedarfes, sofern man jedem im Steigen begriffenen Zuge einen im Gefälle laufenden zur Seite stellt. Das wird zwar nicht immer zutreffen. Es wird vorkommen, dass mehr Züge die Steigung zu überwinden haben, als sich abwärts bewegen; es wird aber auch mit den gegentheiligen Umständen zu rechnen sein. Für Fälle der ersteren Art wird durch Anlage von Akkumulatoren in der Centralstation Vorsorge zu treffen sein, die den Ueberschuss der für Durchschnittsverhältnisse eingerichteten Maschine der Centralstation zu Zeiten geringeren Energiebedarfes aufnehmen und unter ungünstigeren Verhältnissen wieder abgeben.

Solche Ausgleichung durch Akkumulatoren ist beispielsweise vom Chevalier Mengarini für die elektrische Strassenbahn in Rom angewendet, die von den bereits erwähnten Tivolifällen bei Rom ihren Energiebedarf nimmt.

Der Vortheil, den das Gefälle den absteigenden Zügen gewährt, geht aber verloren, sobald dieselben eine in waagerechter Lage zu denkende Station durchfahren. Es wird also zur Feststellung des mittleren Energiebedarfes für jeden Zug zu der Hälfte der von dem steigenden Zuge geforderten ein Zuschlag zu machen sein, den wir $= 0{,}20$ rechnen. Der Koeffizient x, mit welchem man den für einen aufwärts fahrenden Zug nöthigen Energiebedarf einzuführen hat, um zu einem Mittelwerth für jeden der n Züge zu gelangen, ist also $= \frac{1}{2} + 0{,}20 = 0{,}70$ anzunehmen, so dass s_e für Centralstationen mit Wasserkraft bezw. Dampfkraft wird

$$= \left(\frac{70\, r}{L} + D\right) O + 500 \text{ bezw.}$$

$$= \left(\frac{70\, \alpha r}{L} + D\right) O + 500.$$

Der Energiebedarf F in Pferdestärken für einen Zug von v Wagen auf einer Steigung p bei 40 km Geschwindigkeit ist nach den früheren Annahmen

$$= \frac{40}{3{,}6} \cdot \frac{(10 + p)\, 25 + (5 + p)\, 10\, v}{75}$$

$$= 0{,}15\, [(10 + p)\, 25 + (5 + p)\, 10\, v].$$

Setzen wir die Pferdestärken in Kilowatt um, indem wir F mit 0,735, rd. $\frac{3}{4}$ multipliziren, so erhalten wir den Werth von $O = \frac{3}{4} F$.

Sollte also die elektrische Zugkraft den Dampflokomotiven wirthschaftlich überlegen sein, so muss

$$\frac{3}{4} F \times \left(\frac{70\, r}{L} + D\right) + 500 < Sd \text{ bezw.}$$

$$\frac{3}{4} F \times \left(\frac{70\, d\, r}{L} + D\right) + 500 < Sd \text{ sein,}$$

oder, da $S_d = n\, \Sigma$ (siehe oben)

$$\frac{3}{4}\, \frac{F}{\Sigma} \left(\frac{70\, r}{L} + D\right) + \frac{500}{\Sigma} < n \text{ bezw.}$$

$$\frac{3}{4}\, \frac{F}{\Sigma} \left(\frac{70\, d\, r}{L} + D\right) + \frac{500}{\Sigma} < n.$$

Setzt man in diese Formeln anstatt der Buchstabenwerthe gewisse Zahlen in passenden Grenzen und geordneter Folge ein, so erhält man Tabellen, die zur Beurtheilung bestimmter Fälle geeignete Grundlagen bieten. Die Untersuchungen der Verfasser bewegen sich für L in den Grenzen von 10 bis 60 km, für r zwischen 1,58 und 1,83; für D desgleichen 7,66 und 5,33; für p zwischen 8 und 36; für F zwischen 360 und 120. Der Werth l wird durchweg $= 2$ angenommen; x wächst bei grösseren Entfernungen, für welche die oben bezüglich dieses Werthes gemachte Annahme nicht mehr haltbar ist, bis zu 3.

Wir verzichten darauf, das umfangreiche Tabellenmaterial mitzutheilen, wie wir auch von der Entwickelung der oben angeführten Formeln haben absehen müssen. Es wird für unsere Zwecke genügen, die praktischen Schlussfolgerungen der rechnerischen Feststellungen hier wiederzugeben:

1. Bei dem gegenwärtigen Stande der Elektrotechnik kann die Fortbewegung von Zügen auf Vollbahnen durch Dreiphasenströme mit oberirdischer Zuleitung von einer Centrale befriedigende Ergebnisse liefern, wenn das Gewicht der Züge stark eingeschränkt, die Zahl derselben entsprechend vermehrt wird, oder, bei gleicher Zugzahl, auf stark geneigten Strecken.

2. Angesichts der hohen Brennstoffpreise in Italien — 25 Frcs. für die Tonne Kohlen — kann man gegenwärtig nicht daran denken, im grossen Maassstabe zur Fortbewegung der Züge auf Vollbahnen elektrische Energie, in Centralstationen mittelst Dampfkraft erzeugt, zu verwenden, weil das erheblich theurer würde, als die Benutzung der Dampflokomotive. Wenn aber selbst in absehbarer Zeit die Einführung der Elektrizität für die Zugbeförderung vom wirthschaftlichen Standpunkte aus möglich wäre, müsste man noch anderweitige Erschwernisse des Dienstes auf den Bahnhöfen in Betracht ziehen. Da nämlich zur wirthschaftlichen Ausnutzung der Centralstation mit einer erheblich grösseren Zahl von Zügen gerechnet werden muss, so würden die Personalkosten steigen. Dazu kommen die technischen Schwierigkeiten der Herstellung eines ober- oder unterirdischen Netzes von Leitungsdrähten, die auf den wichtigeren Bahnhöfen wie ein Spinnengewebe das ganze Bahnhofsgebiet überziehen müssten, sollte auch hier die Elektrizität als Zugkraft beibehalten werden.

3. Abgesehen von der allgemeinen Verwendung der durch Dampfkraft erzeugten elektrischen Energie kann dieselbe unter gewissen beschränkten Verhältnissen, nämlich auf Linien mit starken Steigungen oder langen, von zahlreichen Zügen zu durchfahrenden Tunneln Vortheile bieten. Namentlich im letzteren Falle gestattet die Elektrizität, die schlimmen Wirkungen der den Dampflokomotiven entströmenden Verbrennungsgase zu vermeiden. Trotzdem wird in jedem Falle zu prüfen sein, ob nicht die Verwendung von Ventilatoren vortheilhafter ist.

4. Sofern der Strom durch Wasserkraft aus verhältnissmässig geringer Entfernung von der Bahn gewonnen werden kann, wird seine Verwendung im Vergleich zur Dampflokomotive in vielen Fällen wirthschaftlich sein und zwar, wenn die tägliche Zahl der Züge nicht unter einen gewissen Grenzwerth hinabgeht, der seinerseits mit wachsender Steigung der Bahn abnimmt.

Das Ergebniss der rechnerischen Ermittelungen der italienischen Ingenieure ist also im grossen und ganzen demjenigen der Demoulin'schen allgemeinen Erörterungen gleich.

Bromberg, im März 1899. Struck.

Nachrichten.

Deutschland.

— Ueber die **Annahme von Anwärtern für den mittleren technischen Eisenbahndienst** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten folgende neuen Bestimmungen getroffen: Für die Laufbahn als Eisenbahn-Betriebsingenieur bei Betriebs-, Maschinen- oder Werkstätteninspektionen sowie als bautechnischer oder als maschinentechnischer Eisenbahnsekretär dürfen fortan nur solche Bewerber angenommen werden, welche 1. die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Militärdienst erworben, 2. mindestens zwei Jahre in einem Bau- oder Maschinenbauhandwerk oder in einer Eisenbahnhauptwerkstätte praktisch und mit gutem Erfolge gearbeitet haben, und 3. das Reifezeugniss einer der von dem Minister bezeichneten technischen Lehranstalten besitzen. Unter sonst gleichen Verhältnissen sind von den in Betracht kommenden Bewerbern diejenigen vorzugsweise zu berücksichtigen, welche zunächst in den Bahnmeister- oder Werkmeisterdienst der Staatseisenbahnverwaltung eingetreten sind und sich in diesen Dienstzweigen während einer längeren Beschäftigung als tüchtig bewährt haben. Bewerber, welche den bezeichneten Anforderungen genügen, sind für ihre Annahme als technische Büreauaspiranten weder einer Vorprüfung noch einer probeweisen Beschäftigung als Gehilfen zu unterziehen. Bei der Prüfung zum Eisenbahnbetriebsingenieur oder zum technischen Eisenbahnsekretär bleiben sie von dem nochmaligen Nachweise derjenigen theoretischen Kenntnisse befreit, deren Besitz durch die Reifeprüfung an den anerkannten technischen Lehranstalten bereits festgestellt ist. Personen, welche die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Militärdienst oder das Reifezeugniss einer dieser Lehranstalten nicht besitzen, dürfen zum technischen Büreaudienst nur ausnahmsweise zugelassen werden, wenn ordnungsmässig vorgebildete Bewerber nicht vorhanden sind. Dabei sollen dann in erster Reihe geeignete Bahnmeister und Werkmeister, welchen nicht schon das Vorrecht gebührt, und ferner die bei der Staatseisenbahnverwaltung bereits beschäftigten Hilfskräfte, soweit sie eine hervorragende praktische Befähigung dargethan haben, berücksichtigt werden.

Bei der Annahme für den Bahnmeisterdienst sind unter sonst gleichen Verhältnissen diejenigen Bewerber vorzugsweise zu berücksichtigen, welche das Reifezeugniss einer der Baugewerkschulen besitzen, und sodann diejenigen, welche in einem Bauhandwerk, insbesondere im Maurer-, Zimmer- oder Steinmetzhandwerk ausgebildet und erfahren sind. Und endlich sollen für den Werkmeisterdienst diejenigen Bewerber besonders berücksichtigt werden, die neben der in der Prüfungsordnung vorgeschriebenen handwerksmässigen Ausbildung und praktischen Beschäftigung in Werkstätten das Reifezeugniss einer von der Staatsbahnverwaltung anerkannten königlichen bezw. höheren Maschinenbauschule besitzen, und auch solche Bewerber sollen dann bei der Annahme für den Bahnmeister- bezw. Werkmeisterdienst von einer Vorprüfung befreit bleiben.

— Am 1. April d. J. tritt zum **deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, der Nachtrag I** in Kraft, durch den zahlreiche und wichtige **Verkehrserleichterungen** eingeführt werden. Für die Artikel Bienen, Brot, Butter, Fische (lebende, frische und geräucherte), Muschel- und Schalthiere aus der See, bestimmte frische Gemüse (grüne Bohnen, grüne Erbsen, Salat, Gurken, Spinat), Milch, frische Beeren und frisches Obst (mit Ausnahme von Südfrüchten) tritt ein Eilgutspezialtarif in Kraft, der die eilgutmässige Beförderung zu den gewöhnlichen Frachtgutsätzen auf allen deutschen Eisenbahnen gewährleistet, während bisher nur für einzelne dieser Artikel nach dem Ermessen der Eisenbahnverwaltungen Transportvergünstigungen gewährt wurden. Die Auflieferung der Sendungen muss mittelst Eilfrachtbriefes erfolgen.

Als hauptsächliche Aenderungen kommen sonst noch in Betracht die Versetzung sämmtlicher Futtermittel des Spezialtarifes II in den Spezialtarif III sowie die Ermässigung der Frachten für Ammoniakalaun im Falle der Ausfuhr, Gerätbschaften, Borkalk, Frühbeetfenster, gerissene Filzabschnitzel, entfettete Klauen und Hufe, Moos.

— **Frachtermässigung für Kartoffelsendungen nach Ostpreussen.** Nach amtlichen Erhebungen ist in der Provinz Ostpreussen hinsichtlich der Deckung des Bedarfes an Saat- und Speisekartoffeln ein die ausserordentliche Hilfe des Staates rechtfertigender Nothstand zu befürchten. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher für den Versand von Kartoffeln von Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Danzig, Stettin, Breslau, Bromberg und Posen nach Stationen des Direktionsbezirks Königsberg i. Pr. für die Zeit bis zum 30. Juni d. J. die Gewährung einer sofort einzuführenden Ermässigung von 40 % der Frachtsätze des Rohstofftarifes genehmigt. Die ermässigte Fracht wird sogleich bei der Abfertigung berechnet. Der Eisenbahnkommissar in Posen ist ermächtigt worden, der ostpreussischen Südbahn die Genehmigung zur Gewährung gleicher Vergünstigungen auf ihren Strecken für Sendungen aus dem oben bezeichneten Verkehrsgebiete zu ertheilen. Dieselbe Ermächtigung wird den an die genannten Direktionsbezirke anschliessenden Privateisenbahnen in den Provinzen Brandenburg, Pommern, Schlesien, Posen und Westpreussen für den Versand nach der Provinz Ostpreussen durch die zuständigen Eisenbahnkommissare ertheilt werden.

— Die Verwaltung der **oldenburgischen Eisenbahnen** will — wie gemeldet wird — eine umfangreiche **Vermehrung ihrer Betriebsmittel** vornehmen. Es sollen u. a. 4 neue $^2/_4$ gekuppelte Personenzuglokomotiven zu je 55 000 ℳ, 4 neue $^3/_3$ gekuppelte Tenderlokomotiven zu je 30 000 ℳ und 37 Gepäck- bezw. Arbeitswagen im Gesammtbetrage von 113 000 ℳ beschafft werden. Ferner ist beabsichtigt, im kommenden Sommer grössere Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen vorzunehmen, deren Kosten über 900 000 ℳ betragen werden. Die Summen sollen aus den Ueberschüssen der Bahnverwaltung gedeckt werden.

— In der am 6. d. Mts. stattgehabten Sitzung des Petitionsausschusses des **bayerischen Landtages** wurde über sieben der Abgeordnetenkammer vorgelegene Gesuche verschiedener Stadt- und Gemeindeverwaltungen sowie Eisenbahnkomitees um Erbauung von **Lokaleisenbahnen** Berathung gepflogen. Nachdem seitens des hierbei anwesenden zuständigen Staatsministers und des Generaldirektors der Staatseisenbahnen sachgemässe Aufschlüsse über die einzelnen Gesuche ertheilt worden waren, wurde entsprechend den Anträgen der Referenten beschlossen, die sämmtlichen Petitionen der Staatsregierung zur Würdigung zu überweisen.

— **Die bayerische Staatsbahnverwaltung** hat schon seit geraumer Zeit das Material zu einem **Eisenbahnmuseum** angesammelt, wozu insbesondere auch die auf den Landesausstellungen in Nürnberg in den Jahren 1882 und 1896 ausgestellt gewesenen Gegenstände gedient haben. Wegen Mangels eines eigenen Ausstellungsraumes waren diese Gegenstände bisher in der Centralwerkstätte München, in neuerer Zeit ein Theil davon auch in Weiden untergebracht und dadurch der Besichtigung schwer zugänglich. Vom Stadtmagistrat Nürnberg wurde nun der Generaldirektion ein bisher vom Gewerbemuseum zu Ausstellungszwecken benutztes Gebäude zur Verfügung gestellt, in welchem die Sammlungen des Eisenbahnmuseums sachentsprechender untergebracht und der allgemeinen Besichtigung besser zugänglich gemacht werden können. Die Aufstellung der Sammlung wird bis 1. Mai d. J. voraussichtlich vollzogen sein, und werden die letzteren alsdann ein anschauliches Bild geben von der Entwickelung des bayerischen Verkehrswesens und den zu demselben in Beziehung stehenden Zweigen der Bau-, Maschinen- und Elektrotechnik. Von Interesse dürften insbesondere sein die Darstellung der Entwickelung des Oberbaues der Haupt- und Nebenbahnen, eine Sammlung von Plänen hervorragender Bauwerke und einiger bayerischer Hauptbahnhöfe in ihrer ursprünglichen Anlage mit den bis in die neueste Zeit durchgeführten Erweiterungen, sodann Modelle von Bahnhöfen mit den Einrichtungen für Weichen- und Signalcentralisirung, eine Modellsammlung, welche die allmähliche Entwickelung des Fahrmateriales seit 1844 ersehen lässt, dann eine solche über Anlage verschiedener Reparaturwerkstätten, wichtige Maschinen- und Wagentheile in natura, in neuem und abgenutztem Zustande u. dergl. Die Sammlungen bieten schon jetzt ein reichhaltiges Material für Studien und Belehrung und da beabsichtigt ist, dieselben weiter zu vervollständigen, so wird das bayerische Eisenbahnmuseum sowohl für das grosse Publikum wie insbesondere für Fachkreise eine Menge des Interessanten bieten und voraussichtlich einen lebhaften Besuch zu erwarten haben.

— Die **Betriebsrechnung der pfälzischen Eisenbahnen für 1898** schliesst ab mit einer Gesammteinnahme von . . . . 32 318 000 ℳ
und einer Gesammtausgabe von . . . 20 570 000 „
so dass sich das Gesammterträgniss auf 11 740 000 ℳ beziffert.

Dem Vorjahre gegenüber ergibt sich eine Mehreinnahme von 2 523 000 ℳ = 8,47 % und eine Mehrausgabe von 2 554 000 ℳ = 14,18 %.

Nach den Haupteinnahmequellen hat zu diesem Betriebsergebniss beigetragen:

		gegen 1897
der Personenverkehr	6 796 000 M.	+ 582 000 M.
der Güterverkehr	21 325 000 „	+ 1 539 000 „
andere Quellen	4 196 000 „	+ 402 000 „

Bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 743 km ergibt sich sonach ein kilometrisches Erträgniss im Personenverkehr von 9 147 M., im Güterverkehr von 28 700 M., insgemein 43 510 M.

Befördert wurden im ganzen 10 156 000 Personen und 7 812 000 t Güter, somit auf 1 km Betriebslänge 13 669 Personen und 10 514 t.

Das verhältnissmässig starke Anwachsen der Betriebsausgaben beruht neben der erheblichen Steigerung der Arbeiterlöhne (+ 485 000 M. gegen 1897) hauptsächlich auf einer bedeutenden Mehrausgabe für Ersatz von Betriebsmitteln; es wurden hierfür aufgewendet 2 347 000 M., gegen im Vorjahre 1 621 000 M., demnach mehr 726 000 M.

Die Verhältnissziffer der Betriebsausgaben betrug 1898 63,65 % der Betriebseinnahmen und hat dem Vorjahre gegenüber mit 60,47 % eine Steigerung von 3,18 % erfahren; das Anwachsen dieser Verhältnissziffer in den letzten zehn Jahren zeigt folgende Zusammenstellung:

1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
51,94	53,9	54,35	57,37	59,56	57,93	57,41	58,67	56,49	60,47	63,65

Der kilometrische Reinertrag betrug 15 800 M., die Verzinsung des Gesammtanlagekapitals 6,368 %.

— Das württembergische Staatsministerium hat der Ständekammer den **Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau und für ausserordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstaltenverwaltung in der Finanzperiode 1899/1900** zugestellt. Hiernach werden beantragt: für den Bau der Eisenbahn von Friedrichshafen bis zur Landesgrenze gegen Lindau als dritte Rate 1 070 000 M., für den Bau einer Eisenbahn von Friedrichshafen bis zur Landesgrenze gegen Markdorf als erste Rate 1 500 000 M., für die Eisenbahn von Beilstein nach Heilbronn als dritte Rate 1 000 000 M., für die Eisenbahn von Münsingen nach Schelklingen als dritte Rate 1 000 000 M., für die Eisenbahn von Freudenstadt nach Klosterreichenbach als zweite Rate 1 200 000 M. Als Staatsbeitrag für den Bau der Privatnebeneisenbahn von Möckmühl nach Dörzbach eine zweite Rate von 268 100 M., für den Bau eines zweiten Gleises auf der Bahnstrecke Waiblingen-Schorndorf-Gmünd als zweite Rate 2 000 000 M. und für den Bau eines zweiten Gleises auf der Bahnstrecke Plochingen-Tübingen als zweite Rate 2 500 000 M.

Für sonstige Erweiterungen und Verbesserungen an den im Betrieb befindlichen Bahnen werden 5 765 000 M. beantragt und zwar: für die Erweiterung des Bahnhofes Zuffenhausen als zweite Rate 200 000 M., für den Umbau der Schwellenimprägnirungsanstalt Zuffenhausen 160 000 M., für die Erbauung von Kanzleigebäuden in Stuttgart als zweite Rate 300 000 M., für die weitere Durchführung der elektrischen Beleuchtung des Hauptbahnhofes Stuttgart mit Ausdehnung auf die Kanzleigebäude der Generaldirektion der Staatseisenbahnen 170 000 M., für den Bau einer Lokomotivwerkstätte in Esslingen mit Zufahrtsgleis und zehn Beamten- und Arbeiterwohngebäuden als dritte Rate 2 400 000 M., für die Erweiterung des Bahnhofes Plochingen als erste Rate 500 000 M., für die Erweiterung der Station Uhingen 100 000 M., für die Erweiterung der Station Süssen als erste Rate 150 000 M., für Grunderwerbungen zur Erweiterung des Bahnhofes Ulm als erste Rate 500 000 M., für die Erweiterung des Bahnhofes Aalen als erste Rate 500 000 M., für die Erweiterung und Verbesserung der Anlagen der Station Kirchheim u. T. 165 000 M., für die Erbauung von Wohngebäuden für Eisenbahnbedienstete: a) in Ulm als zweite Rate 100 000 M., b) in Rottweil als zweite Rate 100 000 M., c) in Heilbronn 120 000 M., d) in Untertürkheim als erste Rate 100 000 M., für die Erbauung von Wohngebäuden für Arbeiter der Wagenwerkstätte Cannstatt als erste Rate 200 000 M.

Für die Erbauung von weiteren Familienwohngebäuden für Unterbedienstete der Verkehrsanstalten in Stuttgart werden als fünfte Rate 500 000 M. bestimmt, ferner als Fonds zu Grunderwerbungen der Eisenbahnverwaltung für Rechnung noch nicht verabschiedeter Bauten ein Betrag von 500 000 M. und für die Vermehrung des Fahrbetriebsmateriales der Staatseisenbahnen 3 500 000 M.

Ein weiterer Gesetzentwurf, betreffend den Bau neuer Nebenbahnen und die Subventionirung von Privatnebenbahnunternehmungen, wurde bereits in dem Begleitschreiben zu obigem Gesetzentwurf seitens des Staatsministeriums angekündigt.

— In der Nr. 18 d. Ztg. wurde mitgetheilt, dass die **württembergische Regierung** dem ständischen Ausschuss den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die **Einrichtung eines Reservefonds der Staatseisenbahnen**, übergeben habe. Aus dem Entwurf ist folgendes zu entnehmen:

Zum Zweck der Bildung eines in der Verwaltung der Staatshauptkasse stehenden Reservefonds der Staatseisenbahnen wird bestimmt: 1. der nach den Voranschlägen im Spezialetat der Staatseisenbahnen zu erwartende Reinertrag wird in den Hauptfinanzetat nur bis zu der Höhe eingestellt, die in runder Summe dem Durchschnitt der Ablieferungen der Eisenbahnhauptkasse während der letzten zehn zur Zeit der Einbringung des Hauptfinanzetats rechnungsmässig abgeschlossenen Etatsjahre entspricht. 2. Die Ablieferungen der Eisenbahnhauptkasse vom wirklichen Reinertrag eines Etatsjahres sind von der Staatshauptkasse bis zur Höhe des genannten Durchschnittes für die Laufende Verwaltung, der Mehrbetrag für den Reservefonds der Staatseisenbahnen zu verrechnen. Bleiben aber die Ablieferungen hinter dem nach Ziff. 1 in den Hauptfinanzetat eingestellten Etatssatz zurück, so hat der Reservefonds das Fehlende, soweit seine jeweiligen Mittel reichen, zur Laufenden Verwaltung abzugeben. Die jeweiligen Bestände des Reservefonds sollen zur Leistung von Vorschüssen auf noch nicht vollzogene, für Eisenbahnzwecke bewilligte Anlehenskredite verwendet werden. Die Berechnung von Zinsen aus den Beständen findet nicht statt. Uebersteigt der Reservefonds den Betrag von 5 000 000 M., so wird jeweils der überschiessende Betrag zu ausserordentlichen Bedürfnissen der Eisenbahnverwaltung oder zur Verrechnung auf noch nicht vollzogene, für Eisenbahnzwecke bewilligte Anlehenskredite oder, soweit er hierzu nicht in Anspruch zu nehmen ist, zu ausserordentlichen Tilgungen der Eisenbahnschuld verwendet. Hierüber wird jeweils durch Verabschiedung mit den Ständen Bestimmung getroffen werden. Die Bestimmungen dieses Gesetzes treten am 1. April d. J. mit der Maassgabe in Kraft, dass insolange, als der in Art. 1 genannte zehnjährige Durchschnitt der Ablieferungen der Eisenbahnhauptkasse den Betrag von 16 300 000 M. noch nicht erreicht hat, dieser Betrag an die Stelle des genannten Durchschnittes tritt.

In der dem Gesetzentwurf beigegebenen Begründung wird u. a. darauf hingewiesen, dass der Staatshaushalt nach Erfahrungen, die nicht allein in Württemberg, sondern auch anderwärts gemacht werden, von den Schwankungen in den Erträgen der Eisenbahnen stark beeinflusst wird, weshalb sich die Staatsregierung schon seit geraumer Zeit ernstlich mit der Frage beschäftigt hat, ob und wie am zweckmässigsten eine Einrichtung getroffen werden könnte, bei der diese Schwankungen den Staatshaushalt nicht mehr so unmittelbar wie bisher berühren und Störungen für die stätige Fortführung desselben thunlichst hintangehalten werden. Die Schwankungen in den Erträgen der Staatseisenbahnen können sich für den Staatshaushalt in doppelter Weise fühlbar machen. Es können Schwierigkeiten entstehen bei Herstellung des etatsmässigen Gleichgewichtes zwischen Ausgaben und Einnahmen und dann infolge der durch Abweichung des wirklichen Eisenbahnertrages vom Etatssatz veranlassten Gestaltung der Rechnungsergebnisse für den gesammten Staatshaushalt.

Die Erwägungen, die zur Beseitigung der vorstehenden Unzuträglichkeiten angestellt wurden, haben ergeben, dass durch die Bildung eines Erneuerungsfonds für die Eisenbahnen dieses Ziel nicht erreicht würde. Durch einen solchen würden zwar die Schwankungen bei einzelnen grösseren Ausgabetiteln, nicht aber bei allen Ausgaben, und die Schwankungen bei den Einnahmen gar nicht ausgeglichen. Auch durch eine Ausdehnung des Rechtes der Uebertragbarkeit auf alle wichtigeren Ausgabetitel des Eisenbahnetats könnte nicht genügend geholfen werden, da dieses Mittel nur dann und insoweit wirksam werden könnte, als Minderausgaben in einem Jahre vorliegen würden, deren Betrag zur Verwendung im folgenden Jahre vorbehalten werden könnte. Das Absehen muss vielmehr auf eine Einrichtung gerichtet werden, durch die nicht nur Schwankungen in den Ausgaben, sondern auch in den Einnahmen der Eisenbahnen für den Staatshaushalt weniger fühlbar gemacht werden, mit anderen Worten, es muss dafür gesorgt werden, dass die Ablieferungen vom Reinertrag der Eisenbahnen an die Staatshauptkasse in einer Weise geregelt werden, welche eine grössere Stätigkeit als bisher verbürgt. Dies lässt sich durch die Bildung eines Reservefonds erreichen, der die Schwankungen im Reinertrage der Eisenbahnen aufnimmt und ihre unmittelbare Einwirkung auf den allgemeinen Staatshaushalt beseitigt. . . . Da der Reinertrag der Staatseisenbahnen nach dem Etatsentwurf für 1899 zu 16 631 900 M. und für 1900 zu 16 776 900 M. veranschlagt ist, so kann, wenn nach dem Vorschlage als Etatssatz für die Ablieferung zur Laufenden Verwaltung die Summe von 16 300 000 M. in den Hauptfinanzetat eingestellt wird, im 1. Jahre ein Betrag von 331 900 M., im 2. Jahre ein solcher von 476 900 M., zusammen also für die nächste Finanzperiode ein Betrag von 808 800 M. im Hauptfinanzetat für den Reservefonds bestimmt werden.

— Die württembergische und die badische Regierung haben dem aus der mitteldeutschen Kreditbank zu Berlin und Frankfurt a. M., dem Wirklichen Geheimen Rath Baron Moriz von Cohn in Dessau und der Firma Vering & Wächter in Berlin bestehenden Unternehmerkonsortium die Konzession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen **Nebeneisenbahn von Möckmühl nach**

Dörzbach ertheilt. Die Bahn kommt theils auf württembergisches theils auf badisches Staatsgebiet zu liegen. Sie erhält eine Spurweite von 0,75 m. Der Bau muss so eingerichtet werden, dass mit Hilfe von Rollschemeln auch die Wagen der Hauptbahn übergehen können.

Unter der Voraussetzung, dass das für die Anlage der Bahn erforderliche Gelände von den betheiligten Gemeinden den Unternehmern gegen Zahlung eines Zuschusses bis zu 50 000 ℳ. unentgeltlich und eigenthümlich zur Verfügung gestellt wird, wird den Unternehmern ein einmaliger, unverzinslicher und nicht rückzahlbarer Beitrag von 20 000 ℳ. für das Kilometer Bahnlänge, im ganzen für beide Staatsgebiete nicht mehr als 780 000 ℳ. gewährt. Die Konzession ist auf die Dauer von 90 Jahren verliehen. Nach Ablauf dieser Frist gehen die Bahnanlagen unentgeltlich in das Eigenthum der beiden Staaten über. Der Ankauf nach Ablauf von 25 Jahren bleibt den beiden Staaten vorbehalten. Wenn die Reineinnahme aus dem Betrieb der Bahn für drei Betriebsjahre 6 % der von den Unternehmern aus eigenen Mitteln aufgewendeten Anlagekosten überstiegen hat, nehmen für die folgenden Jahre mit einem 6 % Erträgniss die württembergische und die badische Staatskasse an dem Mehrerträgniss nach Verhältniss des geleisteten Staatsbeitrages theil.

— Im Monat Januar 1899 beförderten die **württembergischen Staatseisenbahnen** bei einer Betriebslänge von 1 760,14 km (mehr gegen den gleichen Monat des Vorjahres 6,26 km) 2 151 879 Personen und 552 691 t Güter. Die **Einnahmen** betrugen aus dem Personenverkehre 1 090 500 ℳ., aus dem Güterverkehre 2 145 000 ℳ., aus sonstigen Quellen 564 000 ℳ., zusammen 3 799 500 ℳ., gegen den gleichen Monat des Vorjahres mehr 409 054 ℳ. Die Einnahmen vom 1. April 1898 bis letzten Januar 1899 bezifferten sich auf 43 987 600 ℳ., mehr gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres 2 458 581 ℳ.

— **Strafbarkeit der Annahme von Geschenken.** Am 19. Dezember 1898 wurde der Bahnmeister M. vom Landgerichte in Brieg auf Grund des § 31 des Reichsstrafgesetzbuches wegen Annahme von Geschenken in fünf Fällen zu 150 ℳ. Geldstrafe verurtheilt. Alljährlich wird auf einem Theil der dem Angeklagten unterstellten Eisenbahnstrecke der Kies durchgesiebt und er hatte die Aufgabe, den Abraum fortzuschaffen. Ueber die Art des Fortschaffens bestehen keine Vorschriften. Gewöhnlich überliess man den Abraum anderen Personen, die ihn noch gebrauchen konnten. Zum Abschluss von Verträgen in Bezug auf die Lieferung des Abraumes war M. nicht befugt, er hatte aber entsprechend seiner allgemeinen Dienstpflicht in dieser Beziehung das Interesse seiner Behörde zu wahren. Festgestellt wurde, dass er einem gewissen P. Kies unentgeltlich überlassen und dafür von P. ein Glas Bier erhalten hat. Hierin hatte das Gericht kein Geschenk im Sinne des Gesetzes erblickt, dagegen den strafbaren Thatbestand angenommen in weiteren Fällen, in denen M. für die Hingabe von Kies Waaren oder Geld erhielt. In dem Urtheile des Landgerichtes hiess es: M. hat niemals etwas gefordert. Aber die Abnehmer waren immer bereit, etwas zu zahlen, und der Angeklagte hätte im Interesse seiner Behörde dieser Meldung machen müssen. Zwei Abnehmer haben ausdrücklich nach dem Preise gefragt. Allerdings hat M.'s Amtsvorgänger den Kies ebenfalls immer gratis abgegeben. Dem Angeklagten ist geglaubt worden, dass er sich bei seiner Handlungsweise nichts Böses gedacht hat. Nunmehr hat das Reichsgericht auf Revision des Angeklagten dieses Urtheil aufgehoben und ein freisprechendes Erkenntniss gefällt. In seinen Urtheilsbegründungen führte das Reichsgericht aus: Das Vergehen des Angeklagten wird gefunden in der Unterlassung der Anzeige an die Behörde. Dass der Angeklagte sich der Pflicht, diese Anzeige zu erstatten, bewusst gewesen wäre, ist nicht festgestellt. Aber selbst wenn er dieses Bewusstsein gehabt hätte, so war zu berücksichtigen, dass er die Geschenke ja nicht dafür bekommen hat, dass er die Anzeige unterliess.

— **Verkehrsaufschwung und Roheisenmangel.** Aus den Reden des Ministers Thielen im preussischen Abgeordnetenhause bei den Verhandlungen über den Etat der Staatseisenbahnen sind zwei Aeusserungen, dass der Verkehr voraussichtlich in den nächsten Jahren noch zunehmen würde und dass wir gegenwärtig vor einem Roheisenmangel stehen, an der Berliner wie an der Wiener Börse von den Interessenten zur Verstärkung der Haussespekulation benutzt worden, so dass die Kurse einer Anzahl von Montanpapieren in die Höhe gingen. In den betreffenden Börsenkreisen hat man übersehen, dass der Minister den voraussichtlichen Roheisenmangel nicht als ein günstiges Zeichen auffasste, da er ausdrücklich hinzufügte, dass ein Roheisenmangel voraussichtlich für die gesammte Eisenindustrie noch sehr unerquickliche Verhältnisse heranführen werde.

— Ein Postpacketmeister macht in Nr. 5 der Postunterbeamtenzeitung „Neue Post" den Vorschlag, **Lesezimmer für die Beamten und Unterbeamten bei den grösseren Postämtern** einzurichten. Der Vorschlag des Postpacketmeisters soll in einigen Bezirken bereits versuchsweise ausgeführt worden sein. Die Beschaffung des Lesestoffes denkt man sich derart, dass die Aemter angewiesen werden, die hauptsächlichsten politischen Ortszeitungen, die aus dienstlichen Gründen gelesen werden, schleunigst zu erledigen und sie alsbald dem Lesezimmer zu überweisen. Durch solche Lesezimmer erhielten die Beamten und Unterbeamten, namentlich die Unverheiratheten, Gelegenheit, ihre dienstfreien Pausen oder Nachmittage nützlich zuzubringen und sich weiter zu bilden. Wie es scheint, hat die Anregung in den maassgebenden Kreisen der Reichspostverwaltung Anklang gefunden. Vielleicht zieht man die Einrichtung solcher Lesezimmer, in denen selbstverständlich geeignete Bücher nicht fehlen dürften, auch seitens der Eisenbahnverwaltungen in Erwägung.

— **Personalnachrichten.** Der Direktor des bayerischen Oberbahnamtes Rosenheim Peter Muffat, ist am 5. März nach schmerzhaftem Krankenlager im Alter von 69 Jahren gestorben. Derselbe, geboren 1830 in München als Sohn eines Stadtbauraths, trat nach Vollendung seiner juristischen Studien im Jahre 1859 in den Dienst der damaligen privilegirten bayerischen Ostbahnen, wurde 1860 zum Bahnhofinspektor in Schwandorf befördert, hatte zehn Jahre lang den schwierigen Posten eines Vorstandes des bayerischen Grenzbahnamtes Eger inne und führte seit 16. Dezember 1881 als Oberbahnamtsdirektor mit vorzüglichem Erfolge die Geschäfte des Oberbahnamtes Rosenheim. Muffat war ein vortrefflicher Beamter, von reicher Begabung und humaner Gesinnung, der bis zu seinem Ende seine wichtige und verantwortungsvolle Stelle mit voller Hingebung und rastlosem Diensteifer ausfüllte. Die Staatsbahnverwaltung hat an demselben einen sehr schmerzlichen Verlust erlitten.

Oesterreich-Ungarn.

— **Verzollung von Eisenbahnschienen.** Als Eisenbahnschienen, welche unter Position 260 des autonomen österreichischen Zolltarifs fallen (Zollsatz 2,75 fl. für 100 kg) sind nach den Bestimmungen des alphabetischen Waarenverzeichnisses zum Zolltarif diejenigen zu behandeln, welche einen dem von den öffentlichen Lokomotivbahnen angenommenen ähnlichen Querschnitt haben. Pferdebahnschienen mit anderem Profil, Schienen für Gruben, Fabriken, Bauplätze u. dergl. sind als Façoneisen mit 3,50 fl. für 100 kg zu verzollen. Nunmehr werden im Einvernehmen mit der ungarischen Regierung die Bestimmungen des alphabetischen Waarenverzeichnisses zum Zolltarif dahin ergänzt, dass in der Regel nur solche Vignol- oder Stuhlschienen als Eisenbahnschienen der Position 260 abgefertigt werden, welche ein Gewicht von mindestens 15 kg für das laufende Meter aufweisen. Falls jedoch die Partei den Nachweis erbringt, dass die Schienen der bezeichneten Gattungen zum Betrieb öffentlicher Lokomotivbahnen bestimmt sind, sind dieselben bis zum Gewicht von 12,5 kg für das laufende Meter noch als Eisenbahnschienen der Position 260 abzufertigen.

— **Abgabe von Eisenbahntarifen an das Publikum.** Das Eisenbahnministerium hat vor kurzem den nachstehenden Erlass an die Privateisenbahnverwaltungen gerichtet: Aus Interessentenkreisen wurde wiederholt Klage darüber geführt, dass Tarife in Wirksamkeit stehen, welche bereits vergriffen sind und demnach an Parteien nicht mehr abgegeben werden können. Ferner wurde festgestellt, dass zu einem solchen bereits vergriffenen Tarife Nachträge erschienen sind, die unter anderem auch Ergänzungen und Berichtigungen des vergriffenen Haupttarifes enthalten. Da die Parteien das Recht haben, zu verlangen, dass jeder in Kraft stehende Tarif erhältlich sei und auf eine bequeme und wenig zeitraubende Art beschafft werden könne, so werden die geehrten Verwaltungen eingeladen, dafür Sorge zu tragen, dass durch rechtzeitige Umarbeitung und Neuausgabe der Tarife der Wiederkehr derartiger von den Interessenten mit Recht beklagter Uebelstände für die Zukunft begegnet werde.

— Die schmalspurige **Lokalbahn Gstadt-Ybbsitz**, Abzweigung der Ybbsthalbahn, wurde am 9. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben. Den Betrieb dieser Eisenbahn führt die Staatsbahndirektion Wien.

— Der Verband der Industriellen in den politischen Bezirken Baden, Mödling, Neunkirchen, Wiener-Neustadt und Umgebung hat aus Anlass der von der Regierung verfügten **Herabsetzung der Tarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn** an den Eisenbahnminister ein Schreiben gerichtet, in welchem unter Hinweis auf eine Audienz, welche der Minister einer Deputation des genannten Verbandes gewährt hatte, ausgeführt wird, die vom Minister der Deputation gemachten mündlichen Mittheilungen lassen erkennen, dass einer Ermässigung der Südbahntarife grössere Schwierigkeiten entgegen stehen, als der Verband angenommen habe. Trotzdem habe der Minister einen Weg gefunden, welcher die Wünsche des Verbandes der Erfüllung nahebringe, indem er eine erhebliche Herabsetzung der Kohlentarife der Nordbahn, welche den Industrien der Verbandsbezirke zu gute kommen, erwirkt habe. Es sei dies für den Verband ein klarer Beweis des Wohlwollens, welches der Minister der Industrie entgegen bringe, und zugleich eine That, welche eine direkte Förderung und Unterstützung der niederösterreichischen Industrie bedeute und von allen Betheiligten als solche anerkannt und empfunden werde. Der Verband erachte es daher für seine Pflicht, dem Minister für diesen Ausdruck industriefreundlicher Gesinnung namens seiner Mitglieder und namens aller betheiligten Industriellen nochmals den ergebensten Dank zum Ausdrucke zu bringen.

— Die **Schneebergbahn** beruft eine ausserordentliche Generalversammlung ein, deren Zweck die Sicherstellung der geplanten direkten Verbindung der Schneebergbahn mit der Aspangbahn bildet. Es soll eine Flügelbahn von der Station Sollenau der Aspangbahn zur Station Haide der Schneebergbahn gebaut werden. Die Kosten dieser Verbindung sowie sonstiger Investitionen sollen durch Emission von 4 % Prioritätsobligationen im Betrage von 1 000 000 fl. gedeckt werden. Nach dem Statut ist die Begebung 4 % Prioritäten im Betrage von 1 400 000 fl. zulässig. Dazu sollen weitere 4 % Obligationen von 1 000 000 fl. treten. — Für die geplante Flügelbahn, welche eine Abkürzung und Beschleunigung der Verbindung von Wien nach Puchberg ermöglichen soll, hat das Eisenbahnministerium bereits die Trassenrevision angeordnet.

— Die **Einnahmen der grösseren österreichischen Privatbahnen** gestalteten sich im Februar d. J. gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

	Februar 1899 gegen 1898		seit Jahresbeginn 1899 gegen 1898	
	Gulden			
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	2 766 436	— 111 885	5 828 507	— 306 142
Südbahn	3 418 903	+ 194 243	6 716 887	+ 274 785
österr.-ungar. St.-E.-G.	1 786 226	+ 90 963	3 787 677	+ 204 312
österr. Nordwestbahn				
garantirte Linie	626 021	— 83 003	1 352 192	— 121 040
Elbethalbahn	457 697	— 27 943	942 862	— 20 671
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	258 927	+ 323	571 155	+ 19 130
Buschtêhrader Bahn				
A-Linie	258 159	— 500	536 455	— 11 200
B-Linie	474 929	+ 11 300	1 013 537	— 9 200
Aussig-Teplitzer Bahn	467 900	+ 14 822	898 204	+ 16 063
Böhmische Nordbahn	302 520	+ 22 99	629 411	+ 1 091

— Im Sinne des jüngst in Kraft getretenen Lokalbahngesetzes soll der Lokalbahngesellschaft Wolframs-Teltsch die **Lokalbahn Teltsch-Zlabings** konzessionirt werden. Die projektirte Lokalbahn, welche eine Länge von 29 km hat, erfordert ein Gesammtkapital von 1 756 000 fl., von dem für den Betrag von 1 286 000 fl. die Staatsgarantie bewilligt wird, während das Land Mähren einen Beitrag von 290 000 fl. beschlossen hat und die übrigen Interessenten einen solchen von 180 000 fl. leisten. Da die Interessentenbeiträge voll eingezahlt sind, steht der Abschluss der Konzessionsverhandlungen in nächster Zeit bevor. Die Lokalbahn Teltsch-Zlabings soll im Anschlusse an die gleichfalls im Lokalbahngesetze für 1898 vorgesehene Linie Zlabings-Waidhofen a. d. Thaya und die bereits fertiggestellte Linie Waidhofen Schwarzenau eine direkte Verbindung zwischen Mähren, speziell Iglau und der Franz Josefsbahn herstellen und dies verleiht der zu konzessionirenden Lokalbahnlinie, trotz ihrer geringen Rentabilitätsaussichten, eine volkswirthschaftliche und eisenbahnpolitische Wichtigkeit. Die schon bestehende Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl, mit welcher die Linien Schwarzenau-Waidhofen und Waidhofen-Zlabings auch administrativ vereinigt werden sollen, wird überdies den Ansatz zu einer weiteren Fortsetzung bis zur Donau bilden, durch welche dann die seit längerer Zeit angestrebte direkte Verbindung Iglau-Amstetten der Realisirung zugeführt wäre.

— **Lokalbahn Schönwehr-Elbogen.** Schon im Jahre 1895 war die Ausführung des Projektes einer Lokalbahn von Schönwehr nach Elbogen in ernste Aussicht genommen und das bezügliche Projekt in das vom Reichsrathe beschlossene Lokalbahnprogramm des genannten Jahres einbezogen. Indess ergab sich bei Aufstellung der Detailprojekte eine unbedeckte Ueberschreitung des ursprünglich präliminirten Baukapitals von 450 000 fl. Dadurch wurde die Verwirklichung des Projektes, welches seinerzeit anlässlich der Sicherstellung der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad als eine Ergänzung derselben ins Auge gefasst war, indem es letztere Linie mit dem Elbogener Kohlenrevier und einem höchst industriereichen Gebiete — wir erinnern nur an die Porzellanindustrie in Schlaggenwald — verbinden und gleichzeitig mit der Bahnlinie Marienbad-Karlsbad hergestellt werden sollte, verzögert. Nunmehr ist aber durch das jüngste Lokalbahngesetz diese Ueberschreitung in der Weise bedeckt worden, dass die Regierung zu entsprechender Erhöhung des in die Staatsgarantie einzubeziehenden Kapitals ermächtigt wurde. Damit erscheint die Lokalbahn Schönwehr-Elbogen gesichert und ihre Konzessionirung als bald bevorstehend. Das Gesammtkapital der 15 km langen Lokalbahn ist auf 2 183 000 fl. festgesetzt. Die Staatsgarantie, welche ursprünglich einen Betrag von 1 200 000 fl. umfasste, erstreckt sich nunmehr auf ein Kapital von 1 645 000 fl., während die Interessentenbeiträge, einschliesslich jener des Landes, sich auf 540 000 fl. erhöhten.

— Der oberösterreichische Landtag hat, wie gemeldet wird, auf Ansuchen der **Kremsthalbahngesellschaft** der Aufnahme eines **Hypothekardarlehns** im Betrage von 100 000 fl. auf die Kremsthalbahn behufs Herstellung von Brücken, Bahnhofanlagen sowie Vermehrung des Wagenparkes zugestimmt.

— **Die Entfernung von Pflöcken zur Sperrung eines Fussweges über den Bahnkörper ist auch dann strafbar, wenn der Thäter ein aus seiner Handlungsweise drohendes Unglück ferngehalten hat.** Der österreichische Kassationshof hat unter dem 25. Mai 1898 eine Entscheidung dahin gefällt, dass die eigenmächtige Entfernung von Pflöcken, welche das Befahren eines über die Eisenbahn führenden Fussweges behindern sollen, schon an sich den Thatbestand des § 431 Strafgesetzes (Handlungen und Unterlassungen gegen die körperliche Sicherheit überhaupt) begründet, und dass hieran nichts geändert werde, wenn der Thäter ein aus seiner Handlungsweise drohendes Unglück nachträglich durch seine Bemühung hintangehalten hat. Diese Entscheidung erfolgte anlässlich eines Falles, in welchem ein Fuhrwerksbesitzer die von der Bahnverwaltung zur Unfahrbarmachung eines über die Bahn führenden Weges eingerammten Pflöcke gewaltsam herausriss, um mit seinem Gespanne den Bahnkörper zu übersetzen. Da aber ein Eisenbahnzug herannahte, fiel der Bahnschranken zwischen dem Wagen und den demselben vorgespannten Kühen herab, so dass ersterer auf dem Gleis stehen blieb, die Kühe ausgespannt werden mussten und der Bahnkörper nur durch rasches Zurückschieben des Wagen, welche Arbeit die Leute des Fuhrwerksbesitzers besorgten, freigemacht werden konnte.

— **Einhebung der seitens der Bahnverwaltung verauslagten Zollgebühren.** Die Bahn, welche bei internationalen Sendungen die Verzollung vornimmt, ist nach einer Entscheidung des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien berechtigt, jenen Betrag der Partei aufzurechnen, welchen sie bei der Zollzahlung thatsächlich ausgelegt hat. Sie ist daher auch nicht verpflichtet, bei der Verzollung zu kalkuliren, ob die Zollzahlung in Gold oder in Silber mit dem vorgeschriebenen Agio sich billiger stellt und der Partei nur den Betrag aufzurechnen, welcher sich aus der günstigeren Art der Zollzahlung ergibt.

Die Ansicht, dass von der Bahn bezw. deren Kommissionär bei Zollzahlungen immer das jeweilig billigere Zahlungsmittel zu wählen sei, hat das Gericht als unberechtigt bezeichnet. Um dies zu ermöglichen, müsste die Bahn, die an jeder Grenze eine grosse Zahl von Zollzahlungen vorzunehmen und dafür bedeutende Summen täglich auszulegen hat bezw. ihr Kommissionär, bei den schwankenden Goldpreisen grosse Vorräthe sowohl an Gold, als auch an Silber ständig bereit halten. Dies würde zu einem Zinsenverluste führen, der in keinem Verhältnisse zu den geringfügigen Differenzen stehen würde, welche sich zur Zeit der hier in Frage stehenden Transporte aus der Zahlung des Zolles in Gold gegenüber der Zahlung in Silber ergaben, weshalb dies vernünftigerweise von der Bahn nicht erwartet werden kann. Ueberdies muss in Analogie des Art. 364 Handelsgesetzes angenommen werden, dass ebenso wie der Kommittent den vom Kommissionär für seine (des Kommitten-

ten) Rechnung vorgenommenen Kauf im Falle der Ueberschreitung des für den Einkauf vorgeschriebenen Preises als für seine Rechnung geschehen ansehen muss, wenn er den Einkauf nicht ohne Verzug auf die Einkaufsanzeige beanstandet hat, um so mehr die Art der Verzollung als genehmigt zu gelten hat, wenn die Empfänger die Auslagen für die Verzollung berichtigt und seither durch Monate einen Anstand gegen die in ihren Händen befindlichen Rechnungen über die Auslagen bei der Verzollung nicht erhoben haben.

— Aus dem den beiden Häusern des ungarischen Reichstages vom Handelsminister vorgelegten Jahresberichte für das Jahr 1897 ist in betreff der **Entwickelung des ungarischen Eisenbahnwesens** folgendes zu entnehmen: Am Ende des Jahres 1897 betrug die Baulänge der Haupt- und Lokalbahnen 15 750 km, wobei die Länge im Laufe des Jahres um 872 km gewachsen war. Hiernach waren in Ungarn auf je 100 000 Bewohner 86,6 km entfallen. Ein Vergleich mit anderen Staaten ergibt, dass auf die gleiche Anzahl von Einwohnern in Schweden 197 km, in der Schweiz 111, in Frankreich 106, in Dänemark 100, Norwegen 96, im Deutschen Reich 91, in Ungarn 86, in England 85, in Oesterreich 70, in Belgien 68 km usw. entfallen waren. Ungarn nimmt also in dieser Reihe den siebenten Rang ein.

— **Personalnachrichten.** Der mit dem Titel und Charakter eines Sektionschefs bekleidete Ministerialrath Dr. Theodor Haberer wurde definitiv mit der Leitung der Sektion für administrative und juridische Angelegenheiten im Eisenbahnministerium betraut.

Rumänien.

— Infolge der gedeihlichen **Entwickelung** des, der Verwaltung der rumänischen Eisenbahnen unterstehenden **Seedienstes** ist einerseits beschlossen worden, den Schiffspark desselben zu vermehren, anderseits aber ausser den bestehenden Linien noch vier weitere zu errichten. Es sind dies: a) die macedonische Linie mit dem Hauptsitze in Salonik, b) die griechische Linie mit dem Hauptsitze in Pyräus, c) die anatolische Linie mit dem Hauptsitze in Smyrna und d) die kretanische Linie mit dem Hauptsitze in Candia.

Die macedonische Linie, auf welcher der Verkehr bereits eröffnet wurde, läuft folgende Häfen an: Konstantinopel, Dardanelen (Cranakkale), Dedeagatsch, Porto Lagos, Cavale, Athos und Salonik.

Die Bedienung geschieht einmal wöchentlich mittelst direkten Eilpostdampfers zwischen Konstantinopel und Salonik und einmal wöchentlich mittelst Frachtdampfer, welche die Dardanelen und Dedeagatsch obligatorisch, die anderen Häfen nach Bedarf berühren.

— Die der Generaldirektion der Verwaltung der Staatsmonopole unterstehende **Flussschifffahrt auf der Donau** hat bereits die diesjährige Schifffahrtskampagne mit ausgedehnteren Verkehrsbeziehungen eröffnet.

— Im Laufe des Jahres 1897 wurden in den rumänischen **Eisenbahnwerkstätten** im Durchschnitt 1 968 Arbeiter beschäftigt, von welchen 1 063 auf die Bukarester Werkstätten entfallen. Der Werth der hergestellten Arbeiten beläuft sich auf 6 897 035 Frcs., wovon 1 301 924 Frcs. auf die Ausbesserung von Lokomotiven und 1 689 082 Frcs. auf die Ausbesserung und Erhaltung von Güter-, Gepäck- und Postwagen entfallen. Für Private wurden Arbeiten im Werthe von 176 849 Frcs. geliefert.

— Mit der Einführung von **Centralweichenanlagen** ist bei den rumänischen Eisenbahnen im Jahre 1890 begonnen worden und es sind bis jetzt mit solchen Anlagen 7 Stationen nach System „Siemens & Halske“, 27 Stationen nach System „Schnabel & Henning“ und 6 Stationen nach System „Max Jüdel & Co.“ versehen worden.

— Die **Einnahmen der rumänischen Staatsbahnen** belaufen sich für den Zeitabschnitt vom 1. Januar—4. Februar d. J. auf 4 475 661 Frcs., davon entfallen auf den Personenverkehr 1 490 231 Frcs., auf den Gepäckverkehr 39 129 Frcs., auf den Eilgutverkehr 272 875 Frcs. und auf den Frachtenverkehr 2 673 426 Frcs. Im Vergleiche mit dem gleichen Zeitraume des Vorjahres (3 560 461 Frcs.) ergibt sich demnach eine Mehreinnahme von 915 200 Frcs.

— **Eisenbahnunfall zwischen Barnova und Ciurna.** Der Schnellzug von Bukarest nach Jassy ist am 5. d. Mts. zwischen Barnova und Ciurna entgleist. Ein Reisender und ein Heizer wurden getödtet, 14 Personen wurden verwundet. Der Postwagen wurde zertrümmert, doch blieben die in demselben beschäftigten Beamten unversehrt.

Vereinsausland.

— Die **luxemburgische Haushaltsberathung** geht in der Regel nicht ohne eine Reihe kritischer Aeusserungen gegen die kaiserliche **Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen** vorüber, der bekanntlich der Betrieb der Wilhelm-Luxemburgbahn obliegt. Der Generaldirektor der öffentlichen Arbeiten Rischard hat in einer der letzten Kammersitzungen diese Ausstellungen kurz und bündig mit der Feststellung abgefertigt, dass die Reichsbahnverwaltung ihren vertragsmässigen Verpflichtungen pünktlich nachkomme, so dass zu Beschwerden keine Handhabe vorliege. Die Regierung lehne es ein für allemal entschieden ab, sich in Betriebsfragen einzumischen, insofern die Berechtigung dazu nicht durch die Verträge und Bedingungshefte gegeben sei. Zum Beweise der vorzüglichen Betriebsführung hob Herr Rischard hervor, dass das ganze vorige Jahr hindurch nicht ein einziger Bahnunfall vorgekommen sei, ein Ergebniss, das wohl keine Bahn von derselben Bedeutung aufzuweisen habe. Endlich wies er noch auf die ausgezeichnete Behandlung hin, deren sich die im Reichsbahndienst angestellten Luxemburger erfreuten. Diese Beamten bezögen hohe Gehälter und Pensionen, und den Arbeitern lasse die Verwaltung manche der durch die soziale Gesetzgebung Deutschlands ins Leben gerufenen Wohlthaten zukommen. Man gibt nur der Wahrheit die Ehre, wenn man anerkennt, dass die luxemburgischen Reichsbeamten heute die bestgestellten Beamten in unserm kleinen Staate sind. („Köln. Ztg.“)

— **Eisenbahnunfall bei Tirlemont.** In einem nach Deutschland bestimmten Eisenbahnzug mit Pferden fuhr am 7. d. Mts. bei der Station Tirlemont (belgische Staatsbahn) ein Güterzug von der Seite hinein. Etwa zehn Stallverschläge wurden zermalmt, eine grosse Anzahl von Pferden wurden getödtet oder verletzt. Menschen sind nicht zu Schaden gekommen.

— Der **Voranschlag der schweizerischen Nordostbahn für 1899** weist einen Ueberschuss der Gesammteinnahmen von 12 539 088 Frcs. aus, also 131 294 Frcs. mehr als die approximative Berechnung für 1898 ergab. Die Vermehrung der Personalkosten wird 1899 202 832 Frcs. betragen. In den Erneuerungsfonds sind vom diesjährigen Betriebsertrag 1 050 000 Frcs. zu legen, womit der Bestand des Fonds auf 11 511 074 Frcs. ansteigt. In den Versicherungsfonds werden 100 000 Frcs. gelegt und erreicht derselbe die Höhe von 1 187 103 Frcs. Die Baukosten sollen 1899 betragen (Bötzbergbahn und Koblenz-Stein inbegriffen) 4 375 650 Frcs., dazu für die neuen Linien 482 091 Frcs. Die Direktion macht dem Verwaltungsrathe den Vorschlag, eine neue Art von Abonnements einzuführen, von denen sie glaubt, dass insbesondere Handelsleute, die ein- oder zweimal wöchentlich zu Märkten reisen, sowie Beamte und Schüler sie benutzen würden: nämlich für 50 oder für 100 Hin- und Rückfahrten in 12 Monaten und zwar jene zu 50 %, diese zu 75 % der für Ganzjahresabonnements mit 360 Hin- und Rückfahrten bestehenden Sätze.

— **Arbeiterstreik am Simplontunnel.** Sämmtliche Arbeiter am Simplontunnel streiken wegen Lohndifferenzen; die Arbeiten sind vollständig eingestellt. Bis jetzt wurden nur zwei Verhaftungen vorgenommen. Es wurden umfassende Vorsichtsmaassregeln getroffen, doch verhalten sich die Streikenden ruhig. Die Unternehmer erwarteten für Freitag den 10. d. Mts. die Wiederaufnahme der Arbeiten.

— **Der russische Handelsverkehr nach den mittelasiatischen und sibirischen Absatzmärkten sowie die Schaffung von Verkehrserleichterungen** nach jenen Gebieten hin, von denen sich Russland namentlich für die Zukunft so viel verspricht, sind fortgehend Gegenstand der Bemühungen der Staatsbahnverwaltung. So finden wir neuerdings abermals in amtlichen Blättern und in der Tagespresse über mehrere Anordnungen berichtet, die den vorliegenden Zweck verfolgen. Es ist unter anderem das Ministerium der Verkehrsanstalten, nachdem die Transkaspibahn in dessen Verwaltung übergegangen ist, in Verhandlungen mit der russischen Gesellschaft für Dampfschifffahrt und Handel darüber eingetreten, dass ein direkter Personenverkehr eingeführt werde von den Stationen der genannten Eisenbahn, mit Hilfe der Dampfschifffahrtsgesellschaft „Kawkas und Merkuri“ und der transkaukasischen Eisenbahn, bis zu den Häfen Smirna, Piräus, Jaffa und Alexandria und zurück zu denselben Stationen der Transkaspi-Eisenbahn. Der „Handels- und Industriezeitung“ zufolge soll dieser Verkehr vom 1. Mai d. J. eingeführt werden.

Ebenso wird der Güterverkehr schon seit längerer Zeit nach Mittelasien dadurch gefördert, dass nicht nur von Russland aus in jenem Gebiete über die Transkaspibahn direkte kombinirte Eisenbahn- und Schifffahrtstarife eingeführt sind, sondern dass man auch von den Häfen Westeuropas über die baltischen Häfen sogenannte direkte überseeische Tarife zur Einführung gebracht hat, die dem westeuropäischen Handel und der Industrie die Möglichkeit gewähren, nach jenen entlegenen Gebieten ihre Produkte ohne Zwischenvermittelung absetzen zu können.

Ein Missstand stellte sich der ungehinderten Entwickelung dieses Verkehres in Bezug auf die Verantwortlichkeit für Beschädigung und Manko entgegen.

Einer bestehenden Bestimmung zufolge übernehmen die an diesem Verkehr betheiligten Eisenbahnen die im allgemeinen Statut der russischen Eisenbahnen (Eisenbahngesetz vom Jahre 1885) vorgesehene volle Verantwortlichkeit für Manko und Beschädigung der beförderten Güter; die an diesem direkten Verkehr betheiligten Dampfergesellschaften haften dagegen nicht für die während des Seetransportes erfolgten Beschädigungen oder für das Manko, wenn die äussere Verpackung der Waare unbeschädigt ist, auch selbst dann nicht, wenn beim Oeffnen der Kolli untrügliche Zeichen einer stattgefundenen Beraubung festgestellt werden, was natürlich häufige Klagen der Waareneigenthümer zur Folge hat. Darum ist nun im Ministerium der Verkehrsanstalten die Frage angeregt worden, die einschlägigen Bestimmungen dahin abzuändern, dass die Dampfergesellschaften auf gleicher Grundlage einer Verantwortlichkeit unterliegen sollen, wie die Eisenbahnen, und hofft man dadurch dem Verkehr nicht nur grössere Sicherheit, sondern auch eine Belebung zu theil werden zu lassen. Es muss anerkannt werden, dass die Bestrebungen zweifellos einen wohlthuenden Einfluss auf die Entwickelung, mindestens aber auf die Sicherung des bereits bestehenden Handelsverkehres nach den mittelasiatischen Absatzmärkten ausüben könnte, der sich auch, nach amtlichen Mittheilungen, im Jahre 1898 stark gehoben hat, und sich namentlich auf Kosten des englischen Handels in bemerkenswerthem Umfange erweitert haben soll. Kaschmir, Tibet und Chinesisch-Turkestan waren früher gute Abnehmer englischer Waaren, welche ihnen über Indien zugeführt wurden. Noch in dem Jahrzehnt zwischen 1886 und 1896 hatte sich die Einfuhr aus Indien nach jenen Ländern mehr als verdoppelt. Seitdem aber ist sie anhaltend und rasch gesunken, so wissen russische Quellen zu berichten, und es wird von russischer Seite für die Zukunft erwartet, dass ihr völliges Aufhören nur noch eine Frage kurzbemessener Frist sein dürfte. In den centralasiatischen Ländern folgt der russische Handel der russischen Flagge und mehr noch dem russischen Eisenbahnbau, der die transkaspischen Gegenden unter völlig neue wirthschaftliche Daseinsbedingungen stellt. Ueberall werden die anglo-indischen Händler und Waaren von der russischen Konkurrenz aus dem Felde geschlagen. Die Bazare aller Städte sind überfüllt mit Moskauer Baumwollzeugen und Seidenstoffen, mit Lampen, Petroleum, Stearinkerzen, Seifen, Honig, Zucker, Porzellan, Eisengeschirren, Messern, Streichhölzern und tausenderlei anderen Artikeln russischer Provenienz, während an englischen Industrieerzeugnissen nur solche marktgängig geblieben sind, welche Russland nicht oder wenigstens noch nicht zu lohnenden Bedingungen zu produziren imstande ist. Im laufenden Jahre wird die Transkaspibahn bis Andishan weitergeführt werden, was mit einer abermaligen Vorschiebung der russischen und entsprechendem Zurückdrängen der anglo-indischen Konkurrenzsphäre gleichbedeutend ist.

Neben diesen, wie es scheint, erfolgreichen Bemühungen in Centralasien vorzudringen und daselbst immer festeren Fuss zu fassen, wird der nördliche Theil des gewaltigen Kontinentes keineswegs vernachlässigt. Auch hier werden alle möglichen Anstrengungen gemacht, den Verkehr mit den von der sibirischen Bahn berührten grossen Landestheilen möglichst bequem und nutzbringend zu machen.

Für den Personenverkehr wird zur Zeit auf der Alexandrowsker Fabrik der vierte sibirische Schnellzug aus Wagen der Nikolai-Eisenbahn zusammengestellt, dieser Zug soll ebenso wie die ersten drei luxuriös nach jeder Richtung hin ausgestattet werden, sodass dann wohl zunächst und solange noch kein durchgehender Eisenbahnverkehr bis Port Arthur möglich ist, dem vorhandenen Bedürfnisse nach Luxuszügen Genüge geleistet sein wird.

Zur Erleichterung des Verkehres mit dem Westen Europas soll im Güterverkehre demnächst eine Transitbeförderung ausländischer Güter auf den russischen Bahnen von den Grenzstationen des europäischen Russlands bis Irkutsk ohne Zollabfertigung dieser Güter (gleich beim Eintreffen in Russland) zugelassen werden. Man ist der Meinung, dass damit der Verkehr mit Erzeugnissen der Industrie und Gegenständen des Handels nicht unwesentlich erleichtert werden wird.

— Bekanntlich sind seit dem 1. Januar d. J. auf einigen Eisenbahnen **Wagen I. und II. Klasse mit numerirten Schlafplätzen** eingeführt worden gegen eine Zuzahlung von 1,50 R. pro Platz. Gegenwärtig wird nun, wie wir der „Handels- und Industriezeitung“ entnehmen, von den Chefs dieser Eisenbahnen mitgetheilt, dass das Publikum diese Neueinführung sehr sympathisch begrüsst hat und von der neuen Einrichtung reichlichen Gebrauch macht. Ausserdem macht sich jetzt eine viel grössere Ordnung bei der Placirung der Reisenden als Folge der Neueinrichtung bemerkbar, besonders auf grossen Zweigstationen und zur Nachtzeit.

— **Benzinexplosion in einem Zuge zwischen St. Petersburg und Dwinsk.** In dem am 4. d. Mts. Abends von St. Petersburg nach Dwinsk abgegangenen Personenzuge ist ein Wagen III. Klasse durch die Explosion eines mit Benzin gefüllten Ballons verbrannt. Sechs Frauen und ein Mann wurden getödtet; 16 Personen wurden schwer verwundet ins Krankenhaus gebracht.

— **Moskauer Ringbahn.** Ueber das lange geplante Unternehmen, Moskau mit einer Ringbahn auszustatten, finden wir eine kurze Mittheilung in Petersburger Zeitungen, nach der auf Grund der Pläne und Aufstellungen, welche jedoch noch der Bestätigung bedürfen, die Hauptlinie der projektirten Moskauer Ringbahn eine Ausdehnung von 40²/₃ Werst (43,03 km) und die Ausdehnung der Verbindungszweigbahnen mit den Bahnhöfen für den Fernverkehr und einzelnen wichtigen industriellen Etablissements eine Länge von 60¹/₂ Werst (64,55 km) erreichen, wobei 14 Stationen und 16 Haltepunkte in Aussicht genommen worden sind. An zehn Punkten wird die Ringbahn über die Linien der in Moskau einmündenden Eisenbahnen führen und in fünf Fällen unter denselben durch. Strassenüberbrückungen sind an 18 Punkten projektirt, neue Ueberbrückungen des Moskwaflusses an vier und des Jausaflusses an drei Punkten. Die ganze Bahn zerfällt in neun Sektionen.

Die Baukosten würden, soweit bisher hierüber Nachrichten in die Oeffentlichkeit gedrungen sind, recht bedeutend sein, denn Moskau ist bekanntlich auf Hügeln erbaut, so dass die Terrainverhältnisse zweifellos nicht geringe Schwierigkeiten bieten werden.

Für den Moskauer Verkehr wird die Ringbahn aber gewiss von grossem Vortheil sein, denn die neun Bahnen, die demnächst nach Moskau einmünden, benutzen zum Theil weit von einander abliegende Bahnhöfe und erschweren damit den Verkehr ganz ungemein.

— Im Kolonialetat für **Deutschostafrika** werden 2 000 000 ℳ für Erwerb, Instandsetzung und Betrieb der **Eisenbahn Tanga-Muhesa** sowie zur Inangriffnahme ihrer Fortsetzung bis Korogwe gefordert. Im Budgetausschuss des Reichstages knüpften sich daran längere Verhandlungen. Kolonialdirektor von Buchka führte aus, dass die Eisenbahnstrecke durch Ingenieure geprüft worden sei; es habe sich herausgestellt, dass der Werth des vorhandenen Materials dem Preise entspreche. Man könne auf Deckung der Betriebskosten rechnen. Von dem Betriebe der Bahn sei ein belebender Einfluss auf die gesammte wirthschaftliche Entwickelung des angrenzenden, durch grosse Fruchtbarkeit sich auszeichnenden Gebietes mit Sicherheit zu erwarten und in demselben Maasse eine Steigerung des Verkehres und damit auch eine Rentabilität des Unternehmens in Aussicht zu nehmen. Dagegen erachtete der Abg. Richter die Zurückzahlung der 25 % des eingezahlten Aktienkapitals von 2 000 000 ℳ für ungerechtfertigt. Die verheissene Rentabilität sei Zukunftsmusik, man werde zufrieden sein, wenn man die Betriebskosten herausschlage. Graf Arnim hob hervor, dass die Aussichten auf Rentabilität steigen, wenn die Bahn weitergebaut werde. Die Frachtsätze seien allerdings hoch, aber die Plantagenbesitzer würden immer einen grossen Vortheil von der Bahnbeförderung haben. Der Eisenbahnbau könnte etwas mehr beschleunigt werden; man solle sich an den Engländern ein Beispiel nehmen. Die bisher gemachten Fehler beim Bahnbau rühren vielleicht daher, dass man nur deutsche Baumeister verwendet habe. (?) Direktor von Buchka hoffte, dass sich in kurzer Zeit auch das Privatkapital an den Bahnbauten in den Kolonien betheiligen werde. Es sei moralische Pflicht des Reiches, die Bahn zu übernehmen. Bereits beständen in Usambara sieben grosse Pflanzungen, andere seien in Aussicht genommen. Es werden nach angestellter Schätzung nächstens gegen 100 000 Centner Kaffee zum Versand gelangen. Auch in sanitärer Beziehung habe die Bahn eine grosse Bedeutung. Von einer Seite werde gegen die Regierungen der Vorwurf erhoben, sie forderten zu viel, von der anderen, sie gingen nicht schnell genug vor. Das Richtige werde in der Mitte liegen. Wenn die 250 000 ℳ hier bewilligt werden, so könne die Bahn bis Muhesa ausgebaut werden. Dies genüge vorläufig. Graf Stolberg-Wernigerode meinte, der Hauptfehler liege darin, dass wir keine schiffbaren Flüsse haben. Diesen Mangel müssen wir also

durch Eisenbahnen ausgleichen. In England gibt der Staat die Zinsgarantie. Es sei dies der schlechteste Weg, denn, wenn die Bahn rentire, so erhielte das Reich nichts, rentire sie aber nicht, so trage das Reich die Lasten. Ob die Bahn zu theuer geschätzt sei, darüber maasse er sich ein Urtheil nicht an, sondern verlasse sich auf die Regierung. Er halte für möglich, dass die Bahn möglichst billig gebaut werde. Ob die preussischen Eisenbahntechniker gerade billig bauen, bezweifle er. Hinsichtlich der Spurweite erkläre er sich für möglichst grosse Spurweite. Finanzdirektor von Bennigsen schilderte aus eigener Erfahrung Usambara als ein sehr fruchtbares Land. Er habe selbst die Bahn bereist. Das von ihr durchlaufene Gebiet habe sehr günstige Aussichten. Der Preis sei nicht zu hoch, die Regierung werde mit Uebernahme der Bahn ein gutes Geschäft machen. Schliesslich wurden statt der geforderten 2 000 000 *M.* nur 1 750 000 *M.* bewilligt.

Nach dem Bericht der „Freis. Ztg." äusserte Direktor von Buchka noch, dass er im Plenum eine Anregung erwarte zur demnächstigen Weiterfortführung der Bahn von Korogwe nach Massinde und Momba. Auch sprach er sich sehr sympathisch für den Bau einer afrikanischen Centralbahn nach dem Tanganyikasee aus.

Bei der Berathung des Kolonialetats für **Deutsch-Südwestafrika** wurde die Forderung zur Fortführung der Eisenbahn von **Swakopmund nach Windhoek** im Betrage von 2 300 000 *M.* mehrfach angegriffen. Auf Anfrage theilte Direktor von Buchka mit, dass die Bahn 380 km lang werden und in zwei bis drei Jahren fertiggestellt sein solle. Abg. Frese hält die Kolonie nicht für sehr werthvoll, empfahl das Tempo zu verlangsamen und beantragte 100 000 *M.* abzustreichen, da nach seiner Meinung Südwestafrika im wesentlichen nur Werth als Tauschobjekt habe. Dieser Ansicht trat Direktor von Buchka entschieden entgegen.

— **Afrikanische Südnordbahn.** Aus kolonialen Kreisen wird dem „Hamb. Corresp." geschrieben: „Cecil Rhodes ist thatsächlich in Berlin um Genehmigung zum Bau einer durch Deutsch-Ostafrika zu führenden Südnordbahn eingekommen. Die Regierung wird das englische Projekt nur unter besonderen Garantien genehmigen und auch nur dann, wenn sich das von deutschen Interessenten aufgestellte Projekt nicht verwirklichen sollte: Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Udjidje am Tanganyikasee mit zwei Zweigbahnen, die nördliche Zweigbahn von Tabora zum Viktoriasee, die südliche von Tabora zum Anschluss mit der englischen Südbahn."

Hierzu bemerkt das genannte Blatt: „Wir halten solche Garantien auch für unerlässlich, aber wir sind der Ansicht, dass die Bahn, wenn sie überhaupt gebaut wird, allerdings durch deutsches Gebiet und nicht durch kongostaatliches gehen sollte. Das wird man bei etwaigen Verhandlungen im Auge zu behalten haben. Dass der deutsche Eisenbahnbau Herrn Cecil Rhodes zuvorkommen werde, ist leider nicht sehr wahrscheinlich."

Allgemeines.

— **John Cook,** der Nestor der Reiseführer und bis vor kurzem Chef des weltbekannten Reisebüreaus Thomas Cook & Sohn, ist am 4. d. Mts., 64 Jahre alt, an den Folgen der Krankheit gestorben, die er sich während der Palästinafahrt des deutschen Kaisers zugezogen hatte und ihn zwang, sich zur Ruhe zu setzen. Obschon er erst seit 1864 dem von seinem Vater Thomas gegründeten Reisegeschäft angehörte, hat John M. Cook doch schon 1851 als Vorstand der Abtheilung für Vergnügungsfahrten seine Sporen verdient, indem er 160 000 Ausflügler zum Besuch der ersten grossen Weltausstellung in London geleitete. Zwischen 1855 und 1873 hat der unermüdliche Mann, wie man aus seinem Tagebuche erfährt, durchschnittlich 100 Nächte im Jahre im Bahnzuge oder auf dem Dampfer geschlafen und 50 000 englische Meilen auf Reisen zurückgelegt, ohne dabei sein Geschäft in Fleetstreet zu vernachlässigen. In seiner Arbeit, die sich auf alle Welttheile erstreckte, ist er in den letzten Jahren durch seine drei Söhne unterstützt worden. Merkwürdig sind die Beziehungen, die dieser kluge Geschäftsmann mit der britischen Regierung und derjenigen des Chediw von Aegypten unterhielt. 1870 wurde er vom Chediw zum Agenten für Nilfahrten ernannt und in dieser Eigenschaft hat Cook das heutige Aegypten mitschaffen geholfen. Als Lord Beaconsfield die Insel Cypern in Besitz nahm, wurde Cook von der britischen Regierung über die besten Mittel zur Entwickelung der Insel befragt. Noch grösser waren die Dienste, die der kundige Mann 1884 und 1885 der britischen Kriegsverwaltung leistete, als Lord Wolseley zum Entsatze des Generals Gordon nach Chartum abgeschickt wurde. Damals hat Cook bis zum zweiten Katarakte bei Wady Halfa 11 000 und 7 000 ägyptische Truppen mit 130 t Kriegsmaterial und Vorräthen, 800 Booten und 60 000 t Steinkohle mittelst 27 Tag und Nacht laufenden Nildampfern und 6 000 Eisenbahnwagen befördert.

— **Einschienige elektrische Eisenbahn.** Das österreichische Konsulat in Liverpool schreibt in seinem Januarberichte: Herr F. B. Behr, Mitglied des Institute of Civil Engineers, London, hielt hier einen Vortrag über eine von ihm geplante einschienige Eisenbahnverbindung zwischen Liverpool und Manchester mittelst Elektrizität, durch welche die Strecke in 18 Minuten zurückgelegt werden könnte. Der Zug soll aus einem einzigen 100 Reisende enthaltenden Wagen bestehen, welcher auf einer 4 Fuss über dem Erdboden auf 3¼ Fuss von einander entfernten Böcken stehenden Schiene laufen soll. Der Wagen wird 8 Räder haben, von denen die 4 mittleren mittelst Elektrizität getrieben werden, während die Triebkraft durch eine der Schiene entlang laufende Stahlplatte geliefert werden würde. An den Rädern soll der Mechanismus, und zwar 4 elektrische Motore von je 200 PS angebracht werden, welche den 60 Fuss langen und 10 Fuss 10 Inches breiten Wagen 120 bis 130 Meilen in der Stunde propelliren könnten. Die Konstruktion einer solchen Linie wurde von Behr auf 400 000 £, die Kosten des Landes und der Einfahrten in die 2 Städte auf 1 000 000 £ oder im ganzen 1 400 000 £ geschätzt. Angenommen, dass 132 Züge in jeder Richtung im Tage abgelassen werden, die Anzahl der Reisenden 50 pro Zug oder 6 600 pro Tag, wovon 4 000 15 £ pro Jahr und der Rest 3 £ pro Rückfahrkarte zahlen würden, so ergäbe sich eine jährliche Einnahme von 201 350 £. Die elektrische Kraft würde 70 000 £ im Jahre kosten, die Reparaturen 20 000 £ und wenn noch 30 000 £ dem Reservefonds gutgeschrieben werden, bliebe ein Reingewinn von 101 000 £, welcher, falls das Kapital der Gesellschaft 1 500 000 £ auf 500 000 £ 4 % Hypotheken, 500 000 £ 5 % Hypotheken und 500 000 £ gewöhnliche Aktien vertheilt sein würde, die Interessen auf die zwei erstgenannten und eine 10 % Dividende auf die letztgenannte Aktie gestatten würde.

— **Eiertransport in Konservenbüchsen.** Einen mit jedem Jahre an Wichtigkeit gewinnenden Artikel der russischen Ausfuhr bilden bekanntlich die Hühnereier, die in grossen Massen nach Deutschland und den übrigen nördlicheren Staaten Westeuropas versandt werden. Besonders grosse Mengen werden an den englischen Markt geliefert, und hier bringen die russischen Exporteure ein eigenthümliches Mittel in Anwendung, um die grossen Verluste zu vermeiden, die ihnen aus der Zerbrechlichkeit ihrer Waare und deren Neigung, auf dem Transporte bei heisser Witterung leicht zu verderben, erwachsen. Ein grosser Theil der für diesen Markt bestimmten Eier wird nämlich, wie wir in der „Post" lesen, nicht mehr in der Schale dorthin versandt, sondern ihr Inhalt wird in Blechbüchsen entleert, die man dann nach Art der Konservenbüchsen luftdicht verschliesst. Dem Inhalte mengt man verschiedene, den Geschmack nicht beeinträchtigende konservirende Salze bei. Auf dem Londoner Markte werden Hühnereier in der Schale mit 8 R. pro Pud (16,4 kg) bezahlt, in Blechbüchsen, als Eikonserven, dagegen nur mit 5 R. pro Pud. Dennoch kommt diese letztere Art der Versendung immer mehr in Aufnahme, der Bequemlichkeit und der Sicherheit des Transportes wegen; denn der Verlust, den die Waare durch Bruch bei den mehrfachen Umladungen aus den Wagen in die Dampfschiffe und dann in England wieder in die Wagen erleidet, ist meist ein so grosser, dass die vorerwähnte Preisdifferenz bei Versendung der Eier als Konserve mehr als ausgeglichen wird.

— Der Ausschuss für die Aufstellung von **Preisaufgaben des Vereins für Eisenbahnkunde zu Berlin** hat für den **31. März 1900** dem Verein die folgenden beiden Aufgaben I und II zur Auswahl unterbreitet und vorgeschlagen, für die Bearbeitung einen Preis von 2 000 *M.* auszusetzen. Ferner beantragt derselbe, auch die Aufgabe III, für deren Lösung ein Preis von 500 *M.* auszusetzen wäre, auszuschreiben. Eine Beschlussfassung wird in der Sitzung am 14. d. Mts. erfolgen.

I. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen ist eine wissenschaftliche Darstellung der Grundzüge für die Anordnung von Bahnen mit gemischtem Betrieb — Reibungsstrecken und Zahnstrecken — zu geben.

Es sind namentlich die Verhältnisse klar zu legen, unter denen die Anwendung des gemischten Betriebes mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der Bahn und auf die jährlichen Verkehrskosten zweckmässig sein wird oder doch in Frage kommen kann gegenüber der einfachen Reibungsbahn. Dabei sind die für die Linienführung grundlegenden Beziehungen zu entwickeln, in denen die maassgebenden Neigungen auf den Zahn- und Reibungsstrecken zweckmässig zu einander zu halten sind. Bei dem Vergleich der Betriebskosten auf Bahnen gemischten Be-

triebes mit denen des einfachen Reibungsbetriebes ist die wirkliche Betriebskostenerhöhung, die durch die Anwendung der Zahnstange entsteht, möglichst zutreffend zu ermitteln, wobei die durch Kleinheit der betreffenden Bahnlinien veranlasste Erhöhung der auf das Zugkilometer entfallenden allgemeinen Kosten auszuscheiden sind.

II. Die Entwickelung des deutschen Gütertarifes, Theil I, von seiner Einführung bis zur Gegenwart.

Nach einer kurzen übersichtlichen Schilderung der Entstehung des deutschen Gütertarifes Theil I (Tarifreformbestrebungen von 1873 bis 1877) sind der Tarif und die zu seiner Fortbildung eingesetzten Organe (ständige Tarifkommission, Ausschuss der Verkehrsinteressenten, Generalkonferenz) in ihren Grundzügen darzulegen, ihre Thätigkeit ist zu schildern und die in ihrer Zuständigkeit und Zusammensetzung vorgenommenen Aenderungen sind zu erörtern. — Daran soll sich anschliessen eine sorgfältige, das gesammte vorliegende Material benutzende und alle Einzelheiten umfassende Darstellung der Aenderungen des Tarifes bis zur Gegenwart (als Endpunkt empfiehlt sich der 1. April 1899). — Von besonderer Wichtigkeit sind die Aenderungen des Tarifschemas, der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation. Die Aenderung der letzteren sind nicht nur vollständig — vielleicht in übersichtlicher tabellarischer Form — aufzuzählen, sondern es ist auch erwünscht, wenn wenigstens bei einigen Hauptartikeln die wirthschaftliche und finanzielle Bedeutung erörtert und kritisch beleuchtet wird. Unter denselben Gesichtspunkten sind auch die Aenderungen des Schemas und der allgemeinen Tarifvorschriften zu behandeln, während es genügt, wenn auf die Abschnitte A und C (Verkehrsordnung nebst Zusatzbestimmung und Nebengebührentarif) kürzer eingegangen wird. — Auf diesen geschichtlichen Theil soll eine Gegenüberstellung des Tarifes in seiner ältesten und seiner jetzigen Gestalt und eine Vergleichung beider folgen, wobei wiederum die Bedeutung dieser Entwickelung sowohl für die Eisenbahnen als für die Verfrachter thunlichst nach ihrer politischen, volkswirthschaftlichen und finanziellen Seite zu prüfen ist. Es wäre erwünscht, wenn dabei auch Vorschläge über die weitere Fortbildung des Tarifes, insbesondere über die Möglichkeit einer Vereinfachung gemacht würden, wobei auch auf die bei den verschiedenen Bahnen bestehenden Ausnahmetarife eingegangen werden könnte.

III. Entwurf einer selbstthätigen Wegeschranke für unbewachte Wegeübergänge.

Dieselbe hat folgende Bedingungen zu erfüllen: 1. sie soll sich vermittelst Auslösung durch den fahrenden Zug, etwa zwei Minuten bevor der Zug den Uebergang erreicht, selbstthätig schliessen und nach Vorbeifahrt des Zuges wieder selbstthätig öffnen; 2. dem Schliessen der Schranke muss während einer Dauer von etwa 20 Sekunden ein warnendes Läuten vorausgehen; 3. die Schliessbewegung der Schranke darf keine zu rasche sein; so dass jedenfalls Beschädigungen durch zu plötzliches Niedergehen der Schranken ausgeschlossen sind; 4. die geschlossenen Schranken müssen sich von Personen, die auf dem Wegeübergange eingeschlossen sind, von Hand öffnen lassen, sie sollen sich demnächst aber von selbst wieder langsam schliessen; 5. bei geschlossenen Schranken soll der Wegeübergang beleuchtet sein; 6. eine Beschränkung der Umgrenzung des lichten Raumes ist unzulässig."

Mit Rücksicht auf die grosse Entfernung, auf welche die Auslösung durch den Zug erfolgen muss, wird sich die Anwendung von Elektrizität (Starkstrom) empfehlen. Etwaige Patentrechte bleiben dem Verfasser gewahrt.

Eisenbahnverwaltung und Finanzverwaltung.

In seiner Rede hatte der Abg. Macco missliebig bemerkt, dass der Herr Finanzminister sich an der Verwaltung der Staatseisenbahnen zu weit betheilige, indem er beispielsweise Kommissare entsende, um Projekte der Staatseisenbahnverwaltung an Ort und Stelle mit zu prüfen, und auch in manchen anderen Beziehungen sich in die Verwaltung der Staatseisenbahnen einmische.

Darauf erwiderte Minister Thielen: „Ich setze voraus, der Herr Abg. Macco ist in den Verfassungsverhältnissen noch nicht so genau zu Hause, sonst würde er jedenfalls wissen, dass der Herr Finanzminister bei Veranschlagung aller Positionen des Etats, die finanziell von irgend welcher Bedeutung sind, verfassungsmässig mitzuwirken hat, und dass ausserdem für die Verwendung des Dispositionsfonds von 50 000 000 *M.* die Zustimmung des Finanzministers ausdrücklich vorgesehen ist. Es war daher durchaus berechtigt und natürlich, dass der Herr Finanzminister einen seiner Herren Kommissare mitschickte, um ein Projekt zu prüfen, welches à conto des 50 Millionenfonds ausgeführt werden sollte."

Schon im Budgetausschuss war, wie der Berichterstatter Abg. Möller bemerkte, hervorgehoben worden, was freilich damals und jetzt wieder bestritten wurde, dass die Vollmachten des jetzigen Herrn Eisenbahnministers erheblich beschnitten seien gegenüber den Vollmachten, die Herr Minister v. Maybach sich erbeten hatte zur Zeit, als er die Verstaatlichung durchzuführen hatte. Es wurde wiederum beklagt, dass in technischen Dingen die Einspruchsmöglichkeit des Herrn Finanzministers zu gross sei, und dass gerade bei dem in Aussicht genommenen erheblichen Erweiterungsbau der Eisenbahnen, bei dem Neubau der Stationen und der Strecken, der Genius des Ingenieurs und des Architekten, der diese Pläne aufzustellen hat, vielfach gebrochen werde, wenn die höhere Instanz, ohne die praktische Kenntniss des Entwerfers zu haben, häufig eingreife, beschneide und die Dinge verkleinere und entgegen dem als praktisch von der Lokalstelle erkannten Werth die Projekte herunterdrücke.

Die Frage, ob der fiskalische Einfluss des Finanzministers auf den Eisenbahnminister im einzelnen Falle zu weit geht, erörterte auch der Abg. Ehlers. Das seien Personenfragen. „Ich kann mir sehr gut denken," äusserte er, „dass einmal der Fall eintreten könnte — und ich glaube, wir haben ihn sogar schon gehabt —, wo der Eisenbahnminister seiner ganzen Person nach der stärkere ist. Ich glaube, es war nicht ganz ungefährlich, diejenige Zeit, wo der Herr Eisenbahnminister nächst dem damaligen Reichskanzler doch thatsächlich der mächtigste Mann nicht bloss in Preussen, sondern auch im Deutschen Reiche war. Die Forderung, die mein verehrter Herr Vorredner aufstellte, dass die Eisenbahnen vor allem ihr Augenmerk auf die Hebung des Gewerbefleisses, des Verkehres zu richten hätten, unbekümmert um die finanziellen Ergebnisse für den Staat —, diese Auffassung hat nach meiner Ansicht keine geringen Bedenken. Die Wohlthätigkeit, ausgeübt von einer sehr mächtigen Staatsverwaltung, kann ganz ausserordentliche Nachtheile mit sich bringen."

Im Namen der konservativen Partei hob der Abg. Graf Moltke scharf hervor, „dass wir nicht für unbegrenzte, unbedingte Tarifermässigungen, nicht für den Schlachtruf ‚Tarifermässigung um jeden Preis' zu haben sind. Doch möchte ich mit ebenso grossem Nachdruck betonen, dass auch wir vollkommen auf der Ansicht stehen und stehen bleiben werden, dass unsere ganzen Verkehrseinrichtungen in erster Linie nicht als Zweigquelle des Staates, nicht als melkende Kuh zu betrachten sind, sondern dass die Verkehrseinrichtungen in erster Linie dem Verkehr selbst zu dienen haben. So viel wird aber dabei klar, dass Selbständigkeit, sogar eine sehr bedeutende Selbständigkeit für ein so umfassendes Institut, wie die Staatsbahnverwaltung es darstellt, eine Anforderung von erster Bedeutung ist. Diese Selbständigkeit nach der technischen Seite hin — und die wird wohl nicht wesentlich beschränkt sein — und nach der wirthschaftlichen Seite hin ist ihr dringend zu wünschen und für mich eine erste Bedingung dafür, dass sich die ganze Einrichtung in der Folge dauernd als nutzbringend erweist.

Ich gehe persönlich von der Ansicht aus, dass die Staatseisenbahnen in Friedenszeiten, wie ich schon hervorgehoben habe, in erster Linie dazu da sind, der Fortentwickelung unseres Verkehres zu dienen, dienende Glieder zu sein, und ich kann nur zugeben, dass in Kriegsläuften, in schweren Perioden unserer nationalen Entwickelung die Sache einmal anders aufgefasst wird, durch den Zwang der Umstände anders aufgefasst werden muss. Dann wird die Eisenbahn allerdings wie alle anderen Verkehrsmittel lediglich den Staatszwecken als solchen dienen dürfen."

In einer längeren Rede verbreitete sich Finanzminister Dr. v. Miquel über die Verwendung von Ueberschüssen der Eisenbahnen und über die angeblich zu starke Beengung der Eisenbahnverwaltung durch die Finanzverwaltung, worüber verschiedene Abgeordnete Beschwerde geführt hatten. Dr. v. Miquel sagte u. a.: „Die Eisenbahnverwaltung ist ein integrirender Theil der ganzen Staats- und Finanzverwaltung, und es kann sich kein Finanzminister der Pflicht entziehen, seiner Verantwortlichkeit entsprechend, bei der Eisenbahnverwaltung kontrolirend mitzuwirken wie bei jedem anderen Theil unserer Staatsverwaltung. Eine solche Anforderung an einen Finanzminister heisst geradezu von ihm verlangen, dass er seine Pflicht und Schuldigkeit nicht thut.

Wie hat denn nun die Finanzverwaltung in den letzten Jahren die Eisenbahnverwaltung beschränkt? In den beiden letzten Jahren hat die Eisenbahnverwaltung mehr Mittel zur Disposition gehabt in Höhe von etwa rund 180 000 000 *M.* Diese Mittel sind noch längst nicht verbraucht; namentlich die 100 000 000 *M.*, die extraordinär als Dispositionsfonds für die

Eisenbahnverwaltung ausgeworfen sind, sind grösstentheils noch gar nicht verwendet. Wenn derartige plötzliche Steigerungen der Ausgaben der Eisenbahnverwaltung und die Mittel dafür der Eisenbahnverwaltung zur Disposition gestellt werden, dann kann man doch nicht über eine übermässig karge Behandlung klagen."

„Wir haben in diesem Augenblick einen Aufschwung unserer Industrie, wie man vielleicht behaupten kann, wie kein anderes Land der Welt. Das ist mit den heutigen Tarifen möglich gewesen. Wie will man mir beweisen, dass unsere Industrie rückwärts gehen oder stille stehen müsse in ihrer Entwickelung, wenn wir im grossen ganzen die jetzigen Tarife beibehalten?

Sodann, ist es denn so unberechtigt, wenn der Staat aus einem Unternehmen, in welchem er 7 Milliarden zu stecken hat, welches mit den allergrössten Risiken nach allen Richtungen hin verbunden ist, Risiken, die in der Entwickelung der Technik liegen, Risiken, wie sie — das ist das grösste Risiko — in dem fortwährenden Drängen auf Benutzung der Eisenbahnen zu anderen Zwecken als zur Aufbesserung der Staatsfinanzen liegen, — ist es, sage ich, so unberechtigt, wenn alle grösseren Kommunen aus ihren Betrieben, aus ihren Trambahnen, aus ihren Gaswerken, aus ihren Schlacht- und Viehhöfen auch Ueberschüsse haben, die vielleicht weit weniger berechtigt sind mit Rücksicht auf das grössere Risiko des Staates in der Eisenbahnverwaltung, und wenn niemand sich darüber beschwert, sondern alle Welt zufrieden ist, — ist es so unberechtigt, wenn er durch seinen Kredit die Ueberschüsse wesentlich vermehrt hat — früher der Zinsfuss 5 %, heute ist er 3 % —, ist es da so unberechtigt, dass der Staat von diesem Unternehmen auch einigen Vortheil hat? Ich bin überzeugt: diejenigen, die das heute nicht einsehen würden, wenn der Fall mal hereinträte und praktisch würde: entweder Einnahmen aus den Eisenbahnen oder Steuern, — würden wahrscheinlich selbst dahin kommen, zu sagen: es ist doch besser und bequemer und weniger schädlich, diese ‚indirekte Steuer'.

Das kann doch nicht bestritten werden, dass das verfassungsmässig ein Recht und eine Pflicht des Finanzministers ist, mitzuwirken von seinem Standpunkt bei dieser grossen Verwaltung, welche obendrein in unserer ganzen preussischen Staatsfinanzverwaltung dominirt. So lange ich nicht durch die Verfassung oder durch besondere Gesetze von dieser Pflicht entbunden bin, werde ich mich ihr unterziehen, so weit es möglich ist. Aber, meine Herren, die Vorstellungen über die Möglichkeit der Kontrole für diese riesige Verwaltung seitens des Finanzministers sind falsch. Formell habe ich die Mitverantwortlichkeit, thatsächlich kann ich sie nicht allein tragen. Denn ich kann diese riesige technische Verwaltung, die sich zersplittert in alle Provinzen, von meinem Standpunkte aus nicht genug übersehen, ob es die Centralverwaltung der Eisenbahnverwaltung selbst kann und in welchem Maasse, das kann ich nicht beurtheilen. Ich kann sie nicht genügend übersehen. Ich muss es mir gefallen lassen, wenn beispielsweise, wie im laufenden Etatsjahre, mir am Schluss desselben einfach mitgetheilt wird: der Ausgabeetat ist um 52 000 000 ℳ. überschritten. Ich kann das während des ganzen laufenden Jahres gar nicht wissen. Ich kann da auch sehr wenig kontroliren, ich kann wohl sagen: eine solche kolossale Ueberschreitung ist doch nicht allein durch die Vermehrung der Einnahmen, die Steigerung des Verkehres hervorgerufen. Im übrigen ist die Finanzverwaltung ausserstande, trotzdem ich ins Finanzministerium zwei sachkundige Männer hineingezogen habe, eine wirklich durchgreifende Kontrole zu üben. Das ist bei den anderen Betriebsverwaltungen ja auch schwer, aber bei einer solchen grossen Verwaltung geradezu unmöglich. Meine Herren, auch bei den Anforderungen — wenn z. B. der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten nach seiner Ueberzeugung als nothwendig verlangt, dass 15 km mit schweren Schienen belegt werden sollen —, wie soll ich ihm da sagen: nein, das kann ich nicht bewilligen, das ist mir zu viel? Er wird mir dann antworten: wollen Sie dann, Herr Finanzminister, für die Betriebssicherheit die Verantwortlichkeit übernehmen? Glauben Sie mir, meine Herren, und wenn einige von Ihnen einmal an meiner Stelle ein paar Jahre gesessen hätten, so würden Sie mir glauben, dass diese ganze Behauptung in betreff der Einengung der Verwaltung und der Verwendung der Mittel an Stellen, wo der Herr Eisenbahnminister es für nothwendig hält, eine reine Legende ist, und hierin liegt gerade eine wesentliche Gefahr. Denn eine auf sich gestellte, eine bestimmte Aufgabe zu lösen berufene technische Verwaltung kommt leicht aus dem Gleise der Allgemeinheit — ich beziehe das natürlich nicht auf die Gegenwart, sondern das ist meine allgemeine Anschauung —, wenn sie nicht ein Gegengewicht in einer kontrolirenden objektiven Instanz hat, welche ja nicht allein das Interesse dieser einen Verwaltung im Auge haben muss, sondern die Bedürfnisse des Landes nach allen Richtungen zu befriedigen gezwungen ist, eine gerechte Vertheilung der Mittel des Staates unter den einzelnen Ressorts vorzunehmen hat, und der die Aufgabe gestellt ist, die überall erforderlichen Mittel herbeizuschaffen.

Also diese Lehre, dass es eigentlich zweckmässiger sei, die Staatseisenbahnverwaltung von der Kontrole des Finanzministers gänzlich loszulösen, kann ich nicht acceptiren. Wenn Sie später einmal einen Finanzminister finden, der das thut, der nicht blos materiell, sondern auch formell-rechtlich einen Staat im Staate konstituirt, einen Eisenbahnstaat, so können Sie ja Erfahrungen machen auf diesem Gebiet. Was mich betrifft, so lange ich an dieser Stelle stehe, sind alle diese Versuche hoffnungslos.

Aber sie sind auch wirklich in der Praxis nicht nöthig, denn ich habe doch mit meinem Kollegen von der Eisenbahnverwaltung mich im wesentlichen immer verständigt. Da kommen ja wohl einzelne Meinungsverschiedenheiten vor; aber im grossen ganzen verfolgt mein Herr Kollege doch als Staatsminister auch das Ziel, die allgemeinen Staatsinteressen zu wahren, und es wird nicht dahin kommen, dass die Eisenbahnverwaltung lediglich an sich selbst denkt, an ihre spezielle Aufgabe: Verkehrserleichterung und Verkehrsverbesserung, — sondern so lange sie ein integrirender Theil der gesammten Staatsverwaltung bleibt, wird auch die Rücksicht auf die Gesammtinteressen des preussischen Staates in der Eisenbahnverwaltung obwalten."

Zu diesen Ausführungen erklärte Minister Thielen seine volle Zustimmung.

Seinerseits machte der Abg. Ehlers den Vorschlag, dass eine feste Abgabe seitens der Eisenbahnverwaltung an das Finanzministerium jährlich festgestellt und gezahlt wird, natürlicherweise nicht einmal, für alle Dauer, für alle Zeit, sondern mit Revision nach gewissen Zeiträumen und mit steigenden, vielleicht prozentualen Zuwendungen nach den kulturellen Bedürfnissen des Staates. Wir wollen in keiner Weise die Finanzverwaltung lahm legen, ohne dass die Absicht, die bei der Verstaatlichung obgewaltet hat: Einnahmequellen für den Staat zu schaffen, vollständig erfüllt werde.

Dieser Vorschlag wurde vom Finanzminister Dr. v. Miquel kurz abgethan, wenigstens in seiner Konsequenz in Gestalt der völligen Trennung der Finanzgebahrung der Eisenbahnverwaltung von der übrigen Staatsverwaltung. Minister Dr. v. Miquel sagte: „Auf die Frage wegen der Bildung eines selbständigen Eisenbahnkörpers, die natürlich auch selbständige Schulden machen müsste, wo die Einheitlichkeit des Staatsschuldenwesens in Preussen auch verschwinden würde, diesen kolossalen Rückschritt, den wir hier seit den Ministern Maassen und Motz machen würden, gehe ich gegenwärtig gar nicht ein, da die Sache hier nicht zur Diskussion steht. Aber ich glaube, wenn die Herren abgesehen von dieser allgemeinen Theorie mal an die Details der Ausführung dieses Gedankens gehen würden, so würden sie bald sagen: die Sache geht doch nicht."

Ferner führte Minister Dr. v. Miquel aus. „Ich bin sofort, als ich Minister wurde — ich habe das hier in den ersten Jahren schon entwickelt — sehr bedenklich dabei gewesen, in einem so erheblichen Maasse die Staatsausgaben auf die Ueberschüsse schwankender Natur der Eisenbahnen zu basiren, und wenn Sie einmal die letzten Jahre betrachten, so werden Sie gewiss finden, dass mein stetiges Bestreben dahin gegangen ist, andere Einnahmequellen als die Eisenbahnüberschüsse zu finden, um die wachsenden Ausgaben des Staates zu decken. Insofern stehe ich mit den Herren auf einem Boden, ich betrachte es als eine berechtigte Landesmelioration, wenn man weniger Ueberschüsse aus den Eisenbahnen verwendet, sondern möglichst die Eisenbahnen dotirt aus ihren eigenen Einnahmen, auch wenn die Ausgaben steigen. Sehen Sie sich die Etats der letzten Jahre an, ob nicht nach diesem Prinzip verfahren ist. Sobald wir die Defizitjahre hinter uns hatten, sind die Mehrüberschüsse der Eisenbahnen fast ausschliesslich ihr selbst zugekommen, so dass wir in diesem Etat, wie gesagt, in dieser glänzenden Zeit nur 2 600 000 ℳ. Mehrüberschüsse für allgemeine Staatszwecke haben, während doch alle anderen Zweige der Staatsverwaltung ganz andere grössere Ueberschüsse abliefern. Wir sind also konsequent in dieser Politik geblieben; aber einfach zu sagen: in der Zukunft sollen Mehrüberschüsse der Eisenbahnen überhaupt nicht mehr zu Staatszwecken verwendet werden, — das ist ein mechanischer Satz, der unter keinen Umständen gehalten werden kann und auch nicht gehalten werden wird. Nach den Aeusserungen des Herrn v. Eynern scheint ja eine so grosse Meinungsverschiedenheit nicht vorhanden zu sein; aber ich glaube doch als das Resultat dieser Debatte feststellen zu können, dass die aus dieser, wie die Herren glauben, übermässigen Verwendung von Eisenbahnüberschüssen zu allgemeinen Staatszwecken gegen den Finanzminister hergeleiteten Vorwürfe gänzlich haltlos und bodenlos sind."

Finanzminister Dr. v. Miquel äusserte ausserdem: „Ich möchte Ihnen nicht, aus beweglichen Gründen, meine auf zehnjährigem Nachdenken und einer zehnjährigen Erfahrung beruhende Meinung über die wahrscheinliche zukünftige Entwickelung der Reineinnahmen der Eisenbahnen auseinandersetzen; ich habe dazu meine bestimmten Gründe. Aber so viel ist doch klar, dass schon die gegenwärtige Entwickelung zeigt,

wie vorsichtig man mit diesem Schatz der Eisenbahnen verfahren muss.“ Später ergänzte er diese Aeusserung wie folgt: „Ich habe aber schon betont, dass ich keine Neigung empfinde aus beweglichen Gründen, heute zu entwickeln, wie ich die wahrscheinliche Entwickelung der Reinerträge der Eisenbahn in der Zukunft ansehe. Wenn die Herren das gründlich studiren wollen, müssen sie mal die Entwickelung der Reinerträge der alten Eisenbahnen in anderen Ländern sich ansehen, da werden Sie manche Belehrung holen können. Das einzige, was ich will, ist, dass man nicht in dem Glauben: es gehe immer so herrlich weiter, die Einnahmen werden weit stärker wachsen als die Ausgaben —, nun sich alles mögliche erlauben zu können glaubt.“

In längeren Ausführungen erklärte sich der Abg. Dr. v. d. Borght dagegen, dass die Eisenbahnen zur Zeit als Finanzquelle verwendet würden, machte aber gleichzeitig einige Angaben, wie in Frankreich die Eisenbahnen dem finanziellen Interesse dienstbar gemacht werden. „Frankreich verschafft sich eine ganze Menge direkter Einnahmen aus den Eisenbahnen, namentlich in Gestalt der Billetsteuer, in Gestalt des Stempels für Frachtscheine usw. Es belaufen sich die direkten Einnahmen des Staates aus den Eisenbahnen 1893 auf 151 000 000 Frcs. Auf der anderen Seite hat der französische Staat eine grosse Menge von Ersparnissen zu verzeichnen, weil die Eisenbahnen mancherlei Leistungen für den Staat umsonst machen müssen; diese Ersparnisse beziffern sich im Jahre 1893 auf 134 000 000 — Francs natürlich. Das heisst: der französische Staat hat im Jahre 1893 285 000 000 Frcs. direkt und indirekt aus seinen Privatbahnen gezogen — brutto. Wenn man dazu noch gewisse Lasten rechnet, welche der Staat an Garantievorschüssen übernimmt und die er für das Staatsbahnnetz übernommen hat, dann kommt man auf einen Reinüberschuss von 250 000 000 Frcs. Der Staat verzinst dadurch seine Garantievorschüsse noch mit über 5,25 %.“

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 11,74 km lange Strecke Hollenbek-Mölln der königlichen Eisenbahndirektion Altona, welche am 1. April d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Linie Beraun-Duschnik gelegene Station Vraz-St. Johann, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Güterverkehr eingerichtet war, ist am 1. März d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden

Nr. 1063 vom 4. März d. J. an sämmtliche königlich preussische Eisenbahndirektionen und die königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion in Mainz, betreffend das Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins (abgesandt am 8. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. April d. J. wird der an der Bahnstrecke Weisswasser-Muskau zwischen den Stationen Weisswasser und Muskau in Kilometerstation 5,995 neuerrichtete Haltepunkt Keulahütte für den Personenverkehr eröffnet.

Unverpackte Fahrräder werden auf Fahrradkarten am Packwagen angenommen. Im übrigen findet Abfertigung von Reisegepäck sowie Annahme von Privatdepeschen nicht statt. Zur Beförderung angenommenes Gepäck wird nachträglich behandelt.

Es halten folgende Züge:

651	653	655	657	659	661	663	665	Zug Nr.		Zug Nr.	652	654	656	658	660	662	664	666
1—4	1—4	1—4	1—4	1—4	1—4	1—4	1—4	Klasse		Klasse	1—4	1—4	1—4	1—4	1—4	1—4	1—4	1—4
4.33	6.16	9.15	10.50	12.10	2.30	5.00	7.30	ab	Weisswasser (20.28)	an	5.25	8.46	10.35	11.50	1.57	4.06	6.42	9.36
4.48	6.31	9.30	11.05	12.25	2.45	5.12	7.45	↓	Keulahütte	↑	5.11	8.32	10.21	11.36	1.43	3.52	6.28	9.22
4.54	6.37	9.36	11.11	12.30	2.51	5.17	7.51	an	Muskau	ab	5.04	8.25	10.15	11.30	1 36	3.45	6.21	9.15

Halle a/Saale, den 7. März 1899. Königliche Eisenbahndirektion. (704)

2. Schliessung von Stationen.

Die Haltestelle Forsthaus wird vom 1. Mai d. J. ab für den öffentlichen Güter- und Gepäckverkehr geschlossen.

Frankfurt a/M., 28. Februar 1899. (705)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Berichtigungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Berichtigung von Kartirungssätzen.

In den im Verordnungsblatte vom 24. September 1898, Nr. 109, Seite 2077, sub Post 792 verlautbarten Kartirungssätzen für Krakau transit, ist der Frachtsatz des Spezialtarifes I in der Relation „Krakau transit-Krystynopol“, von 172 h auf 162 h zu berichtigen.

Wien, am 23. Februar 1899. (706)

4. Güterverkehr.

Deutsch-Warschauer Güterverkehr und Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr (Tarifheft 1).

Vom 15. d. Mts. ab bis zum 31. Dezember d. J. neuen Stils wird in den vorbezeichneten Verkehren für die aus der Schweiz stammenden, im Ansageverfahren (unter Zollverschluss) abgefertigten Sendungen von Maschinen und Maschinentheilen die tarifmässige Deckenmiethe für die Strecken von Lindau Stadt transito bis Sosnowice (ab Schnittpunkt III westlich) bezw. von Lindau Stadt transito bis Sosnowice transito nicht erhoben.

Bromberg, den 7. März 1899. (707)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-norddeutscher Kohlenverkehr.
Tarif vom 1. November 1896.

Am 14. März d. J. werden die Stationen der Strecke Stettin-Jasenitz des Eisen-

bahndirektionsbezirks Stettin in den direkten Verkehr einbezogen.

Die direkten Frachtsätze werden durch Anstoss der nachstehenden Beträge an die im Haupttarif nebst Nachträgen für Stettin (Centralgüterbahnhof) enthaltenen Frachtsätze berechnet:

	Anstossbeträge für 10 000 kg in Mark
Cavelwisch	4,0
Gotzlow	3,0
Grabow a. O.	2,0
Jasenitz	6,0
Kratzwiek	4,0
Pölitz	6,0
Pommerensdorf	1,0
Stettin-Westend	2,0
Torney	1,0
Vulkan-Bredow	3,0
Zabelsdorf	2,0
Züllchow	3,0

Dresden, den 9. März 1899. (708)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. tritt an Stelle des Tarifs für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen den Stationen der badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Bregthalbahn sowie der Kaiserstuhlbahn andererseits vom 15. August 1893 ein neuer Tarif in Kraft, in welchem nur noch die Bestimmungen und Frachtsätze für die Beförderung von lebenden Thieren Aufnahme gefunden haben. Die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen findet künftig nach Maassgabe der bezüglichen Personen- und Gepäck- oder Gütertarife statt. Der neue Thiertarif ist auch auf die Nebenbahnen im Privatbetrieb Haltingen-Kandern, Krozingen-Staufen-Sulzburg und Achern-Ottenhöfen ausgedehnt worden.

Die besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Exemplare des Tarifs können durch Vermittelung der Verbandstationen bezogen werden.

Karlsruhe, den 7. März 1899. (709)
Generaldirektion.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn Güterverkehr.

Am 15. März d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. Januar 1897 der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zum Abschnitt II E. Kilometerzeiger, und zwar u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Hohenfels und Zewen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, sowie einzelne neu aufgenommene Entfernungen mit Darmstadt Hauptbahnhof M. N. B. und Darmstadt Südbhf. (Bessungen), ferner Aufhebung der Entfernungen für Heidelberg, Friedrichsfeld und Schwetzingen (Main-Neckarbahn) im obengenannten Verkehr, sowie Aufhebung der Stückgutfrachtsätze für Darmstadt Hauptbahnhof M. N. B. mit einzelnen Stationen des Saarbrücker Bezirks.

Ausserdem enthält der Nachtrag Aenderungen und Ergänzungen zum Abschnitt II F. b. Ausnahmetarife.

Soweit Verkehrsbeschränkungen eintreten, erlangen dieselben erst vom 1. Mai 1899 ab Gültigkeit. (710)

St. Johann-Saarbrücken, 7. März 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungar. Eisenbahnverband.

Theil VI, Heft Nr. 2 vom 1. Dezember 1896.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die Stationen Usora und Zavidovic der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen in den Tarif einbezogen.

Die direkten Frachtsätze sind durch Anstoss der nachstehenden Beträge an die Frachtsätze für Bosna-Brod zu bilden.

Nach Bosna-Brod von	Abtheilung I	Abtheilung II
	Anstossbeträge für 100 kg in Mark	
Usora	0,58	0,82
Zavidovic	0,85	1,21

Gleichzeitig ermässigen sich von obengenanntem Zeitpunkt ab die Frachtsätze für Dônja-Tuzla in Abtheilung II um 0,17 ℳ. für 100 kg. (Anstossbetrag an Bosna-Brod 0,61 ℳ. für 100 kg.)

München, den 4. März 1899. (711)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 10 des Verbandsgütertarifes.)

Mit Gültigkeit vom 1. April 1899 werden die Stationen Mülhausen i. Els. und Mülhausen Nord der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Ausnahmetarif Nr. 55 für Holz mit folgenden Frachtsätzen der Abtheilung a) einbezogen:

Von	nach Mülhausen i. Els.	nach Mülhausen Nord
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
Hadikfalva	3,57	3,60
Hatna	3,57	3,60
Lawoczne	3,52	3,55
Nadwórna	3,57	3,60
Stryj	3,42	3,45
Wygoda	3,54	3,57

München, den 4. März 1899. (712)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Geltendorf in den Ausnahmetarif 2 (Abtheilung a für Schnittholz und Abtheilung b für Stammholz) für die Richtung aus Bayern einbezogen:

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Dienstesstellen Auskunft.

Die Station Geltendorf selbst hat keine Güterabfertigung; die Entfernungen sind nur gültig zur Ermittelung der Entfernungen und Frachtsätze der Anstossstationen.

München, den 6. März 1899. (713)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Sächsisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

Tarifheft 5.

Mit Gültigkeit vom 14. d. Mts. bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember d. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Holz der Abtheilung a von der Station Liezen der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach Leipzig-Eutritzsch, Plauen i/V. und Siegmar, ferner von Station Dobrawoda der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach Alt-Chemnitz, Chemnitz, Freiberg i/S., Kappel i/S., Lengenfeld, Nossen, Oelsnitz i/E., Plauen i/V., Reichenbach i/V. und Voigtsgrün in Kraft.

Das Nähere ist bei den genannten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 8. März 1899. (714)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch - mährisch - Oesterreichschlesischer Kohlenverkehr.

Am 1. April d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz nach Stationen:

a) der k. k. österr. Staatsbahnen sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Mähren und Schlesien),
b) der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (Linien in Mähren und Niederösterreich)

in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 15. Oktober 1897 aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält Ermässigungen und Erhöhungen. Insoweit letztere eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 15. Mai d. J. in Kraft.

Der Tarif ist bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 90 ₰ käuflich zu beziehen.

Kattowitz, den 7. März 1899. (715)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1899 treten in den Seehafenausnahmetarifen D für Dextrin usw. und D 1 für Kartoffelstärkefabrikate des ostdeutschen Güterverkehrs (Gruppe I/II) neue Frachtsätze von der Station Schwerin a. W. des Bezirks Posen nach Danzig, Königsberg und Neufahrwasser in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Für die Anwendung gelten die bestehenden Ausfuhrkontrolvorschriften.

Bromberg, den 6. März 1899. (716)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Kolberg-Köslin, welche voraussichtlich am 1. Mai d. J. erfolgen wird, tritt an Stelle des Tarifs für die Beförderung von lebenden Thieren im Binnenverkehr, Theil II, vom 1. Januar 1893 ein neuer Tarif in Kraft.

Derselbe enthält ausser den bisherigen Bestimmungen etc. nur eine Aenderung des Kilometerzeigers durch Aufnahme der Stationen der oben bezeichneten Strecke.

Die in den Tarif aufgenommenen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter 1 (2) genehmigt worden.

Druckexemplare sind bei unserer Station Naugard und in unserem Verkehrsbüreau, hier, Lindenstr. 29, käuflich zu haben.

Stettin, den 1. März 1899. (717)
Direktion.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

Am 10. März d. J. wird die Station Schwerin a. W. in die Ausnahmetarife D und D 1 für Kartoffelstärkefabrikate des Berlin-Stettin-schlesischen

Gütertarifes als Versandstation mit folgenden Frachtsätzen für 100 kg einbezogen:

	Ausnahmetarif D	D 1
nach Stettin . . .	0,62 ℳ.	0,44 ℳ.
„ Swinemünde	0,96 „	0,69 „

Breslau, den 1. März 1899. (718)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 15. März d. J. wird die Station Lauterbach des Direktionsbezirkes Frankfurt a/M. in den Verkehr (Heft E) einbezogen. Nähere Auskunft ertheilt die Güterabfertigungsstelle Lauterbach.
Elberfeld, den 6. März 1899. (719)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Altdamm-Kolberger Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Kolberg-Köslin, welche voraussichtlich am 1. Mai d. J. erfolgen wird, tritt der Nachtrag I zum Gütertarif für den Binnenverkehr, Theil II, vom 15. Juni v. J. in Kraft.

Derselbe enthält:
a) die bei den preussischen Staatseisenbahnen am 1. Januar d. J. eingeführten Aenderungen der besonderen Bestimmungen zu §§ 56, 58 und 59 der Verkehrsordnung, betreffend Ladefristen der Güter, die von dem Publikum zu ver- und zu entladen sind,
b) Aenderung des Kilometerzeigers und
c) Fassungsänderungen der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2 und 3.

Die vorstehend unter a erwähnten zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Druckexemplare sind bei unserer Station Naugard und in unserem Verkehrsbüreau, hier, Lindenstr. 29, käuflich zu haben.
Stettin, den 1. März 1899. (720)
Direktion.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Einführung je eines Nachtrages II zu Theil II, Heft 1, 2 und 3 zum Lokalgütertarife pro 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1899 gelangt zum Lokalgütertarife pro 1899 Theil II, Heft 1, 2 und 3 je ein Nachtrag II zur Einführung.

Die Nachträge zu Heft 1 und 2 enthalten:
Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag zu Heft 3 enthält:
Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen, sowie Eliminirung des Tarifes und Kilometerzeigers für die Lokalbahn „Böhm. Leipa-Niemes" im Hefte 3, infolge Ueberganges dieser Bahn in das Eigenthum und in den Betrieb der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn vom 1. März 1899.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von je 20 Hellern pro Exemplar erhältlich.
Wien, am 4. März 1899. (721)

Badische Lokaleisenbahnen-Aktiengesellschaft.

Albthalbahn.

Zum Lokaltarif der Albthalbahn vom 1. Dezember 1897 tritt mit dem Tage der Betriebseröffnung der Linie Eltlingen-Pforzheim bezw. einer Theilstrecke derselben der Nachtrag II in Kraft.

Der Eröffnungstermin wird besonders bekannt gemacht. Der Nachtrag enthält zusätzliche Bestimmungen zu den §§ 32, 33 und 34 der Verkehrsordnung, Kilometerzeiger und Tariftabellen für die Stationen der neuen Linie, sowie sonstige Aenderungen des Haupttarifs.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss I (2) genehmigt worden.
Karlsruhe, den 3. März 1899. (722H&V)
Die Direktion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Für den englisch-deutsch-österreichisch-ungarisch-serbisch-bulgarisch-orientalischen Personen- und Gepäckverkehr über Süddeutschland und den Arlberg tritt am 1. Mai d. J. ein neuer Tarif in Geltung. Vom Tage der Einführung desselben ab gelangen besondere Fahrscheinhefte von und nach London über Hirson-Avricourt der Entbehrlichkeit halber nicht mehr zur Ausgabe, auch treten bei einzelnen Verkehrsbeziehungen infolge Aenderung der Antheile der ausländischen Bahnen Erhöhungen ein, über welche unser Tarifbüreau hier auf Anfrage nähere Auskunft ertheilt.
Strassburg, den 1. März 1899. (723)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II für die Direktionen Breslau, Kattowitz und Posen, und Personen- und Gepäcktarif Theil II für den Verkehr der preussischen und sächsischen Staatsbahnen mit der Riesengebirgsbahn.

Die in obigen Tarifen für gewisse Stationsverbindungen (nach schlesischen Gebirgsstationen) enthaltene Bestimmung, nach der die Rückfahrkarten von sonst kürzerer Gültigkeitsdauer bei Ausgabe in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September 5 tägige Geltung erhalten, wird vom 1. Mai 1899 ab aufgehoben. Nur in einzelnen Verbindungen bleibt sie in diesem Jahre noch in Kraft. Letztere Verbindungen gehen aus den auf den Stationen angebrachten Schalteraushängen hervor.
Breslau, den 2. März 1899. (724)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der mitbetheiligten deutschen Eisenbahnverwaltungen.

6. Lieferfristen.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Verlängerung der Lieferfristen wegen Einschränkung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen.

Mit dem Erlasse vom 3. März 1899, Z. 10376/16, hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmung des § 63, Absatz 11 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder für jene Frachtgüter (mit Ausschluss lebender Thiere), welche auf den gesellschaftlichen Linien infolge der ab 1. März 1899 eingeführten Einschränkung des Güterzugsverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die Verlängerung der bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen als auch für den internationalen Güterverkehr mit Wirksamkeit von dem Tage der Veröffentlichung dieser Kundmachung bis 31. August 1899 genehmigt.
Prag, im März 1899. (725)
Die Generaldirektion.

7. Ladefristen.

Brölthaler Nachbarverkehr über Hennef (Sieg).

Ladefristen für Güter, die von dem Publikum zu verladen und zu entladen sind.

Vom 1. Mai d. J. werden die besonderen Bestimmungen zu §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung in dem Brölthaler Nachbartarif aufgehoben. An Stelle derselben gelangen die in den Gruppen- und Gruppenwechseltarifen der preussischen Staatsbahnen bestehenden besonderen Bestimmungen zu den §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung zur Einführung.

Diese Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Unsere Bekanntmachung vom 6. Februar d. J. wird hierdurch abgeändert.
Frankfurt a/M., den 2. März 1899. (726)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Holländische Eisenbahn.

Verkauf einer ausrangirten Lokomotive und von Wagen.

Eine Lokomotive, 53 Güterwagen und 9 Radsätze sollen am Montag, den 20. März 1899, im Wege der Submission vergeben werden.

Verkaufsbedingungen sind auf Anfrage zu bekommen beim Maschinendienst der Verwaltung, Centraladministrationsgebäude, Droogbak Amsterdam. (727)
Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor.
R. van Hasselt.

9. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 399000 kg Oelgastheer und 36300 kg Kohlenwasserstoff im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind postfrei, versiegelt, und mit entsprechender Aufschrift bis zum 25. März d. J., Nachmittags 1 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau, daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ. baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 12. April 1899.
Berlin, den 9. März 1899. (728)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 21. Oktober Vorm. gemeldet.

Nr. 20. Berlin, am 28. Oktober 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A A	3649	1	Korbfl.	Lothsäure —	70	1	Geislingen	Württemberg. Stsb.	
2	A B	1735	1	Kiste	? —	33	2	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
3	A B	23792, 23782, 23778	3	Kisten	Garn —	107, 107, 43	3	Zuffenhausen	Württemberg. Stsb.	
4	A B	7	1	Stück	eis. Träger —	19	4	Hennef, Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
5	A F	6126	1	Ballot	? —	20	5	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
6	A H	1/6	6	Kisten	Beeren —	300	6	München Centr.	„	
7	A H D	—	1	Sack	Säcke —	16	7	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
8	A J	634	1	—	Küchenspind —	—	8	Rendsburg	K. E.-D. Altona	
9	A K	259	1	eis. Fass	gefüllt —	283	9	Schlüchtern	K. E.-D. Frankf. a/M.	
10	A K	31490	1	Kiste	Zuckerwaaren —	68	10	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
11	A K	—	1	Reisekorb	gefüllt —	57	11	Reichenbach in Schles.	K. E.-D. Breslau	
12	A M	326	1	Pack	Papier —	112	12	Mainz	Direktion Mainz	
13	A M	1298	1	Ballen	Leinenwaaren —	—	13	Hagen Eilgut-Abf.	K. E.-D. Elberfeld	
14	A M & Co.	—	2	„	? —	24	14	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
15	A S	—	2	Bund	6 Tafeln Schwarzblech	101	15	Pforzheim	Badische Stsb.	
16	A S	32	1	Kiste	? —	60	16	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
17	A Sch	—	1	Pack	leere Säcke —	6	17	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
18	A W	639	1	„	Schaufeln —	33	18	Mülheim Rh.	K. E.-D. Essen	
19	B	weiss	2	—	Ofenröhre —	3,5	19	Lemgo	K. E.-D. Hannover	
20	B	2843	1	Ballen	? —	24	20	Detmold	„	
21	B	—	1	Sack	leer —	2	21	Stendal	„	
22	B	1228	1	Kiste	Cigarren —	—	22	Düren	K. E.-D. Köln	
23	B & D	1	1	Fass	Erdfarbe? —	27	23	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
24	Bg.	25983	1	Wagen	Steinkohlen —	—	24	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
25	B J	5045/46	2	Ballen	? —	74	25	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
26	B P	2/3	2	—	Glasballons in Körben, leer	27	26	Görlitz	Sächsische Stsb.	
27	B W	19306	1	Kiste	unbekannt —	80	27	Leipzig Eil. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
28	C	1542	1	Ballen	? —	10	28	Essen H. B	K. E.-D. Essen	
29	C	4574	1	Sack	Kaffee —	75	29	Morsbach Kr. Waldbröl	K. E.-D. Frankf. a/M.	
30	C B H; HKvWU; P ◇ s B; HR T HB	—	2	—	l. Obstkörbe —	9	30	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
31	C E	790	1	Kollo	Maschinentheile —	181	31	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
32	C E G	37	2	Verschläge	leer —	30	32	Altona	K. E.-D. Altona	
33	C F	50	1	Kiste	leer —	34	33	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
34	C F S	5887	1	Bll.	Baumwollzeug zu Bettbezüge	40	34	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
35	C H	107, 117/8	1	Bund	3 leere Kübel —	18	35	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
36	C L	557	1	—	Amboss (Horn) —	167	36	Walsrode	K. E.-D. Hannover	
37	C S	255	1	Fass	Petroleum —	221	37	Bayreuth	Bayerische Stsb.	
38	D	4120	1	Kiste	leere Cigarrenkistchen	16	38	Heidelberg	Badische Stsb.	
39	D C	4330	1	Ballen	Tuche —	23	39	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
40	D H	31808	1	Kiste	Tinte —	10	40	Bamberg	Bayerische Stsb.	
41	D H M F & H	21	1	—	Plan —	—	41	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
42	D K	29	1	—	Kette —	—	42	Wesel	K. E.-D. Essen	
43	D R	17 u. 19	2	Pack	Brettchen —	8	43	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
44	Dr. L	4747	1	Kiste	Wildunger Brunnen —	41	44	Neustettin	K. E.-D. Danzig	

*) 1,75 m lang, 12 cm hoch, eingegossen: Gutehoffnunghütte.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
45	E	1	2	Fässer	leer —	52	45	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
46	E	6/7	2	Bund	Bretter —	16	46	Linden F.	K. E.-D. Hannover	
47	E G	9866/68, 9872	4	—	eis. Fässer, Benzin?	2768	47	Langenberg	K. E.-D. Elberfeld	
48	E G	2913	1	Kiste	gefüllt —	28	48	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Lauchat Selters i/W.
49	E H	6553	1	„	Wein —	25	49	Merzdorf	K. E.-D. Breslau	
50	E H	1673	1	„	leer —	40	50	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
51	E H	12011	1	Ballen	Wollwaaren —	59	51	Belzig	K. E.-D. Magdeburg	
52	E M	—	1	Stück	Fahrrad —	—	52	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
53	E N N	30546	1	Pack	3 Puppenstühle —	4	53	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
54	E S B jr.	8566	1	Kiste	Maschinentheile —	—	54	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Hamburg Ausfuhrgut.
55	E U	—	2	Stab	Flacheisen —	14	55	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
	—	—	1	—	eis. Welle —	123				
	—	—	1	—	☐-Eisen —	5				
56	F	—	1	—	gusseis. Topfdeckel	1	56	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Hirzenhain-Lauterbach.
57	F	56356	1	Kiste	leer —	18	57	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
58	F F	489653	1	Eimer	Margarine —	—	58	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
59	F H	1/10	10	—	Privatgitter —	—	59	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
60	F H	60	1	Kiste	eis. Fenstercharniere	41	60	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
61	F H	—	2	—	Bettstatttheile —	36	61	Ansbach	Bayerische Stsb.	
62	F K	4176	1	Kiste	leer —	42	62	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
63	F K	—	1	Pack	6 Körbe —	23	63	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
64	F K	10	1	Sack	Frauenkleider, Stiefel u. Wäsche	25	64	Köslin	K. E.-D. Danzig	
65	F L	41548	1	Kiste	Gasglühkörper —	13	65	Hamm	K. E.-D. Essen	
66	F M	1969	1	Korb	Glasflasche —	12	66	München Centr.	Bayerische Stsb.	
67	F N	1	1	„	Aepfel —	28	67	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	bez.: Altendorf-Essen Süd-Vollmerz.
68	F S	2	1	Pack	5 leere Körbe —	—	68	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
69	F S	6299, 94, 94a	3	Kisten	Konfektion —	189	69	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
70	F W	916	1	Kiste	Bücher —	19	70	München Centr.	Bayerische Stsb.	
71	F W	47	1	Pack	Papier —	57	71	Mainz	Direktion Mainz	
72	F W H	1846	1	Sack	Betten —	19	72	Weida	Sächsische Stsb.	
73	G	25	1	Ballen	Bettfedern —	117	73	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
74	G	1856	1	„	gefüllt —	—	74	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
75	G	—	5	Kisten	geräucherte Fische —	20	75	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
76	G B	108	1	Verschlag	Papier —	88	76	Mainz	Direktion Mainz	
77	G B	1234	1	Kiste	leer —	26	77	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
78	G B	986	1	„	Tabak —	16,5	78	Bismark i/A.	K. E.-D. Magdeburg	
79	G F D T	1992, 48	1	Eisenfass	unbekannt —	183	79	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
80	G G	383/84	2	Kisten	leer —	45	80	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
81	G H	4252	1	Fass	Oel —	160	81	Duisburg	K. E.-D. Essen	
82	G H	13475	1	Ballen	? —	—	82	Detmold	K. E.-D. Hannover	
83	G K	—	1	Fass	leer —	30	83	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
84	Gl-Kh	50	1	Korb	— —	49	84	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
85	G R	887	1	Fass	Tinte —	240	85	Alezey	Direktion Mainz	
86	G S	1555	1	Kiste	leer —	—	86	Köln-Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	
87	G W	3746	1	„	? —	42	87	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
88	G W M	1721	1	„	gefüllt —	30,5	88	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
89	H	120	1	Fass	Schmalz —	56	89	Stendal	K. E.-D. Hannover	
90	H	—	1	Kollo	5 Körbe —	10	90	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
91	H	3	1	Kiste	Cigarrenspitzen —	74	91	Mühldorf	Bayerische Stsb.	
92	H B	3	1	Ballen	Hanfstricke —	30	92	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
93	H B	2478	1	Kiste	leer —	26	93	Olbernhau	Sächsische Stsb.	
94	H B / H V	13	1	—	Bindekette —	16	94	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	10,5 m lang.
95	H C	371/72	2	Kisten	leer —	—	95	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Goeteborg.
96	H E	4947	1	Sack	Betten —	23,5	96	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	
97	H E	902	1	Kiste	Bücher —	19	97	München Centr.	Bayerische Stsb.	
98	H H	100	3	Kisten	leer —	59	98	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
99	H H / G S	405	1	Kiste	Holzwaaren —	3,5	99	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
100	H J N	75	1	Fass	leer —	8	100	Euskirchen	K. E.-D. Köln	
101	H L	5	1	Korb	? —	87	101	Gernrode	K. E.-D. Magdeburg	
102	H M	—	1	Kiste	leer —	35	102	Lensahn	K. E.-D. Altona	
103	H M	1523	1	Packet	Schrauben —	4,5	103	Neuss	K. E.-D. Köln	
104	H M	4	1	Kiste	leer —	19	104	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	von Bonn.
105	H P	1	1	—	Fensterrahmen —	16	105	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
106	H R / M K	830 / 125	1	Kiste	— —	10	106	Kiel	K. E.-D. Altona	
107	H R / M K	830 / 125	1	„	— —	—	107	„	„	
108	H S	1947	1	Fass	gefüllt —	79	108	Lehesten	Bayerische Stsb.	
109	H W	4217	1	Kiste	leer —	—	109	Augsburg	„	
110	J A T & S	383	1	Bund	2 Eisenstäbe —	7	110	Gosseltshausen	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
111	J C M	50	1	Fass	leer —	9	111	Kirchen	K. E.-D. Elberfeld	
112	J E D	6457	1	—	Ascheimer —	8	112	Pritzwalk	K. E.-D. Altona	
113	J G	—	2	Theile	Guss —	6	113	Trier r./M.	St. Johann-Saarbr.	
114	J H	5359/5360	2	Kisten	eis. Walzen —	210	114	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	*)
115	J J	1	1	—	Blecheimer —	5	115	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
116	J J P A	10	1	—	Decke —	—	116	Wesel	K. E.-D. Essen	
117	J J S	{ 6759 6762/63 }	3	Kisten	leer —	16	117	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	{ beschr.: Hamburg.
118	J K	10	1	Ballen	Emballage —	19	118	Wanne	K. E.-D. Essen	
119	J S	6844	1	Kiste	{ Pfefferkuchen und Steinpflaster }	20	119	Kamin i/Westpr.	K. E.-D. Bromberg	
120	J S	—	1	Pack	Gabeln —	3	120	Asch	Bayerische Stsb.	
121	J S	4	1	Koffer	leer, neu —	19	121	München Centr.	„	
122	J S	869	1	Kiste	leer —	—	122	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
123	J W F	42462	1	„	Margarine —	27	123	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
124	K	3534	1	„	Eisenwaaren —	95	124	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
125	K	1159	1	{ Blechflasche }	unbekannt —	15,5	125	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
126	K	602	1	Ballen	Leder —	89	126	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
127	K	836	1	„	Gewebe —	25	127	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
128	K B	108	1	Sack	Seile —	27	128	Mainz	Direktion Mainz	
129	K D	113	1	Kiste	Segelschiff —	65	129	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
130	K H	300	1	Sack	gefüllt —	34	130	Troisdorf	K. E.-D. Köln	
131	K & K	31653	1	Pack	6 Stück Piassavabesen	4	131	Pr. Holland	K. E.-D. Königsberg	
132	K P E V	17 b	1	—	Achslager —	41	132	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
133	K R	876	1	Kiste	Cigarrenspitzen —	39	133	Mühldorf	Bayerische Stsb.	
134	K W C	38	1	Pack	? —	10	134	Braunschweig O.	K. E.-D. Magdeburg	
135	L	13313	1	Fass	gefüllt —	191	135	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
136	L A	1	1	Pack	alte Säcke —	16	136	Nienhagen	K. E.-D. Magdeburg	
137	L A N	4237	1	Kiste	Steinplättchen —	105	137	Kempten	Bayerische Stsb.	
138	L A N	12804	1	—	Kinderstuhl —	—	138	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
139	L B	1	1	Bund	Rundstahl —	50	139	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
140	L F	8460	1	Fass	leer —	—	140	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
141	L C G	6840	1	Kiste	unbekannt —	75	141	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
142	L H	206	1	—	Schraubstock —	—	142	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
143	L J C	8402	1	Ballen	wollene Tücher —	50	143	Holzwickede	„	
144	L K	810	1	Kiste	? —	46	144	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
145	L K	5781	1	Ballen	Baumwollwaaren —	12	145	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
146	L M	110	1	Sack	Aepfel —	21	146	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
147	L T	565	1	Ballen	? —	15	147	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
148	L V	{ 235 & 217 }	1	Sack	leer —	2	148	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
149	M	121	1	Fass	leer —	—	149	Ober-Wesel	Direktion Mainz	
150	M	1	1	—	gelber Holzkoffer —	16	150	Königswinter	K. E.-D. Köln	
151	M	—	1	Kollo	Ofentheil —	17	151	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
152	M	9714	1	Kiste	leer —	48	152	Narsdorf	Sächsische Stsb.	
153	{ M A L u. H M	4617 3 }	1	„	irdene Ofentheile —	91	153	Leutkirch	Württemberg. Stsb.	
154	M B	224	1	Kollo	Z Eisen —	20	154	St. Goar	Direktion Mainz	**)
155	M B	7841	1	Kiste	leer —	—	155	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	von Apenrade.
156	M B	13901/3	3	Ballen	? —	197	156	Detmold	K. E.-D. Hannover	
157	M D	19	1	Kiste	Butter —	30	157	Dahlhausen Rh.	K. E.-D. Essen	
158	M H	—	1	Pack	2 leere Körbe —	8	158	Neustadt a/S.	Bayerische Stsb.	{ Kreideaufschrift:
159	M & H	7909	1	Kiste	Blechwaaren —	89	159	Lauterbach i/H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Lauterbach.
160	M W & Co.	516	1	Ballen	Hopfensäcke —	102	160	Landshut	Bayerische Stsb.	
161	N J B	6826	1	Ballot	? —	57	161	Würzburg	„	
162	O L	—	1	Bund	24 eis. Klammern —	32	162	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
163	O M	4	1	—	leere Milchkanne —	4	163	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
164	O R	{ 52/54 57/59 }	3	Fässer	leer —	90	164	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
165	O S	1, 6, 12	1	Pack	leere Körbe —	9,5	165	Trebanz-Treben	Sächsische Stsb.	6 Stück.
166	O W	7667	1	Kiste	? —	38	166	Lemgo	K. E.-D. Hannover	
167	O W	7126	1	„	? —	78	167	Vlotho	„	
168	P B	75	1	„	Glas? —	45	168	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
169	P H	226	1	Reisekoffer	leer —	25	169	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
170	P H	11	1	Bund	Bandeisen —	56	170	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
171	P H	II	1	Kollo	Wagendecke —	16	171	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
172	P S	981	1	Pack	Pappe —	67	172	Lauterbach i/H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	{ beschr.: Lauterbach.
173	P Z	⌴	2	Stäbe	Eisen —	28	173	Neuwied	K. E.-D. Köln	
174	R	45232/33	2	Pack	Eisenwaaren —	5	174	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
175	R	1	1	Koffer	Kleider —	38	175	Leipzig Magd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
176	R	16919	1	Fass	unbekannt —	274	176	Stallupönen	K. E.-D. Königsberg	
177	R	I	1	{ Korb u. Koffer }	Wäsche etc. —	22	177	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
178	R G	307	1	—	schmiedeeis. Spindel	20	178	Duisburg	K. E.-D. Essen	
179	R J	55	1	Kiste	leer —	42	179	Ansbach	Bayerische Stsb.	
180	R K	3947	1	Kollo	(6) Stühle —	22	180	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

*) Gez.: Jean Hiedemann, Köln a/Rh.
**) Auf Strecke St. Goar-Salzig aufgefunden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
181	R O C	1516	1	Ballen	anschein. Webwaaren	—	181	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
182	R S	7463 / 2002	2	Kisten	leer —	26	182	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
183	R S	1561	1	Fass	Oel —	244	183	Radevormwald	K. E.-D. Elberfeld	
184	R S	28	1	„	Butter —	25	184	Neunkirchen Reg.-Bez. Hessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
185	R W	2708	1	Ballen	anschein. Sackleinwand	147	185	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
186	S	2185	1	Fass in Stroh	gefüllt —	—	186	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Dettelsbach-Hüddessum.
187	S	52526	1	Kiste	Glascylinder —	99	187	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
188	S B	5	1	„	Trockenplatten —	45	188	Dresden-A. Eg. V.	Sächsische Stsb.	
189	S E	9706	1	„	emaill. Mulden —	41	189	Holzwickede	K. E-D. Elberfeld	
190	S G	19	1	„	Glaswaaren —	129	190	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
191	S H	19	1	Kollo	Blech —	1	191	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
192	S K	1	1	Kiste	Damengarderobe —	—	192	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
193	S M	—	4	—	Spiralfedern —	53	193	Westig	„	
194	S O W	1911	1	Kiste	unbekannt —	52	194	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
195	S Q	1109	1	Kette	— —	—	195	Berlin H. u. L. (Eilg.)	K. E.-D. Berlin	von Würzburg.
196	S & S	9489	1	Kiste	Lampen —	69	196	Schweinfurt Centr.	Bayerische Stsb.	
197	S W	—	1	„	Nudeln —	8	197	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	von Homburg v. d. Höhe.
198	T	1/2	2	Säcke	leere Säcke —	31	198	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
199	T / P	15 28 / 25 13	4	Kisten	leer —	35	199	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
200	T R	1/8	8	Stück	Fischfässer —	466	200	Bautzen	Sächsische Stsb.	
201	T 3 5 / S 489	—	1	Fass	(Karbolineum?) —	188	201	Neubeckum	K. E.-D. Hannover	
202	V P G	4642	1	Kiste	Glaskrausen —	28	202	Haynau	K. E.-D. Breslau	
203	V R	2950	1	„	— —	68	203	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
204	V S	729	1	—	eis. Lagerkastentheil	8	204	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
205	W	16150	1	Ballen	Webw. in Bündeln —	70	205	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
206	W	—	4	Pack	Holzschuhe —	48	206	Langendreer Süd	K. E.-D. Essen	
207	W	33	1	—	hölz. Zuber —	6	207	Mücke	K. E.-D. Frankf. a/M.	
208	W A M	068497	1	Korb	Birnen und Aepfel —	36	208	Dresden-N. II.	Sächsische Stsb.	verkauft.
209	W B	—	1	Pack	12 leere Obstkörbe —	23	209	Wallhausen a/H.	K. E.-D. Cassel	bez. Steinbach H. Zollhaus.
210	W C	393	1	Kiste	gefüllt —	35	210	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
211	W C	100	1	„	Glasstöpseln —	19	211	Köln-Bonnth.	K. E.-D. Köln	
212	W C	50634	1	Ballen	? —	81	212	Halberstadt	K. E-D. Magdeburg	
213	W G	9706	1	Bund	Stahl —	59	213	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
214	W / G	9450	1	Verschlag	Klosetsitz —	8	214	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D Frankf. a/M.	alter Beklebezettel v. Boppard.
215	W S N	4422	1	Kiste	Anzüge —	97	215	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
216	W S S	4018	1	Ballen	Stoffe —	9	216	Remagen	K. E-D. Köln	
217	W U	6	1	Sack	Kartoffeln —	50	217	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
218	Z	7642	1	Kiste	Wein —	26	218	Heldenb.-Windecken	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Worms-Alzey.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
219	Chr. Albrecht	—	1	Sack	Kartoffeln —	52	219	Grabow	K. E.-D. Altona	
220	. . . dorf	—	1	—	Viehgitter —	—	220	Mölln i. Lauenburg	Lübeck-Büchener	seit 16./8.
221	Berl.	39151	1	Wagen	Steine —	—	221	Essen K. M.	K. E.-D. Essen	
222	Berlin 4 Berlin wstin 54	2888	2	in Stroh	Schaukelstühle —	23	222	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
223	A. Brake	1	1	—	Kinderwagen mit Verdeck	—	223	Malsfeld	K. E.-D. Cassel	
224	Creme Jürgens & Prinzen.-Gode	—	1	Kübel	Margarine —	29	224	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
225	B. u. C. Eiserfeld	660	1	Ballen	fertige Herrenkleider	24	225	Eiserfeld	K. E.-D. Elberfeld	
226	Essen	39562	1	Wagen	Pflastersteine —	—	226	Essen K. M.	K. E.-D. Essen	
227	Essen	65738	1	„	Kohlen —	—	227	Wesel	„	
228	Frkf.	20702	1	„	Alteisen —	—	228	Essen K. M.	„	
229	S. F. Frankfurt a/M. Cassel	8506	1	Kiste	Nudeln —	15	229	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	

*) Fass trägt eingebr. das Zeichen L B 18╳99. Abgangsst Eilg. Leiden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
230	Jossa	—	1	Pack	Ofenringe —	—	230	Jossa	K. E.-D. Frankf. a/M.	
231	H. Keil	—	1	Koffer	Kleider —	25	231	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
232	Kelch. Erb 21 Liter	—	1	Milchkanne	leer —	7	232	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
233	Kirmeier	—	1	Sack	gefüllt —	30	233	München Centr.	Bayerische Stsb.	
234	Wagen Köln	70151	1	Ladung	Schlacken —	—	234	Peine	K. E.-D. Hannover	
235	Kutzke	—	1	Sack	Betten, Kleider, Wäsche	33	235	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
236	Salzwerke Linde Nr. 2	952	1	Pack	Betten, Stiefel und Kleidungsstücke	16	236	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
237	H. Löser & Cie.	—	1	Päckchen	Eisentheile zu einem Krahne	0,5	237	Trier r/M.	St. Johann=Saarbr.	
238	P. Nelf	1513	1	Kiste	? —	32	238	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Braunschweig-Metz.
239	(Pass)	15	1	„	Selchwaaren —	—	239	München Südb.	Bayerische Stsb.	
240	Frau Hedwig Peters, geb. Schmidt, Friedenau	—	1	Korb	— —	20	240	Grabow	K. E.-D. Altona	
241	Regenauer	—	1	—	Sessel, eisern —	14	241	München Centr.	Bayerische Stsb.	
242	Rh. Kohlensäure Industrie Hönningen	11236	1	—	1. Kohlensäurecylinder	—	242	Hönningen	K. E.-D. Köln	
243	M W Sielenuden K D D T M Leipzig Th.	11797	1	Ballen	Tabak —	98	243	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
244	Sonderburger Malzfabrik	5102	1	„	— —	—	244	Eutin	K. E.-D. Altona	
245	B T Unislaw	25542	1	Kiste	Seife —	59	245	Unislaw	K. E.-D. Bromberg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
246	blau	1	2	—	gusseis. Kessel —	220	246	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
247	—	1/40	1	Kiste	Militäreffekten —	139	247	Büddenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
248	blau	11	2	Bund	Rundeisen —	—	248	Braunschweig	„	
249	—	30	1	—	eisernes Ventil —	2,5	249	Gera	Sächsische Stsb.	
250	—	38	1	—	eisernes Stellrad —		250			
251	—	325	1	Milchkübel	leer —	—	251	Weidenbach	Bayerische Stsb.	
252	—	667, 748, 969, 582, 522	5	—	leere Eisenfässer —	350	252	Bretten	Württemberg. Stsb.	
253	—	1004	1	Eisenfass	leer —	12	253	Fürth	Bayerische Stsb.	
254	—	1827	1	Fass	leer —	121	254	Pforzheim	Badische Stsb.	
255	—	3956	1	Kiste	Garn —	—	255	Niederschöneweide=Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
256	—	4056	1	„	Hausstandssachen —	52	256	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
257	—	4591	1	Korb	Strohhüte —	—	257	Röthenbach b/Lin.	Bayerische Stsb.	
258	1 Eisenbahnwagen Nr. 82991 St. B.	—	1	Ladung	Bretter —	—	258	Soest	K. E.-D. Cassel	
259	—	53287	1	Kollo	Ambos —	150	259	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
260	97	523	1	Kiste	leer —	20	260	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
261	S a K	7775	1	„	anscheinend Cigarren	22	261	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
262	P H	48	1	Fass	? —	81	262	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
263	M	15579	1	Ballen	Flurdecken —	84	263	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
264	M	949	1	—	eis. Maschinenth. —	23	264	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
265	⤫	—	1	—	Privatkette, 3 m lang	—	265	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
266	roth	/	1	Stück	Eisenträger —	—	266	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
267	roth	//	1	—	eis. Rohr —	5	267	Gardelegen	K. E.-D. Hannover	
268	roth	|__|	8	Stück	eiserne Quadratplatten	60	268	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
269	roth /	—	1	—	Tafel Blech —	18	269	Culmsee	K. E.-D. Bromberg	
270	/ grün	—	1	—	Pflugschaar —	10	270	Thorn	„	
271	1 Strich weiss	—	1	—	eis. Maschinenstück —	6,5	271	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
272	○	weiss	1	—	Füllkelle mit 2,5 m langem Stiel	3	272	Stendal	K. E.-D. Hannover	
273	weiss ><	—	1	—	eiserne Platte —	2	273	Neumünster	K. E.-D. Altona	
274	2 weisse Striche	—	2	—	unverpackte Eisenrohre	82	274	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
275	—	—	1	—	Achsentheil —	105	275	Oberbrügge	K. E.-D. Elberfeld	
276	—	—	1	Pack	Achslager —	15	276	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
277	—	—	1	Bund	8 rohe eiserne Achsmuttern ohne Gewinde und ein kleines Kammrad	20	277	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
278	—	—	1	„	Alpengras —	24	278	Moers	K. E.-D. Köln	
279	—	—	1	Korb	Aepfel —	65	279	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
280	—	—	1	„	Aepfel —	32	280	Lindau	Bayerische Stsb.	
281	—	—	1	Packet	Baumwollw. —	11	281	Freyung		
282	—	—	1	Bund	Bekleidungsrohr —	—	282	Langwedel	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
283	—	—	10	Stück	eis. Beschläge —	42	283	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
284	—	—	1	Schliesskorb	Betten —	27,5	284	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
285	—	—	1	Sack	Betten —	41	285	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
286	—	—	1	Pack	hölz. Bettstelle —	13	286	Kevelaer	K. E.-D. Köln	
287	—	—	1	Bierfass	leer —	14	287	Bremen	K. E.-D. Hannover	
288	—	—	1	Sack	Birnen —	63	288	Hannover Eilg.	„	verkauft.
289	—	—	1	Blecheimer	— —	—	289	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
290	—	—	1	Bund	(3) alte Blechkannen	—	290	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
291	—	—	1	—	Blechkanne —	—	291	Hamburg B. (Eilg.)	K. E.-D. Altona	
292	—	—	1	—	Blechkanne —	2	292	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
293	—	—	3	—	verzinkte Blechrohre	—	293	Hengstei	K. E.-D. Elberfeld	Streckenfund.
294	—	—	1	Block	Blei —	—	294	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
295	—	—	1	—	Blumentisch aus Eisendraht	7	295	Neisse	K. E.-D. Breslau	
296	—	—	1	Packet	Bohrer —	1	296	Heidelberg	Badische Stsb.	
297	—	—	1	Sack	eis. Bolzen —	—	297	Wernigerode	K. E.-D Magdeburg	
298	—	—	2	Dosen	Bratheringe —	16	298	Chemnitz	Sächsische Stsb.	verkauft.
299	—	—	12	—	Bretter —	—	299	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
300	—	—	1	Stück	Dammhirsch (todt) —	49	300	Leipzig Magd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
301	—	—	1	„	gebrauchte Decke aus Kunstwolle	—	301	Halle a/S.	„	
302	—	—	5	—	Dienstkörbe —	—	302	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
303	—	—	1	—	Drahtgitter —	19	303	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	
304	—	—	2	Bd.	Drahttrossen —	—	304	Kiel	K. E.-D. Altona	
305	—	—	1	—	Eisentheil —	2	305	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
306	—	—	6	Stück	Eisentheile —	—	306	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
307	—	—	1	Sack	Eisentheile —	4	307	Ulm	Württemberg. Stsb.	
308	—	—	1	Säckchen	Eisenwaaren —	2	308	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
309	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	140	309	Neuss	K. E.-D. Köln	
310	—	—	1	Pack	Emballage —	6	310	Köln-G.	„	
311	—	—	1	—	unverpacktes einsitziges Fahrrad mit Werkzeugtasche, Oellaterne u. Polz.-Nr. 964	16	311	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
312	—	—	1	—	Fahrradsattel mit Tasche	2	312	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
313	—	—	1	Fass	leer —	?	313	Wilmersdorf-Friedenau	„	
314	—	—	1	„	gefüllt —	—	314	Kirn	Direktion Mainz	
315	—	—	1	Kasten	Feuerheerd mit Blasebalg für Goldarbeiter	13	315	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
316	—	—	1	Fass	mar. Fische —	4	316	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
317	—	—	1	Bund	Flacheisen —	46	317	Lieser-Mülheim	St. Johann-Saarbr.	
318	—	—	1	Sack	Flaschen (leer) —	63	318	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
319	—	—	2 / 9	Bund / Stück	Gasrohre —	185	319	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
320	—	—	1	Käfig	lebendes Geflügel —	56	320	Stelle	K. E.-D. Hannover	
321	—	—	1	—	Gewichtsschale einer Dezimalwaage	—	321	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
322	—	—	1	—	Goldleiste —	4	322	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
323	—	—	1	Sack	Graupe —	25	323	Waldenburg ob. Bhf.	K. E.-D. Breslau	
324	—	—	1	Tonne	Gurken —	57	324	Altona	K. E.-D. Altona	
325	—	—	1	—	Gusswelle —	10	325	Immendingen	Badische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
326	—	—	1	Sack	versch. Hausgeräth	24	326	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
327	—	—	1	Packpapier	Hechel —	1,5	327	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
328	—	—	1	Packet	2 Hohlmaasse —	7	328	München Centr.	Bayerische Stsb.	
329	—		1	Pack in Papier	6 Stück Holzhefte zu Maschinenkurbeln	1,5	329	Rügenwalde	K. E.-D. Danzig	
330	—	—	1	brauner Holzkoffer	Kleider u. Bücher auf den Namen: „Rudolf Faul"	65	330	Marbach a/N.	Württemberg. Stsb.	
331	—	—	1	Pack	Holzrahmen —	22	331	Heidesheim	Direktion Mainz	*)
332	—	—	4	Paar	schwarze Holzschuhe	2	332	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
333	—	—	1	—	Holzschuh —	—	333	Hagen=Oberhagen	„	
334	—	—	1	—	Holzschuh —	1/8	334	Neuss	K. E.-D. Köln	
335	—	—	1	Pack	3 Holzstäbe —	3	335	Speldorf	K. E.-D. Essen	
336	—	—	1	—	Holzstange, 4 m l —	10	336	Aachen	K. E.-D. Köln	
337	—	—	1	Bund	Holzstangen —	25	337	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
338	—	—	1	„	20 Stück Hufeisen —	13	338	Mohrungen	K. E.-D. Königsberg	
339	—	—	1	Steige	25 leb. Hühner —	41	339	Niedersessmar	K. E.-D. Elberfeld	
340	—	—	1	—	junger brauner Jagdhund	—	340	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
341	—	—	1	Sack	Kaffee (?) —	17	341	Oebisfelde	„	
342	—	—	1	„	Kartoffeln —	33	342	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
343	—	—	1	—	Kinderwagen —	11	343	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
344	—	—	1	—	Kinderstuhl —	1,5	344	Altona	K. E.-D. Altona	
345	—	—	1	Schliesskorb	Kleider —	16	345	Köln=Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	
346	—	—	1	Korb mit Vorhängeschloss	Herrenkleider, Wäsche und Bücher	29	346	Swaroschin	K. E.-D. Danzig	
347	—	—	1	Korb	Kleider —	43	347	Neustadt a/Aisch	Bayerische Stsb.	
348	—	—	1	„	Knoblauch —	14	348	Lindau	„	
349	—	—	1	Sack	Knochen —	28	349	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
350	—	—	1	Koffer in Leinen	— —	14	350	Mainz	Direktion Mainz	
351	—	—	2	Pack	Kohlenlöffel —	22	351	Wesel	K. E.-D. Essen	
352	—	—	1	Korb	leer, neu —	2	352	München Centr.	Bayerische Stsb.	
353	—	—	1	Pack	6 weisse Körbe —	5	353	Duisburg	K. E.-D. Essen	
354	—	—	1	Korbfl.	gefüllt —	27	354	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
355	—	—	1	Ballen	Korken —	19	355	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
356	—	—	2	—	Lampenkugeln —	—	356	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
357	—	—	1	—	Laterne —	1	357	Appenweier	Badische Stsb.	
358	—	—	1	—	Leine —	—	358	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
359	—	—	1	Bündel	Leinengarn —	13,5	359	Barmen=Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
360	—	—	1	—	Löthapparat —	—	360	Warstade=Hemmoor	K. E.-D. Altona	
361	—	—	1	Ballen	Lumpen —	67	361	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
362	ohne	—	1	Kollo	Mannlochschraube —	1,5	362	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
363	—	—	1	—	Marmorstein, 150 cm lang, 15 cm dick	—	363	Paderborn	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
364	—	—	1	Pack	eis. Maschinentheile	6	364	Krefeld	K. E.-D. Köln	
365	—	—	1	—	Maschinentheil —	32	365	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
366	—	—	1	Kollo	hölzernes Maschinentheil	6	366	Stolp i/Pom.	K. E.-D. Danzig	
367	--	—	1	—	Maschinentheil —	5	367	Günzburg	Bayerische Stsb.	
368	—	—	1	Kollo	Muster —	6,5	368	Neumünster	K. E.-D. Altona	
369	—	—	1	Leinwandhülle	Musterkoffer —	10	369	Lahr	Badische Stsb.	Gepäck.
370	—	—	103	Stück	23 cm lange u. 1 cm starke viereckige eiserne Nägel ohne Kopf	—	370	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
371	—	—	1	Korb	fr. Obst —	47	371	Hadersleben	K. E.-D. Altona	
372	—	—	1	Sack	Obst —	62	372	München Centr.	Bayerische Stsb.	
373	—	—	1	kleiner schwarzer Holzkoffer	Obst —	13	373	Halle a/S. Gep.-Abf.	K. E.-D. Halle a/S.	
374	—	—	1	Korb	Obst (Aepfel) —	25	374	Stuttgart Eilg.	Württemberg. Stsb.	verkauft.
375	—	—	1	Pack	4 Obstkörbe, leer —	—	375	Eller	St. Johann=Saarbr.	
376	—	—	2	Stück	Ofenbleche —	—	376	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
377	—	—	1	—	eis. Ofenplatte —	10	377	Haynau	K. E.-D. Breslau	
378	—	—	1	Pack	Ofenkranz —	—	378	Eberbach	Direktion Mainz	
379	—	—	1	„	3 Ofenrohre —	2	379	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
380	—	—	1	—	Ofenrohr mit Knie —	9,5	380	Neuenhaus	Bentheimer Kreisb.	
381	—	—	1	—	Ofenrost —	2	381	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
382	—	—	2	—	Ofentheile —	—	382	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
383	—	—	1	Pack	2 Patentscheuerer —	—	383	Speldorf	K. E.-D. Essen	System Staufen.

*) Strecke Heidesheim-Ingelheim aufgefunden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
384	—	—	1	Sack	Pflaumen —	11	384	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
385	—	—	1	—	Pflugschaar —	3	385	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
386	—	—	2	—	Pflugschaare —	3	386	Camenz	K. E.-D. Breslau	
387	—	—	1	—	Plombirleine —	—	387	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
388	—	—	1	Kiste	kleine Porzellanbüchsen mit Beschreibg., Pfeffer u. Salz etc.	16	388	Leipzig Berl. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
389	—	—	1	—	Privatdecke —	—	389	Wesel	K. E.-D. Essen	
390	—	—	1 1 1	Stück " Mappe	Pult — Reissbrett — Zeichnungen —	—	390	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
391	—	—	15	—	Reiserbesen —	12	391	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
392	—	—	1	Reisekorb	leer —	15	392	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
393	—	—	1	"	? —	37	393	Charlottenbg.	K. E.-D. Berlin	
394	—	—	2	—	Riemenscheiben —	20	394	Markt-Oberdorf	Bayerische Stsb.	
395	—	—	1	Bund	Rohr (spanisches) —	4	395	Nürnberg Centr.	"	
396	—	—	1	—	Rohr, eisern, 2 m lg.	7,5	396	Schwabach	"	
397	—	—	1	—	gusseis. Rohr, 1,25 m lg.	—	397	Meiderich	K. E.-D. Essen	
398	—	—	1	—	Rohr S förmig —	8	398	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
399	—	—	1 2	Bund Stück	Rohr —	8	399	"	"	
400	—	—	1	Pack	2 Rohre mit Verschlusskapsel, 0,70 m lg.	—	400	Meiderich	K. E.-D. Essen	System Staufen.
401	—	—	1	—	Rohrsessel mit Kiste in Leinen verpackt	—	401	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
402	—	—	1	Pack	2 Rollladenschienen —	5	402	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
403	—	—	1	Kollo	Rost —	6	403	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
404	—	—	1	Bund	Rundeisen —	31	404	Lieser-Mülheim	"	
405	—	—	1	"	Rundeisen —	54	405	Schweinfurt Stadt	Bayerische Stsb.	
406	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	17	406	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
407	—	—	1	Bund	Rundstahl —	50	407	Solingen	"	
408	—	—	1	"	(13 Stäbe versch. Länge 1—3 m) Rundstahl (Eisen?)	50	408	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
409	—	—	1	Pack	leere Säcke —	20	409	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
410	—	—	1	Sack	leere Säcke —	28	410	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
411	—	—	1	"	Kleidung, Wäsche etc.	11	411	Neuhaldensleben	K. E.-D. Magdeburg	
412	—	—	1	—	Sägeblatt, 1,40 m lg.	5	412	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
413	—	—	1	Korbfl.	anschein. Säure —	56	413	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
414	—	—	1	—	Schliesskorb mit Hängeschloss	11	414	Darmstadt	Direktion Mainz	bezettelt: Mainz Neuthor.
415	roth	—	2	—	Schlösser, 2 Schlüsselbretter	3	415	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
416	—	—	1	Schmalzfass	leer —	28	416	Stöven	K. E.-D. Bromberg	Streckenfund.
417	—	—	2	Stück	Schmiedeeisen —	13,5	417	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
418	—	—	1	—	Schrankverzierung —	1	418	Völklingen	"	
419	—	—	2	—	Schweine, lebend —	26	419	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
420	—	—	1	Bund	Seegras —	25	420	Bocholt	K. E.-D. Essen	
421	—	—	1	—	lack. Sophaaufsatz —	0,5	421	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
422	—	—	1	Stück	Spannkette, 7 m lang	—	422	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
423	—	—	1	Bund	Stahl —	37	423	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
424	—	—	2	Stück	Strassenlaternen —	—	424	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
425	—	—	3	Bund	Stricke —	72	425	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
426	—	—	1	Kollo	Strumpfgarn —	0,25	426	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
427	—	—	1	Pack	2 eis. Stützen mit angebund. Päckchen Schrauben	6	427	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	[illegible]
428	—	—	2	Mappen	Taschentücher — Hosenträger —	1,5	428	Weida	Sächsische Stsb.	
429	—	—	1 3	Ballen —	Teppich — eis. Patent-Fensterschliesser	16 3	429	Bleicherode	K. E.-D. Cassel	
430	—	—	1	Ballen	Teppiche —	66,5	430	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
431	—	—	16	—	alte Theertonnen —	—	431	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
432	—	—	1	—	ovaler Tisch —	—	432	Radolfzell	Badische Stsb.	
433	—	—	1	—	Tischschublade —	—	433	Herne	K. E.-D. Essen	
434	—	—	2	—	Transmissionsstützen	62	434	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
435	—	—	1	—	hölz. Vorlegebaum —	—	435	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
436	—	—	1	—	eis. Welle, 70 cm lg.	25	436	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	
437	—	—	1	—	eis. Welle —	35	437	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
438	—	—	1	Ring	Zinkdraht —	57	438	Coblenz	K. E.-D. Köln	
439	—	—	4	—	Zinkeimer, emaillirt —	—	439	Posen	K. E.-D. Bromberg	
440	—	—	4	—	gusseis. Zugrollenkasten	—	440	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
441	—	—	1	Säckchen	Zwiebel —	12	441	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 21. | 15. März 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Der Grundsatz der Selbstthätigkeit im Eisenbahnsignalwesen.

Von Professor diplom. Ingenieur **A. Birk** in Prag.

Selbstthätig oder automatisch ist, gemäss dem Sinne des Wortes und dem Sprachgebrauche, jede Vorrichtung, die den Erreger zu ihrer Bethätigung in oder an sich selbst trägt; hierbei erscheint als scharfes Kennzeichen der Ausschluss menschlicher Mitwirkung, menschlicher Bedienung oder irgendwelcher menschlicher Einflussnahme auf die Bethätigung der Vorrichtung. Entsprechend dieser ursächlichen Bedeutung des Wortes würden im Eisenbahnsignalwesen also nur jene Einrichtungen als selbstthätige zu bezeichnen sein, bei denen der Zug selbst dies Signal bethätigt und dieses wieder in allen Fällen, wo es die Bewegung des Zuges beeinflusst, diesen Einfluss ebenfalls ohne Inanspruchnahme menschlicher Thätigkeit in gewünschter Weise ausübt. Es wäre sonach ein Blocksystem nur dann wirklich selbstthätig, wenn nicht nur die Stellung der Blocksignale durch die Züge selbst erfolgt, sondern wenn auch die Halt gebietenden Signale jeden Zug an der geeigneten Stelle selbstthätig anhalten. In diesem Falle ist eigentlich das Blocksignal der Selbstbeweger — Automat —, der seinen Arm im richtigen Zeitpunkte allein durch einen zweckmässig angebrachten Mechanismus auf „freie Fahrt“ oder auf „Halt“ stellt und diese Thätigkeit, die ja den Zweck des Signales bildet, auch sinngemäss auf den Zug überträgt. Wir können uns hierbei das physische Signal: Mast und Arm ganz wohl beseitigt denken, da die Lokomotive eines solchen nicht bedarf; dann wäre ohne Zweifel das Ideal eines Blocksystemes erreicht, dessen Verwirklichung vom technischen Standpunkte aus nicht unmöglich ist, weil die Lösung der damit gestellten Aufgabe auf dem, durch die Gesetze der Natur gekennzeichneten Wege durchführbar erscheint.

Eine in Bezug auf Selbstthätigkeit minder vollkommene Signaleinrichtung ist jene, bei welcher das Signal von Menschenhand gestellt wird und seine Haltstellung das selbstthätige Anhalten des Zuges veranlasst. Hierbei ist die Thätigkeit des Lokomotivführers ausgeschieden, sodass nicht eigentlich das Signal, sondern vielmehr die Lokomotive der „Selbstbeweger“ ist, allerdings im negativen Sinne, da sie selbstthätig über eine von aussen herkommende Anregung ihren Fortlauf einstellt. Auf gleicher Stufe steht die Einrichtung, bei welcher der Zug das Signal bethätigt, dieses aber nicht auf die Lokomotive einwirkt, sondern die Beachtung der Signalstellung dem Lokomotivführer überlassen bleibt. Auf einer noch minderen Stufe der Selbstthätigkeit stehen jene Vorrichtungen, die lediglich die Hervorrufung eines hörbaren Signales durch die Lokomotive selbst, also die Umwandelung eines sichtbaren Signales in ein nachdrücklicheres auffälligeres Signal bezwecken, wie die mit Tunnelthoren, Distanzsignalen usw. verbundenen Knallkapseln oder auch jene Apparate, welche nur Kontrolzwecken dienen oder die vorzeitige Umstellung von Signalen zu verhüten haben, wie z. B. die Schienenkontakte bei elektrischen Glockensignalen oder elektrischen Weichensicherungsanlagen, oder auch die Signalautomaten, welche selbstthätig das Glockensignal abgeben, sobald sie auf dasselbe eingestellt worden sind.

Anordnungen der letzterwähnten Arten haben im Eisenbahnbetriebe wohl Anwendung gefunden, aber bei weitem nicht einmal in jenem Maasse, als es der rastlosen, fortarbeitenden erfinderischen Thätigkeit auf diesem Gebiete entsprechen würde. Seit einem halben Jahrhundert sind einzelne Fachleute bemüht, dem Grundsatz der Selbstthätigkeit im Eisenbahnsignalwesen Anerkennung und Geltung zu verschaffen, viele mitunter geniale Anordnungen wurden in diesem langen Zeitraume erdacht, manche von ihnen auch — es muss dies nachdrücklich betont werden — nicht ohne Erfolg erprobt; der Eisenbahnbetrieb hat an Umfang, an Intensität in jeder Beziehung zugenommen und

unser Signalwesen hat wiederholt seine Unzulänglichkeit in gewissen Fällen erwiesen — dennoch besteht gegen selbstthätige Signaleinrichtungen diesseits des Ozeans unter den Betriebsorganen eine so bedeutende Abneigung, dass selbst Versuche mit solchen Anordnungen gegenwärtig zu den Seltenheiten gehören.

Die Vortheile einer selbstthätigen Signalanordnung sind betriebstechnischer und ökonomischer Natur. In beiden Beziehungen finden sie ihre Ursache hauptsächlich in der Ausscheidung der menschlichen Thätigkeit, die unverlässlich und kostspielig ist. Sie ist unverlässlich, weil sie nicht gerade selten unvermuthet auftretenden Störungen unterworfen erscheint; der Signalwärter, in dessen Hand die richtige Zeichengebung gelegt ist, und ebenso der Lokomotivführer, von dessen rechtzeitiger und strenger Befolgung des Signales die Sicherheit des Zuges abhängt, können sich irren, Fehler begehen, leichtsinnig oder unbedacht handeln. Sie ist weiter auch deshalb unverlässlich, weil die Schärfe der Sinnesorgane unter Umständen durch äussere Einflüsse vermindert werden kann. Niemals tritt dies so sehr hervor, wie bei Schneesturm und starkem Schneefall. Da werden Signale oft vollständig unsichtbar und das Aufeinanderfahren von Zügen — wie erst kürzlich auf einer Gebirgsbahn — lässt sich selbst bei grösster Vorsicht seitens der Bahnorgane nicht vermeiden. Der selbstthätig wirkende Apparat unterliegt solchen „menschlichen" Schwächen nicht. Aber es tritt noch ein weiteres, gewichtiges Moment hinzu. Bei der wachsenden Dichte des Verkehres und bei der fortwährenden Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten der Züge wird es immer dringender nothwendig, auch die Schnelligkeit zu steigern, mit der eine eingetretene Gefahr jedem bedrohten Zuge übermittelt wird; denn jede Zehntelsekunde, um welche sich diese Uebermittelung verzögert, bedeutet eine Steigerung der Gefahr. Die Schnelligkeit der Zeichenübermittelung ist aber nicht allein von der mechanischen Arbeit abhängig, welche die Bethätigung des Signales, des Steuerunghebels und der Bremse der Lokomotive erfordert; sie wird auch bestimmt durch die mehr oder minder rasche geistige Thätigkeit des Signalwärters und des Lokomotivführers bei Erkenntniss der eingetretenen Gefahr bezw. des sich darstellenden Signales und der hierdurch gebotenen weiteren Thätigkeit. Es ist nun wohl Thatsache, dass auch die Schnelligkeit der Beobachtung, der Ueberlegung, des Entschlussfassens — also die Geistesgegenwart, wie ein landläufiger Ausdruck lautet — grosser Ausbildung fähig ist; aber dennoch gibt es für das einzelne Individuum, wie auch für den Menschen überhaupt in dieser Beziehung eine Grenze — und je mehr wir uns im Eisenbahnbetriebe dieser Grenze nähern, um so mehr verlieren alle Signaleinrichtungen, welche die Nachrichtübermittelung nur durch Mitwirkung mehrerer Betriebsorgane z. B. des Wächters und des Lokomotivführers oder wohl auch noch der Zugbegleiter besorgen, an Zuverlässlichkeit und Sicherheit. Dem gegenüber wirken selbstthätige Einrichtungen und namentlich jene ersten Grades, welche den gefährdeten Zug unmittelbar vom Gefahrspunkte aus und sofort beim Eintritt der Gefahr zum Stillstande bringen, mit einer Raschheit und Genauigkeit, die jeder Verkehrsdichte und Fahrgeschwindigkeit gewachsen erscheint.

Im Hinblick auf die wirthschaftliche Seite ist zu betonen, dass mit den selbstthätigen Einrichtungen vielfach eine Ersparniss an Personal verbunden erscheint. Es wird dies stets bei Blocksystemen eintreten, bei deren Anwendung die Zusammenlegung des Signal-, Bahnüberwachungs- und Bahnerhaltungsdienstes auf der Strecke in einer Person unzulässig und zumeist auch unmöglich ist. Die Herstellungs- und Erhaltungskosten der mechanischen Einrichtungen werden sich in beiden Fällen so ziemlich gleichbleiben, jedenfalls aber werden die Zinsen etwaiger Mehrkosten selbstthätiger Apparate nicht die Ersparniss von Personalkosten aufzehren.

Die durch den Zug erfolgende Bethätigung von Wegschranken kann unter Umständen ebenfalls finanzielle Vortheile gewähren; so müssen z. B. Lokalbahnen oder selbst Kleinbahnen oft für eine einzige sehr frequente Wegübersetzung in Schienenhöhe einen ständigen Wächter im Budget führen, durch dessen Ersparniss die Kosten einer selbstthätigen Einrichtung sehr bald gedeckt sein würden. So hätten z. B. die selbstthätigen Blocksignale auf den amerikanischen Bahnen jedenfalls nicht so ausgedehnte Anwendung gefunden, wenn sie nur in technischer und nicht auch in ökonomischer Beziehung vortheilhaft wären.

Die eben erörterten Vorzüge der selbstthätigen Signaleinrichtungen liegen so klar zu Tage, dass sie näherer Begründung kaum bedürfen und man nur um so nachdrücklicher zu der Frage gedrängt wird: wo eigentlich die Ursache der in Eisenbahnkreisen nicht selten anzutreffenden Abneigung gegen derartige Einrichtungen zu erblicken ist. Diese Ursache liegt — nach unseren Erfahrungen — vorwiegend in dem Misstrauen, das man der zuverlässigen Funktionirung der selbstthätigen Einrichtungen leider noch immer entgegenbringt. Man weist, dieses Misstrauen begründend, mit Vorliebe auf die Misserfolge bei früheren Versuchen hin und übersieht hierbei vollständig die grossartigen Fortschritte auf dem Gebiete der Elektrotechnik, die hierbei — man könnte sagen: ausschliesslich — in Betracht kommt, weil es sich um rasche, momentane Fernwirkungen handelt. Es dürfte daher begründet sein, einen prüfenden Blick auf die wesentlichen Einzelheiten der selbstthätigen Signaleinrichtungen zu werfen, wobei wir jene Leser, die sich hierüber ausführlicher unterrichten wollen, auf die treffliche Abhandlung Kohlfürst's „über die bisherigen Versuche mit elektrischen Zugtelegraphen"*) verweisen, ohne uns aber mit deren Erörterungen in allen Punkten einverstanden zu erklären.

Zunächst sind die Spender der Betriebskraft, die Elektrizitätsquellen, zu betrachten. Als solche können galvanische Batterien und Magnetinduktoren Verwendung finden; auch Dynamomaschinen sind nicht ausgeschlossen. Alle diese Stromquellen sind in ihrer Wirkung vollkommen verlässlich. Die galvanischen Batterien, deren dauernde und sichere Wirkung am ehesten noch Bedenken wachrufen könnte, haben in ihrer ein halbes Jahrhundert überschreitenden Verwendungszeit im Telegraphenwesen eine solche Vervollkommnung erfahren, dass bei nur einigermaassen genügender Aufsicht, deren füglich keine Signaleinrichtung entbehren kann, ein unzeitgemässes Versagen ihrer kraftliefernden Thätigkeit nicht zu befürchten steht. Und überdies würde es keiner besonderen Schwierigkeit unterliegen, die etwa nahende Gefahr des Versagens dieser Quelle rechtzeitig durch ein selbstthätiges Signal zur Kenntniss der Bahnorgane zu bringen. Es gilt dies alles in ganz besonderem Grade von den trockenen Batterien, die neuestens mit Vorliebe Anwendung finden.

Nicht minder wichtig sind jene Bestandtheile, welche die Wechselwirkung zwischen dem fahrenden Zuge und dem feststehenden Apparat theilen auf der Strecke oder auch zwischen den Zügen untereinander (z. B. bei Wegschranken bezw. bei Blocksignalen) zu vermitteln haben. Sie bilden eigentlich den Kernpunkt der Konstruktion; sie sind jene Apparattheile, in deren sichere Funktion häufig der grösste Zweifel gesetzt wird, die aber auch andererseits heute schon eine hohe Vollkommenheit erreicht haben. Für diese Aufgabe stehen leitende Gleisstücke, Kontaktschienen, Radtaster, Schienendurchbiegekontakte zur Verfügung.

Was die Kontaktschienen anbelangt, so haben die sogenannten Krokodilkontakte — 2 m lange hölzerne Langschwellen, deren obere Fläche mit Kupferblech verkleidet ist — auf den französischen Bahnen als Vermittler zwischen der Lartigue'schen Dampfpfeife und den Deckungssignalscheiben sich vortrefflich bewährt. Wie die Erfahrung beweist, genügt die bei den Schnellzügen obwaltende Berührungsdauer zwischen der Lokomotivdrahtbürste und dem Krokodilkontakte von nur 0,2 Sekunden vollständig, um die durch den Strom zu bewirkende Auslösung der Lokomotivpfeife stets pünktlich zu veranlassen. Im Jahre 1883

*) Stuttgart, Verlag von Ferdinand Enke. 1899.

waren bereits 606 Deckungssignalscheiben mit diesen Kontakten ausgerüstet.

Nicht minder gut haben sich die Schienendurchbiegekontakte und speziell Siemens' Quecksilberkontakte bewährt. Bei ihnen bewirkt bekanntlich die Durchbiegung der Schiene unter einem darüber hinrollenden Zug das Aufsteigen von Quecksilber in einen Raum, in welchen die Enden der Leitung hineinragen, bis zur Berührung mit den letzteren. In Amerika finden die sogenannten isolirten Schienen immer grössere Anwendung. Hierbei ist in jenem Schienenstrange, auf welchem die Lokomotivbürsten schleifen, ein Stück von zwei bis drei Schienenlängen von den Schwellen und von den anstossenden Schienen durch nicht leitende Unterlags- und Zwischenplatten sorgfältig isolirt. Boda zollt diesen Anordnungen in seinem vorzüglichen Werke über die „Sicherung des Zugverkehres auf den Eisenbahnen" unbeschränkte Anerkennung; sie haben übrigens in Oesterreich u. a. auch bei der Blocklinie Prerau-Leipnik auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erfolgreiche Anwendung gefunden. Schliesslich muss noch der Pedal- oder Druckschienen Erwähnung geschehen, bei denen das Rad auf einen Hebel einwirkt und durch das Niederdrücken desselben einen Stromschluss herbeiführt.

Die sonstigen Apparattheile, welche zur Anordnung automatischer Einrichtungen mehr oder weniger unentbehrlich sind, wie Elektromagnete mit Anker, Leitungen usw. bilden bei der heutigen Ausgestaltung der Telegraphen- und Telephontechnik doch keine Veranlassung mehr, ihre Anwendung für selbstthätige Signale bedenklich erscheinen zu lassen. Störungen im Telegraphen- und Signalbetriebe, seien sie nun temporäre — durch atmosphärische oder kosmische Einflüsse hervorgerufen — oder dauernde, wie Gebrechen an den mechanischen Theilen der Apparate, Unterbrechungen des Stromkreises oder Stromverzweigungen, lassen sich bei aufmerksamer Ueberwachung und Erhaltung der Einrichtungen leicht hintanhalten und — wenn sie dennoch eintreten — auch leicht und in kurzer Frist beseitigen. Eine sorgfältige Behandlung und Pflege verlangen die selbstthätigen Signaleinrichtungen eben sowohl wie die nicht selbstthätigen. Das Bestreben der modernen Technik auf dem Gebiete der Selbstthätigkeit ist ja nicht dahin gerichtet, die menschliche Thätigkeit überflüssig zu machen, sondern es steckt sich als preiswürdiges Ziel, den Menschen von rein mechanischen Thätigkeiten zu befreien und ihn immer mehr nur mit solchen Arbeiten zu belasten, bei denen auch eine Thätigkeit des Geistes in grösserem oder minderem Grade erforderlich ist, wie sie z. B. eben die Ueberwachung der selbstthätigen Einrichtungen erfordert.

Es erscheinen sonach Zweifel an der verlässlichen Wirkung selbstthätiger Signaleinrichtungen nicht begründet, wie ja auch durch die bisher gemachten Erfahrungen auf französischen, englischen und namentlich amerikanischen Eisenbahnen bewiesen worden ist. Von Einrichtungen, die im weitesten Sinne des Wortes vollkommen sind, kann bei menschlichen Werken überhaupt nicht die Rede sein. Das ganze Eisenbahnwesen ist weder in seinen einzelnen Theilen, noch in seiner Gesammtheit vollkommen; die menschliche Aufgabe ist es eben, dieser idealen Vollkommenheit nachzustreben, mit dem Bewusstsein, dass wir uns ihr nähern, dass wir sie aber niemals erreichen können. Und darum erscheint es uns auch ungerechtfertigt, an automatische Signaleinrichtungen viel zu weit gehende Anforderungen hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit zu stellen. Wenn eine selbstthätige Einrichtung auch genau nur dasselbe leisten würde, wie die nicht selbstthätige, an deren Stelle sie tritt, so sprächen die Verhältnisse doch in den meisten Fällen aus den oben erörterten Gründen zu Gunsten der ersteren.

Als die Stationsdeckungssignale zur Einführung gelangten, äusserten konservative Gemüther die Besorgniss, dass die Stationsbeamten auf dieselbe sich verlassen und die Pünktlichkeit und Sicherheit des Verkehres darunter leiden würden. Aehnlich weist man heute vielfach darauf hin, dass der Lokomotivführer den automatischen Einrichtungen vollauf vertrauen und sonach bei etwaigem Versagen der letzteren das Unglück nur um so grösser sein würde. Wie jenes so wird auch dieses nicht eintreten. . . . Und übrigens vertraut der Lokomotivführer nicht auch voll und ganz auf die genaue Pflichterfüllung des Bahn- oder Blockwächters? Und ist der Unfall minder, wenn er hier getäuscht wird, als wenn ihn das selbstthätige Signal täuscht? Der Fall liegt hier wie dort ziemlich gleich; nur wird beim selbstthätigen Signale die Täuschung zuversichtlich weit seltener eintreten, als bei der nicht selbstthätigen Signaleinrichtung — und dieser Umstand ist gleichbedeutend mit der Erhöhung der Betriebssicherheit.

Wenn nicht ökonomische Bedenken, konservativer Geist oder Zweifel und Misstrauen die Bahnverwaltungen bisher abgehalten hätten, selbstthätige Signaleinrichtungen in ernster und ausdauernder Weise zu erproben und solche, die sich für gewisse Fälle bewährten, wenigstens mit der Beschränkung auf diese Fälle einzuführen, so stünde es heute um den Grundsatz der Selbstthätigkeit im Eisenbahnsignalwesen weit besser; denn wie der Held im tosenden Kampfe, wie der Charakter im Sturm der Zeit, so kann sich ein technischer Gedanke nur in der harten Schule der Praxis ausbilden und vervollkommnen; ohne die praktische Anwendung erstarrt er in den zuerst gewonnenen Formen, die selten das sind, was wir landläufig gut oder zweckmässig nennen.

Die neue Militärtransportordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Von Amtsrichter **Coermann** in **Mülhausen i. E.**

Dass in Kriegszeiten der Bahnbetrieb sich nicht in den Formen der Betriebs-, Verkehrs- bezw. Bahnordnung abwickeln kann, bedarf keiner weiteren Ausführung, aber auch in Friedenszeiten unterscheiden sich die Militärtransporte vermöge der grossen Anzahl der gleichzeitig oft auf sehr weite Strecken zu befördernden Personen und Pferde, sowie der Vereinigung von Personen, Pferden und Material in einem Zuge so wesentlich von allen anderen Beförderungsarten, dass bezüglich ihrer ebenso wenig die allgemeinen Bestimmungen genügen.

Bei Festsetzung der Leistungen für das Militär im Kriege und im Frieden sind in den Reichsgesetzen vom 13. Juni 1873 §§ 28—31 und vom 13. Februar 1875 § 15 als Lasten den Eisenbahnen, ohne Rücksicht darauf, ob sie Staats- oder Privateigenthum sind, auferlegt: 1. der Beförderungszwang, 2. die Bereithaltung der zur Beförderung von Mannschaften und Pferden erforderlichen Ausrüstungsgegenstände und 3. die Angabe der bei der Bahn vorhandenen Beförderungsmittel. Ausführungsbestimmungen zu beiden Gesetzen, erlassen am 1. April 1876 bezw. am 2. September 1875, übertragen in den §§ 14 Z. 2 bezw. 15 dem Kaiser die Festsetzung der allgemeinen Beförderungsvorschriften durch im Einverständnisse mit dem Bundesrath zu erlassende Militärtransportordnungen, die am 26. Januar 1887 für den Krieg und am 11. Februar 1888 für den Frieden veröffentlicht worden sind. Zur Erhaltung des Einklanges mit der Fortentwickelung des Eisenbahnwesens wurde im § 2 der Einführungsverordnungen der Reichskanzler ermächtigt, angemessene Ergänzungen und selbst Abänderungen vorzunehmen.

Die Errungenschaften von 11 bezw. 12 seitdem verflossenen Jahren haben es an der Zeit erachten lassen, nicht nur diese Aenderungen, sondern eine gänzliche Neuordnung des Militärtransportwesens vorzunehmen. Mit dem 1. April l. J. tritt die am 18. Januar l. J. erlassene „Militärtransportordnung für Eisen-

bahnen“ in Kraft, welche unter Aufhebung der beiden genannten Ordnungen vom 26. Januar 1887 und 11. Februar 1888 die Bestimmungen für Krieg und Frieden in einer Verordnung zusammenfasst. Wenn auch die Abweichungen durch verschiedenen Druck und geeignete Gegenüberstellungen scharf geschieden sind, so kann doch über die Vorzüge dieser Vereinigung gestritten werden. Den unvermeidlichen Wiederholungen in getrennten Verordnungen steht die Erschwerung der Uebersichtlichkeit und die Gefahr der Verwechselung gegenüber. Diese Gefahren weisen darauf hin, dass bei den für den praktischen Dienst bestimmten Abdrücken der Ausstattung nach Druckart und Format die grösste Aufmerksamkeit zuzuwenden ist. Ein unbestrittener aber sehr grosser Vortheil der Neuerung liegt darin, dass der Beamte ohne besondere Mühe unwillkürlich mit den Kriegsbestimmungen bekannt wird, ein Vortheil, der von solcher Tragweite ist, dass er allein für die Darstellungsform entscheidend sein muss. Bei der Abneigung des Praktikers gegen systematische Studien wurde der bisherigen Kriegstransportordnung wohl kaum genügende Beachtung geschenkt, ein Fehler, dessen Folgen im Ernstfalle nicht zu übersehen sind.

Die M.-Tr.-O. zerfällt in sechs Abschnitte, welche nachstehende Ueberschriften tragen:

1. Gegenstand und mitwirkende Behörden, §§ 1—15.
2. Allgemeine Betriebs- und Verkehrsbestimmungen, §§ 16—27.
3. Vorbereitung der Militärtransporte, §§ 28—43.
4. Beförderung von Personen sowie von Truppen mit Pferden, mit Geschützen, Fahrzeugen und Belagerungsmaterial, §§ 44—49.
5. Beförderung von Militärgut und Privatgut für die Militärverwaltung, §§ 50—56.
6. Berechnung und Zahlung der Vergütungen, §§ 57—59.

1. Gegenstand und mitwirkende Behörden.

Geltungsbereich der M.-Tr.-O. ist die Gesammtheit der im Deutschen Reiche betriebenen Bahnen ohne Unterscheidung nach Haupt-, Neben- und Kleinbahnen, nach Staats- oder Privateigenthum oder -Betrieb, nach der Bewegungsart (Dampf- oder elektrische Bahnen), sofern sich diese überhaupt zur Beförderung der bewaffneten Macht einschliesslich der Schutztruppen oder ihrer Bedürfnisse eignen. Eine weitere Begriffsbestimmung des Wortes „Eisenbahn“ ist nicht gegeben, da es sich um einen Theil des allgemeinen Transportrechtes handelt, dürfte aber auch der allgemein übliche Begriff hier maassgebend sein. Daraus ist zu schliessen, dass die M.-Tr.-O. nicht betrifft:

1. Privat- oder Staatsbahnen, die überhaupt nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind: Gruben-, Arbeits- und Bergwerksbahnen;
2. für den öffentlichen Verkehr zwar bestimmt, aber demselben noch nicht übergebene Bahnen.

Bei abweichenden Betriebsverhältnissen einzelner Bahnen, insbesondere bei Zahnrad- und sonstigen Gebirgsbahnen kann das Reichseisenbahnamt im Einverständnisse mit der Militärverwaltung Abweichungen von der M.-Tr.-O. gestatten. Diese Erlaubniss ertheilen in Bayern die zuständigen obersten Behörden, wenn das Interesse der Landesvertheidigung nicht in Betracht kommt.

Den einschneidenden Anforderungen, welche das Militär an die Bahnen stellt, sowie dem Interesse der militärischen Befehlseinheit entspricht es, dass den Militärbehörden ein weitgehender Einfluss auf die Transporte selbst eingeräumt ist. Andererseits ist es — wenigstens im Frieden — nicht möglich, dem Militär die ausschliessliche Verfügungsgewalt zu überlassen, zur Vermeidung von Kompetenzstreitigkeiten ist daher nicht nur eine scharfe Abgrenzung der militärischen und civilen Machtbefugnisse unvermeidlich, sondern auch eine Aufzählung der betheiligten Befehlsstellen und ihres Wirkungskreises geboten. Bei der Verschiebung der Machtverhältnisse im Kriege muss diese Aufzählung für Frieden und Krieg verschieden sein.

Im Frieden wirken nachstehende Stellen bei Ausführung der M.-Tr.-O. mit:

I. Militärische Behörden:

1. das preussische Kriegsministerium für alle ausserbayerischen Truppen, das bayerische Kriegsministerium für die bayerischen. Ersterem unterstehen:
2. der preussische Chef des Generalstabes der Armee, der — auch für Bayern — die leitenden Gesichtspunkte für die militärische Benutzung der Eisenbahnen im Kriege ertheilt und bereits im Frieden die erforderlichen Vorbereitungen veranlasst. Er ist der Vorgesetzte
3. der Militäreisenbahnbehörden, nämlich
   a) der Eisenbahnabtheilung des preussischen grossen Generalstabes, deren Chef schon im Frieden wegen der Vorbereitungen für die militärische Benutzung der Eisenbahnen im Kriege mit dem Reichseisenbahnamt in Verbindung tritt;
   b) der dieser untergebenen Linienkommissionen, denen die unmittelbare Vertretung ihrer vorgesetzten Behörden bei den Verwaltungen der ihnen zugewiesenen Bahnlinien obliegt;
   c) der nach Bedarf durch die Militärbehörde eingesetzten Bahnhofskommandanten. Die Anordnungen der Linienkommissionen erhalten sie durch die sie einsetzende Militärbehörde, sie üben die militärische und militärpolizeiliche Macht auf dem betr. Bahnhof aus, verhandeln mit den Eisenbahnbehörden und haben die Bahnbeamten gegen Eingriffe in ihren Dienst zu schützen. Daneben sind sie zur Hilfeleistung diesen gegenüber bei Durchführung der Bahnpolizei verpflichtet, ohne jedoch ein Recht zum selbständigen Eingreifen in den Bahndienst zu haben.

Jeder Bahntransport wird durch einen militärischen Transportführer geleitet, dem die Aufrechterhaltung der inneren Ordnung der Truppe und die Fürsorge für die Befolgung der Anweisungen der Bahnbeamten obliegt. Wenn auch der Bahnhofskommandant und die Linienkommission seine Vorgesetzten sind, so steht ihm doch ein selbständiges Leitungsrecht innerhalb des vorgeschriebenen Transportes insofern zu, als er mit den Bahnbeamten wegen erforderlich werdender oder vorgesehener Maassnahmen unmittelbar verhandelt. Weitere in Betracht kommende Behörden sind die absendenden oder empfangenden Truppentheile und die Intendanturen.

III. Civile Behörden:

1. Der Reichskanzler, und zwar namentlich
   a) das Reichseisenbahnamt innerhalb seiner durch Reichsgesetz vom 27. Juni 1873 begrenzten Zuständigkeit;
   b) die Reichspost- und Telegraphenverwaltung, für Bayern und Württemberg die entsprechenden Landesbehörden. Diese Verwaltungen treten zur Sicherung des Post- und Telegraphenbetriebes im Kriege schon im Frieden mit dem preussischen Chef des Generalstabes der Armee in Benehmen. Zu diesem Zwecke bestellen diese Verwaltungen bei jeder Linienkommission einen Vertreter.
2. Die Eisenbahnverwaltungen, d. i. jede Direktion innerhalb ihres Dienstbezirkes. Jede Direktion bestellt an ihrem Amtssitze für den regelmässigen Geschäftsverkehr mit den Militäreisenbahnbehörden einen „Bahnbevollmächtigten“, der zugleich technisches Mitglied der Linienkommission sein kann. Bahnen von geringerem Umfange können diese Geschäfte einer anderen Bahn übertragen.

Die Bahnpolizeivorschriften der Betriebsordnung finden mit folgenden Beschränkungen gegen die Theilnehmer von Militärtransporten Anwendung:

1. Zum unmittelbaren Einschreiten gegen diese sind die Bahnpolizeibeamten nur zur Abwendung von Gefahren für die Betriebssicherheit oder für Leben und Gesundheit von Personen befugt.

2. Ausschluss von der Fahrt ist nur dann zulässig, wenn sie im Interesse der Betriebssicherheit oder zum Schutze von Mitreisenden unvermeidlich ist.

3. Sonstige Ungehörigkeiten bedingen die Feststellung der Persönlichkeit des Thäters und die Anzeige bei dem Transportführer.

Während die Civilbehörden im Kriege dieselben bleiben tritt bei den Militärbehörden insofern eine Erweiterung ein, als dem preussischen Generalstabschef der Armee der Generalinspekteur des Etappen- und Eisenbahnwesens unmittelbar unterstellt wird. Er befiehlt Eintritt und Aufhören des Betriebes nach den Militärfahrplänen und entscheidet über Beschwerden gegen Militäreisenbahnbehörden. Von ihm ressortiren:

a) der Chef des Feldsanitätswesens, der über die Aufstellung und Absendung der Sanitätszüge verfügt,
b) die Militäreisenbahnbehörden:
   1. der Chef des Feldeisenbahnwesens, der eigentliche Leiter des gesammten Eisenbahndienstes für Kriegszwecke. Des Einverständnisses des Reichseisenbahnamtes bedarf er im Kriegsbetriebe nicht, im Friedensbetriebe nur dann nicht, wenn Gefahr im Verzuge liegt;
   2. der Chef der Eisenbahnabtheilung des preussischen grossen Generalstabes, der nach Ausspruch der Mobilmachung bis zur Ernennung des Chefs des Feldeisenbahnwesens dessen Geschäfte übernimmt;
   3. der Chef der Eisenbahnabtheilung des preussischen stellvertretenden Generalstabes der Armee. Er ist der Vertreter des Chefs des Feldeisenbahnwesens, vor seiner Ernennung führt die zu 2. genannte Behörde vertretungsweise seine Geschäfte;
   4. die Linienkommissionen führen im Kriege die Bezeichnung „Linienkommandanturen“;
   5. die Bahnhofskommandanten;
   6. der Transportführer, die absendenden und empfangenden Truppentheile sowie der kaiserliche Kommissar und Militärinspekteur der freiwilligen Krankenpflege;
   7. die Intendanturen.

2. Allgemeine Betriebs- und Verkehrsbestimmungen.

Die gesetzliche Grundlage für alle Beförderungen bilden die allgemeinen Beförderungsvorschriften, insbesondere die Betriebsordnung, Verkehrsordnung, Bahnordnung, Signalordnung und die sonstigen Sicherheitsvorschriften, sofern nicht die nachstehenden Abweichungen eintreten. Diese Abweichungen sind bei „Militärtransporten“ und Beförderung von „Militärgut“ verschieden, bezüglich des letzteren vergl. Abschnitt 5.

Maassgebend für den Umfang der militärischen Vorrechte ist derjenige des Bedürfnisses, über dessen Vorliegen allerdings die Militärbehörde allein entscheidet. Diese Eingriffe betreffen:

1. den Transportweg. Von dem von Seiten des Militärs vorgeschriebenen Beförderungswege kann die betreffende Bahn im Frieden und innerhalb ihrer Grenzen nur abweichen, wenn dadurch keine Verzögerung entsteht;

2. die Transportzeit im Frieden. Die grundsätzliche Geltung der Bestimmungen über die Sonntagsruhe wird insofern durchbrochen, als das Militär bei Anzeige der Dringlichkeit die Beförderung mit den verkehrenden Zügen, sofern diese mit denselben möglich ist, und die Ausladung sowie auch die Abfertigung von Militärzügen verlangen kann;

3. die Transportart. Die Beförderung hat zu erfolgen:

a) mit den regelmässigen Zügen des öffentlichen Verkehres, ohne Rücksicht darauf, ob sie Schnell-, Personen- oder Güterzüge sind, sofern sich diese zur Mitnahme vermöge ihrer Einrichtung und Bestimmung sowie vermöge der Stärke und Beschaffenheit der Transporte eignen;
b) mit Militärbedarfszügen, die von den Eisenbahnverwaltungen im voraus im Rahmen des allgemeinen Fahrplanes des öffentlichen Verkehres festgesetzt werden. Höchstgeschwindigkeit auf Haupt- bezw. Nebenbahnen: 40 bezw. 30 km in der Stunde. Die Wagen müssen von Bahn zu Bahn gehen;
c) mit Militärsonderzügen, die bei Bedarf jeweils zwischen Bahn- und Militärbehörde vereinbart werden. Im Nothfalle ist dem Begehren der letzteren unverzüglich selbst zur Nachtfahrt auf Strecken nachzukommen, auf welchen ein Nachtdienst nicht stattfindet;

4. die Benutzung der Bahntelegraphen. Ihre Benutzung durch Militärpersonen ist nur gestattet, sofern dieses der Bahndienst zulässt. Im Frieden gilt im übrigen das Militärtelegraphenreglement vom 7. März 1876, in Bayern die dortige Verordnung.

Die vollständige Umkehrung der Verkehrsverhältnisse im Kriege bedingt ganz andere Verwaltungsgrundsätze. Die gesammten, im Rücken des Feldheeres befindlichen Bahnen werden eingetheilt in solche mit Kriegs- und solche mit Friedensbetrieb, innerhalb dieser Grenzen gelten die gesammten Bahnen als einheitliches Bahnnetz, die einzelnen Verwaltungen sind verpflichtet, sich gegenseitig Aushilfe zu leisten. Der „Kriegsbetrieb“ wird für diejenigen Bahnen angeordnet, welche auf dem Kriegsschauplatze oder in dessen Nähe liegen; auf sie findet das Gesetz über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873 Anwendung. Der Betrieb kann von den Militäreisenbahnbehörden übernommen werden: „Militärbetrieb“. Besondere „Uebergangsstationen“ dienen als Abgrenzung gegen den „Friedensbetrieb“, der alle Bahnen umfasst, für die der Kriegsbetrieb nicht ausdrücklich angeordnet ist. Auf sie finden die Festsetzungen der M.-Tr.-O. für den Mobilmachungs- und Kriegsfall Anwendung.

Auch in Kriegszeiten soll zunächst versucht werden, mit dem Fahrplane des Friedensverkehres und eingeschobenen Sonderzügen auszukommen. Erst wenn diese nicht mehr genügen, wird von der Militäreisenbahnbehörde unter Mitwirkung der betheiligten Eisenbahnverwaltungen der Militärfahrplan aufgestellt, für den sowie dessen Anschlüsse die Militärzwecke ausschliesslich maassgebend sind. Damit wird das gesammte rollende Material der Militärbehörde zur Verfügung gestellt; nur von dieser nicht voll ausgenutzte Zugtheile oder Züge kann die Eisenbahnverwaltung für ihre Dienstzwecke oder zur Personen- bezw. Güterbeförderung verwenden. Allgemein wird die Mitbenutzung von Seiten des Publikums bei den besonders bezeichneten Militärlokalzügen gestattet. Die Post kann indess bei jedem Zuge die Mitnahme eines Postwagens verlangen, die Bahnverwaltung denselben bis zur Höchstbelastung Wagen mit Dienstgut anhängen lassen. Bei Friedensbetrieb erfolgt die Beschränkung des öffentlichen Verkehres durch den Chef des Feldeisenbahnwesens im Benehmen mit dem Reichseisenbahnamte.

Der gleiche Vorrang besteht gegenüber den Telegraphen- und Fernsprechanlagen, deren Anpassung an die besonderen militärischen Bedürfnisse verlangt werden kann.

3. Vorbereitung der Militärtransporte.

Die Vorbereitung besteht einerseits in der Feststellung der Leistungsfähigkeit der Bahnen, andererseits in der Zusammensetzung der Züge und Ausrüstung der Wagen.

Die Leistungsfähigkeit wird durch die von den Verwaltungen aufzustellenden statistischen Nachrichten und durch besondere Kommissare der Militärverwaltung ermittelt, welche sich von den thatsächlichen Zuständen durch Augenschein zu überzeugen haben. Die Bahnen sind verpflichtet, diesen das Betreten der Bahnanlagen nach vorheriger Benachrichtigung des zuständigen höchsten Bahnpolizeibeamten zu gestatten, dafür übernimmt die Militärverwaltung bei einem diesem Kommissar zustossenden Eisenbahnunfalle, die die Bahn treffende Haftpflicht (§ 1 des Haftpflichtgesetzes), sofern nicht ein Verschulden der Bahn oder ihrer Leute vorliegt.

Auf Grund der vorstehenden Feststellungen setzen die vereinigten Ausschüsse des Bundesrathes für das Landheer und die Festungen und für Eisenbahnen, Post und Telegraphen den Bedarf an Ausrüstungsgegenständen fest. Aufgabe des Reichseisenbahnamtes ist es, den einzelnen Verwaltungen davon Kenntniss zu geben und die Beschaffung zu überwachen.

Die Wahl der zu benutzenden Zugart ist grundsätzlich der Militärbehörde überlassen, der regelmässige Verkehr darf jedoch durch diese Wahl nicht beeinträchtigt werden; bezüglich des Umfanges der Transporte bilden die Sicherheitsvorschriften

eine weitere Grenze. Transporte von mehr als 300 Mann oder 60 Pferden werden als „grössere“, die übrigen als „kleinere“ bezeichnet, in der Regel sollen nur für erstere Sonderzüge eingestellt werden. Die Anmeldungen der Transporte haben sowohl bei der Abfahrtstation, als auch bei dem Bahnbevollmächtigten und der Militäreisenbahnbehörde zu erfolgen und sind — wenn nicht der telegraphische Weg eingeschlagen wird — mit schriftlichen Ausweisen der Militärbehörde zu versehen, die im § 32 näher erläutert sind. Transporte ohne vorgeschriebenen Fahrschein können von der Beförderung ausgeschlossen werden.

Die Wagenachsenzahl eines Zuges soll in der Regel 110 nicht überschreiten, die Bremswagen sind in der bei 40 km Geschwindigkeit durch die Betriebsordnung vorgeschriebenen Anzahl einzustellen. Die Vorschriften über Heizung, Beleuchtung sowie Belastung der Wagen sind die bekannten, Sonderbestimmungen betreffen die Wagen für Kranke, Pferde und Schlachtvieh, Geschütze, Fahrzeuge und anderes Militärgut. Für das Ein- und Ausladen haben die Bahnen die der Militärverwaltung geeignet erscheinenden Ladeeinrichtungen zu bauen und den Truppen- bezw. Transportführern ihre beweglichen Lade- und Hebevorrichtungen sowie ihr Personal zur Verfügung zu stellen. Die Bahnen haben ferner, insbesondere bei Massentransporten, geeignete Räumlichkeiten zur Befriedigung der leiblichen Bedürfnisse und — gegebenen Falles durch besondere Leitungen — für genügendes Wasser und für Trinkgefässe Sorge zu tragen. Erwähnt sei noch, dass Transporte innerhalb desselben Liniengebietes, d. i. desjenigen einer Linienkommission, als „innere“, die übrigen als „äussere“ bezeichnet werden.

Im Kriegsfalle finden die Bestimmungen nur geringe Ergänzungen.

1. Privatgut für die Militärverwaltung darf nur auf besondere Anweisung nach vorgeschriebenem Formular befördert werden, wenn der öffentliche Güterverkehr auf der betroffenen Strecke ausgeschlossen ist.

2. Für das Personal der Feldpost- und -Telegraphie nebst ihrem Material stellen das Reichspostamt und die Oberpostdirektionen die Militärfahrscheine aus.

3. Das gesammte technische Eisenbahnpersonal erhält seine Diensteintheilung von den Eisenbahnbehörden, die dabei zu beachten haben, dass jedes Liniengebiet ein selbständiges Bahngebiet mit möglichst eigenem Personal und eigenen Lokomotiven bilden soll. Den Linienkommandanturen liegt indessen die Sorge für möglichste Ausnutzung und Vertheilung der Lokomotiven ob. Rückgriffe auf Friedensbetriebsstrecken erfordern die Vermittelung des Reichseisenbahnamtes. Der Eisenbahnverwaltung liegt die Fürsorge für das erforderliche Speisewasser sowie Feuerungsmaterial — letzteres schon im Frieden — ob.

4. Zur Regelung des Verkehres zwischen der Feldarmee und dem Hinterlande sind möglichst an Eisenbahnknotenpunkten Etappenstationen einzurichten, welche grössere Einrichtungen besitzen und Anfangs- bezw. Endpunkte der geschlossenen Transporte bilden.

4. Beförderung von Personen sowie von Truppen mit Pferden, mit Geschützen, Fahrzeugen und Belagerungsmaterial.

Die Leitung auf den Bahnhöfen ist in der Weise vertheilt, dass den Bahnbeamten die gesammten technischen Anordnungen, die Handhabung der Bahnpolizei sowie die Anleitung und Beaufsichtigung bei den von den Truppen auszuführenden Be- und Entladungen überwiesen ist, während deren Transportführer das Kommando über die Truppen nebst allem Zubehör zusteht. Für die Ausführung der Be- und Entladung sowie das Verhalten während der Fahrt geben die §§ 45—49 ausführliche Anweisungen. Der Befehl zur Abfahrt sowie die Leitung des Zuges während der Fahrt verbleibt ausschliesslich den Bahnbeamten. Nur im Kriege steht bei Nothfällen usw. dem Truppenführer die Bestimmung darüber zu, ob der Zug weiter- oder zurückfahren und wo entladen werden soll. Ausführlich sind für den Kriegsfall noch die Desinfektion und Rückbeförderung leerer Wagen geregelt.

5. Beförderung von Militärgut und Privatgut für die Militärverwaltung.

Die Kriegsbedürfnisse der bewaffneten Macht werden für die Beförderung unterschieden in:

a) Militärgut, d. s. alle im Eigenthum der Militärverwaltung stehenden und für diese bestimmten Gegenstände, die ausserhalb eines Truppentransportes zur Beförderung zu den Sätzen des Militärtarifes aufgegeben werden;

b) Privatgut der Militärverwaltung, d. i. alles unter a) nicht fallende Gut, das im Kriege von einer Militärbehörde aufgegeben wird.

Die Beförderung beider Arten von Gütern erfolgt nach den Bestimmungen der Verkehrsordnung mit folgenden Abweichungen:

1. Die Aufgabe kann auch nach Stationen erfolgen, die dem allgemeinen Güterverkehr nicht übergeben sind, sofern auf diesen die Verladung überhaupt möglich ist.

2. Der Beförderungszwang umfasst alles Gut, dass sich innerhalb der Gewichts- und Maassgrenze der allgemeinen Tarife hält.

3. Nach Absendung kann die Militärverwaltung das Ziel des Transportes ändern, muss dieses aber sofort der Aufgabestation anzeigen.

4. Nicht rechtzeitig abgenommenes Gut ist auf Kosten der Militärverwaltung zu lagern unter Benachrichtigung der vorgesetzten Behörde des Empfängers.

Für den Krieg gilt noch folgendes:

5. Wegen Mangels an Transportmitteln darf die Beförderung nicht abgelehnt werden.

6. Als „dringlich“ bezeichnetes Militärgut geht allem anderen vor.

7. Nachnahme ist bei Absendung von Militärgut nicht statthaft.

8. Bei Privatgut der Militärverwaltung haftet der Empfänger für die rechtzeitige Abnahme.

9. Bei Transporten nach Militärfahrplan tritt eine Haftung für versäumte Lieferfrist nicht ein.

10. Eine Lieferfristversicherung ist unzulässig.

Die bei Militärzügen und Militärgut stets vorgeschriebene Begleitung entlastet die Bahnverwaltung von ihrer Verantwortlichkeit für den Transport, wenn sie die unmittelbare Aufsicht übernommen hat. Der Begleiter nimmt die Stellung des Transportführers ein.

Zu ausführlichen Vorschriften gibt die Beförderung von Sprengstoffen, Munitionsgegenständen und Wasserstoffgas Anlass. § 54; die Verkehrsordnung kommt auch hier ergänzend zur Anwendung. Der Erschwerung der die Bahn treffenden Lasten entspricht die Ausdehnung der Haftpflicht der Militärverwaltung auf den durch diese Abweichungen verursachten Schaden, sofern derselbe nicht durch ein grobes Versehen der Bahnverwaltung herbeigeführt ist.

Für den Kriegsfall sind noch Sicherungsvorschriften für Viehtransporte, für Krieg und Frieden gleichlautende Vorschriften für die Beförderung von Militärbrieftauben erlassen, die kein allgemeines Interesse in Anspruch nehmen.

6. Berechnung und Zahlung der Vergütungen.

Während die Benutzung der Telegraphen- und Fernsprechleitungen im allgemeinen unentgeltlich erfolgt, sind die Leistungen der Eisenbahnen grundsätzlich entgeltliche. Art und Höhe der Zahlung wird bestimmt:

a) im Kriege für das leihweise hergegebene Material nach dem Kriegsleistungsgesetze, für die Militärtransporte nach dem Militärtarif für Eisenbahnen;

b) im Frieden für die Militärtransporte nach dem Militärtarif.

Dieser durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 18. Januar 1899 im Anschlusse an die Militärtransportordnung im „Reichsgesetzblatt" (Seite 109—127) veröffentlichte Tarif regelt die den Bahnen zu leistenden Zahlungen ausführlich und erschöpfend, sodass andere Ansprüche daneben nicht erhoben werden können. Zugleich wird die Verrechnung und Zahlung durch die Intendanturen angeordnet.

Nachrichten.

Deutschland.

— Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten **Nachweisung** der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Januar d. J. vorgekommenen **Betriebsunfälle** waren zu verzeichnen:

		davon bei Personenzügen
Entgleisungen auf freier Bahn	9	5
in Stationen	17	7
Zusammenstösse auf freier Bahn	1	—
in Stationen	20	3
sonstige Vorkommnisse	169	—
zusammen	216	15

Die Betriebslänge betrug 41 003 km, an Zugkilometern wurden geleistet 31 677 229, so dass je ein Unfall auf 190 km Betriebslänge oder auf 146 654 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden:

	getödtet	verletzt
Reisende	5	11
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst	38	87
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte usw. im Dienst	—	5
fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	26	12
zusammen	69	115

— Wie schon in Nr. 19 S. 311 d. Ztg. gemeldet, hat das preussische Abgeordnetenhaus einen Ausschuss zur Berathung von Maassnahmen gegen die **Arbeiternoth in der Landwirthschaft** gewählt. Im weiteren Verlauf seiner Verhandlungen erörterte dieser Ausschuss den Antrag Gamp, das bisherige Verfahren einzuschränken, wonach der Arbeitsmarkt durch Gewährung von Extrazügen und besonderen Tarifverbilligungen zu gunsten der Grossstädte und Industriecentren auf weite Entfernungen und zum Nachtheil der Landwirthschaft künstlich verschoben werde. Von konservativer Seite wurde erklärt, dass man nicht die Arbeiterkarten für die Arbeiter der grossen Städte, die in Vororten wohnen, beschränken wolle, sondern nur die Begünstigungen auf weitere Entfernungen. Von freikonservativer Seite erklärte man sich einverstanden mit den Arbeitertageskarten. Dagegen sprächen starke sittliche und soziale Gründe gegen die Arbeiterrückfahrkarten. Das Leben die Woche hindurch in Schlafstellen usw. schädige das Familienleben und die Moral der Arbeiter. Allerdings gebe es Ausnahmefälle, wo solche Karten nützlich und unentbehrlich sind, z. B. wenn auf dem Gute ein grosser Bau ausgeführt werde, da können die Arbeiter nicht täglich nach Hause fahren. Es müsse daher das lokale Bedürfniss entscheiden. Ueber 40 km sollten nicht zugelassen werden. Betreffs der Gesellschaftsreisen sei das „öffentliche Interesse" doch auf solche Fälle zu beschränken, wo nicht gleich wichtige Interessen kollidiren. Uebrigens seien diese Vergünstigungen nicht von grosser Bedeutung. Von nationalliberaler Seite wurde mitgetheilt, dass im vorigen Jahre 40 000 Arbeiter aus Westpreussen als Sachsengänger fortgingen, dagegen seien als Ersatz 32 000 russische Arbeiter hereingekommen. Ein anderer nationalliberaler Redner aus dem Westen ist mit dem konservativen Vorschlag bezüglich des billigen Transportes ausländischer Arbeiter nach dem Westen einverstanden. Ein dritter nationalliberaler Redner warnt dringend vor Beschränkung der Rückfahrkarten. Von seiten des Centrums wird gegen die Forderung besonders billiger Transporte vom Ausland nach dem Westen protestirt. Der freisinnige Redner verweist auf den von der Fraktion gestellten Antrag Wetekamp. Das Interesse der Landwirthschaft sei gering und zwiespaltig bei der Beschränkung der Arbeiterfahrkarten, andererseits müsse doch auch auf die Interessen und Gefühle der Arbeiter Rücksicht genommen werden und dürften die heimischen Arbeiter nicht ungünstiger behandelt werden als die ausländischen. Der Regierungskommissar erklärte auf Anfrage, dass es eine genügende Statistik über die freie Beförderung ausländischer Arbeiter bisher nicht gebe. Die Eisenbahnverwaltung habe beobachtet, dass die Abwanderung der Landarbeiter aus den östlichen Provinzen in den letzten Jahren sich vermindert, die Zuwanderung aus dem Ausland dagegen zugenommen habe, und zwar vorzugsweise, im Gegensatz zu früher, nach den westlichen Provinzen. Von konservativer Seite wurde geltend gemacht, dass auch die konservative Partei das Interesse der Arbeiter wahre; deren Interesse liege entschieden nicht in der künstlichen Förderung der Wanderungen. Gerade das Zuströmen der östlichen ländlichen Arbeiter nach den Städten habe die Sozialdemokratie verstärkt. Nach langer Debatte wurde schliesslich der Antrag Gamp unter Streichung der Worte „Extrazügen" mit grosser Mehrheit angenommen.

— Ueber die umfangreichen **Eisenbahndebatten im preussischen Abgeordnetenhause** vom 1.—4. März ist jene oppositionelle Tagespresse, die sonst immer abfällige Kritik übt und sich nie genug thun kann in allerlei Forderungen nach Tarifermässigungen, mit Stillschweigen hinweggegangen. In der That musste diese Presse aus jenen Verhandlungen ersehen, dass sie mit ihren Wünschen im Landtag keinen Rückhalt hat und selbst bei den wenigen freisinnigen Abgeordneten nur mangelhafte Unterstützung findet. Vielleicht noch nie zuvor hat sich eine solche Uebereinstimmung über die Verwaltung des grössten Unternehmens der Erde gezeigt wie in diesem Jahre zwischen dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten und dem Abgeordnetenhause. Sollte die oppositionelle Tagespresse, was voraussichtlich über kurz oder lang der Fall sein dürfte, auf ihre alten Bemängelungen zurückkommen, aufs neue die Fiskalität der preussischen Eisenbahnverwaltung beklagen oder eine erhebliche Herabsetzung der Personenfahrpreise fordern, so wird sie sich auf die Uebereinstimmung zwischen Minister und Parlament verweisen lassen müssen.

— **Konzessionen für Nebenbahnen.** Der „D. R.- u. preuss. Staatsanzeiger" vom 9. d. Mts. veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen von Köln über Wesseling nach Bonn (Rheinuferbahn) und von Godorf und Wesseling nach Brühl und Vochem sowie der Abzweigungslinien von Godorf nach Sürth und von Dransdorf nach dem Staatsbahngüterbahnhofe Bonn durch die Aktiengesellschaft der Köln-Bonner Kreisbahnen (Aktiengesellschaft der Vorgebirgsbahn Köln-Bonn).

— **Dienstkleidung der preussischen Staatseisenbahnbeamten.** Für das Lokomotivpersonal der Staatsbahnen ist durch königlichen Erlass vom 8. Februar d. J. eine vom Minister der öffentlichen Arbeiten beantragte Maschinenkleidung genehmigt worden. Dieselbe soll bestehen aus einer Joppe von dunkelblauem Sommerköper ohne Vorstösse mit einem aus demselben Stoffe angefertigten Umlegekragen, an welchem die Dienstabzeichen zu tragen sind. Das Beinkleid soll aus grauem Wollstoff getragen werden und eine leichte seidene Mütze nach dem bisher gestatteten Muster soll die Kleidung vervollständigen. — Für die Maschinenwärter, denen nach fünf- bezw. zehnjähriger völlig zufriedenstellender Dienstführung eine in goldenen Achselschnüren bestehende Auszeichnung zu verleihen ist, wird ferner die Dienstkleidung der Lokomotivheizer vorgeschrieben. — Gleichzeitig mit diesen Bestimmungen für das Lokomotivpersonal ist durch jenen Erlass den Stationsaspiranten, soweit sie im Bedarfsfalle zur selbständigen Wahrnehmung des Stationsdienstes herangezogen werden dürfen, die Berechtigung zum Tragen der den Stationsassistenten für den Stationsdienst zustehenden Dienstkleidung, jedoch ohne Stern am Kragen, sowie ohne Degen und Achselstücke verliehen worden.

— Am 7. und 8. d. Mts. kam im Finanzausschusse der bayerischen Abgeordnetenkammer der in Nr. 19 S. 312 d. Ztg. enthaltene Gesetzentwurf, betreffend den **mehrgleisigen Ausbau**

der bayerischen Staatseisenbahnen und die Beschaffung von Fahrmaterial zur Berathung. Referent sowohl als Korreferent betonten einhellig, wie der Eisenbahnverkehr fortwährend gestiegen sei und in der vergangenen Sommerperiode einen derartigen Umfang angenommen habe, dass die an den Betrieb zu stellenden Anforderungen nicht mehr vollauf befriedigt werden konnten. Beide Referenten vereinigten sich demgemäss zu dem Antrage, sämmtliche Regierungspostulate unverkürzt zu bewilligen; der Gesammtausschuss gab hierauf diesem Antrage einstimmig statt und genehmigte auch den weiteren Art. 2 des Gesetzentwurfes hinsichtlich der Beschaffung der benöthigten Geldmittel in der Höhe von 18 546 000 ℳ. auf dem Anlehenswege.

In der vorausgegangenen Generaldiskussion brachte der Referent und zwar um der Staatsregierung Gelegenheit zur Aeusserung zu geben, auch zur Sprache, wie die Presse anlässlich des bekannten längeren Stillstandes eines Zuges zwischen Pasing und München am Montag, den 15. August 1898 — einem Feiertage — vielfache Angriffe gegen die Bahnverwaltung erhoben und bald das System, bald die an der Spitze stehenden Persönlichkeiten mit Vorwürfen überhäuft habe und dass auch die Vergebung der Lieferung von 140 Personen- bezw. 500 Güterwagen an ausserbayerische und ausserdeutsche Etablissements in der Presse Beanstandung gefunden hätten. Der Generaldirektor entgegnete in Bezug auf ersteren Punkt, dass der Verkehr an gedachtem Feiertage ein massenhafter gewesen, dass aber trotzdem alles glatt sich abgewickelt haben würde, wenn nicht bei einem von Starnberg gekommenen Zuge an einer Maschine ein kleiner Unfall eingetreten wäre; dieser aber hätte rascher ausgeglichen werden können, wenn überall die nöthige Geistesgegenwart vorhanden gewesen wäre; solche Dinge aber könne kein System, keine Leitung und keine Persönlichkeit verhüten und das plötzliche Defektwerden einer Maschine wäre auch durch eine Systemänderung nicht aufzuhalten gewesen, und es habe daher der grosse Lärm eine Berechtigung nicht gehabt. Hinsichtlich des zweiten Punktes weist der Staatsminister nach, dass die Bestellung der erwähnten Wagen bei belgischen bezw. ausserbayerischen (deutschen) Firmen um deswillen nothwendig gewesen sei, weil die bayerischen Fabriken vollbeschäftigt, daher nicht in der Lage gewesen seien, dieselben rechtzeitig zu liefern. Die beanstandete Vergebung habe zudem auch einen guten Einfluss auf die Preisregulirung gehabt. Schliesslich brachte der Korreferent noch den bekannten Teisendorfer Betriebsunfall am 21. August 1897 zur Sprache und stellte die Anfrage, ob die Eisenbahnverwaltung bei der aus diesem Anlasse sehr abfällig beurtheilten Westinghousebremse verbleiben werde. Der Generaldirektor entgegnete, ein Bremssystem, das niemals versage, gebe es nicht, die Westinghousebremse habe ja auch ihre Nachtheile, relativ sei sie aber die beste, sie sei sowohl in Preussen und Frankreich, wie auch in Amerika zur Einführung gelangt. Der Generaldirektor bemerkte des weiteren noch, dass unter den wegen des fraglichen Unfalles vernommenen Sachverständigen s. Zt. auch der Hauptkonkurrent der Westinghousebremse sich befunden habe.

— Nach der neuesten amtlichen Zusammenstellung war der **Stand der Verkehrsstellen der bayerischen Staatseisenbahnen** am 1. d. Mts. folgender: 82 Güterstationen, 33 Bahnstationen I. Klasse, 203 Bahnstationen II. Klasse, 211 Bahnstationen III. Klasse, 142 Bahnstationen IV. Klasse, 156 Bahnstationen V. Klasse, 82 Haltestellen an Nebenbahnen mit Wärtern, 159 Haltestellen an Nebenbahnen mit Güteragenten, 37 Halteplätze für den Personenverkehr an Hauptbahnen, 171 Halteplätze für den Personenverkehr an Nebenbahnen, 2 Ladestellen ohne Personenverkehr, zusammen 1 228 Verkehrsstellen bei einer Gesammtstreckenlänge von 5 640 km.

— **Die Umgestaltung des Betriebsdienstes der württembergischen Staatseisenbahnen.** In dem Eisenbahnetat für 1899 und 1900 ist die Umgestaltung des Eisenbahnbetriebsdienstes vorgesehen. „Dem Etat ist eine Denkschrift über diese Umgestaltung" beigegeben, der wir folgendes entnehmen: Für die Besorgung und Ueberwachung des Betriebs- und Verkehrsdienstes sowie für die Ausübung der Bahnpolizei in einem bestimmten Bahnbezirk sind die Betriebsinspektoren bestimmt. Sie stehen unmittelbar unter der den Betrieb innerhalb des ganzen Bahnnetzes leitenden Generaldirektion der Staatseisenbahnen, der zur Ueberwachung des äusseren Dienstes die Betriebsoberinspektoren zugetheilt sind. Die Zahl der Betriebsinspektionen beträgt — bei einer Länge des Bahnnetzes nach dem Stand am 1. April 1898 von 1 750 km — 12. Der Geschäftskreis des Betriebsinspektors im einzelnen besteht in Besorgung und Ueberwachung des Fahrdienstes; Beaufsichtigung des gesammten Stations- und Abfertigungsdienstes, Kontrole der Kassen- und Rechnungsführung durch die Amts- und Kassenvisitationen; Fürsorge für die zweckmässige und wirthschaftliche Verwendung der Vorspann-, Rangir- und Reservelokomotiven und der Wagen, soweit erforderlich im Benehmen mit dem Maschineninspektor; Fürsorge für die Bahnbewachung auf den Stationen im Benehmen mit dem Betriebsbauinspektor; Ausübung der Bahnpolizei; Aufsicht über die Verwaltung und Verwendung der Materialien und Ausstattungsgegenstände; Bearbeitung der Personalangelegenheiten; Handhabung der Disziplin; Festsetzung der Zahl und der Lohnsätze des gegen Tagelohn im Stations- und Zugbegleitungsdienst ständig verwendeten Hilfspersonales; Bestellung und Entlassung dieses Hilfspersonales, soweit es sich nicht um von der Generaldirektion zugetheilte Militäranwärter handelt oder für das Personal der Bezirksstationen der Betriebsbauinspektor zuständig ist; Ueberwachung der Ausbildung des Personales auf den Stationen und im Zugbegleitungsdienst; Stellung von Anträgen auf Verbesserungen, Erweiterungen und Aenderungen in allen Zweigen des Dienstes; Maassnahmen bei Unfällen und Betriebsstörungen, Führung der Untersuchungen bei solchen. Der Betriebsinspektor ist zugleich Stationsvorsteher an seinem Amtssitz und hat als solcher, soweit nicht für einzelne grössere Stationen besondere Bestimmungen getroffen sind, die dem Stationsvorsteher obliegenden Dienste wahrzunehmen.

Eine Anzahl wichtigerer Stationen, zur Zeit 20, die mit Bahnhofverwaltern I. Klasse besetzt sind, sind nicht einem Betriebsinspektor unterstellt, sondern der Generaldirektion unmittelbar untergeordnet. Die Bahnhofverwalter I. Klasse haben mit Beschränkung auf die von ihnen verwaltete Station im wesentlichen die nämlichen Obliegenheiten wie die Betriebsinspektoren.

So lange Betrieb und Verkehr in bescheidenen Grenzen sich bewegten und die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnverwaltung nicht in dem Umfang wie gegenwärtig gesteigert waren, konnte die soeben beschriebene Diensteinrichtung genügen. Nachdem aber infolge erheblicher und nachhaltiger Zunahme des Verkehres der Betrieb verwickelter, auch die Anforderungen an Raschheit, Ordnung, Pünktlichkeit und Sicherheit des Betriebes grössere geworden sind und der Personalstand, um den wachsenden Ansprüchen zu genügen, beträchtlich erhöht worden ist, macht sich das Bedürfniss nach einer Vervollkommnung der bestehenden Einrichtung mehr und mehr geltend. Die Betriebsinspektoren sind nicht mehr in der Lage, den ihnen zugewiesenen Aufgaben voll nachzukommen, insbesondere fehlt ihnen infolge ihrer Inanspruchnahme als Stationsvorsteher ihres Amtssitzes die Zeit und Gelegenheit, den Bezirksdienst wie es die Sorge für die Sicherheit und Ordnung erheischt, eingehend zu beaufsichtigen und das zahlreiche, ihnen untergebene Personal gründlich auszubilden und zu überwachen. Einerseits kann der Betriebsinspektor dem Bezirksdienst nicht mehr vollständig gerecht werden, andererseits ist er durch diesen Dienst an der richtigen Besorgung seiner Aufgaben als Stationsvorsteher gehindert.

Die Vereinigung der Stellung des Betriebsinspektors mit der des Stationsvorstehers besteht bei keiner anderen grösseren Eisenbahnverwaltung; ebenso wenig die unmittelbare Unterordnung eines Theiles der Stationsvorsteher unter die Direktivbehörde, wie es bezüglich der Bahnhofverwalter I. Klasse in Württemberg der Fall ist. Durch das Bestehen der Bahnhofverwaltungen I. Klasse, deren Vorsteher der Aufsicht der Betriebsinspektoren entzogen sind, wird die Wirksamkeit der letzteren in unverwünschter Weise beeinträchtigt und der Geschäftsgang bei der Generaldirektion erschwert. Auch die mit einem Bahnhofverwalter I. Klasse besetzten Stationen sollten der unmittelbaren Aufsicht durch einen Betriebsinspektor nicht entzogen sein.

Den Mängeln der damaligen Organisation kann abgeholfen werden einmal durch Entbindung der Betriebsinspektoren von dem Dienst als Stationsvorsteher, wobei in Aussicht genommen ist, denselben noch Geschäfte aus dem bisherigen Geschäftskreis der Generaldirektion der Staatseisenbahnen zuzuweisen, sodann durch Unterordnung der Bahnhofverwaltungen I. Klasse unter die Betriebsinspektionen. Mit dieser Unterordnung muss die Unterstellung der Bahnhofverwaltungen I. Klasse unter die Betriebsbauämter in dem für die anderen Stationen bestehenden Umfang Hand in Hand gehen. Die Gehalts- und Rangverhältnisse der Bahnhofverwalter I. Klasse sollen hierdurch nicht geändert werden, da auch künftig an die Vorsteher der wichtigeren Stationen höhere Anforderungen zu machen sein werden als an die Vorsteher der minder wichtigen. Wohl aber erscheint es als zweckmässig, eine Anzahl von Bahnhofverwaltungen I. Klasse in solche II. Klasse umzuwandeln, wie dies in den letzten Jahren schon bei verschiedenen Stationen geschehen ist.

Nach Trennung des Stationsvorsteherdienstes vom Dienst des Betriebsinspektors müssen die bisher mit einem solchen besetzten Stationen mit besonderen Vorstehern und zwar je nach der Bedeutung entweder mit einem Bahnhofverwalter I. Klasse oder II. Klasse besetzt werden.

In Veranlassung der bezeichneten Aenderungen in den Einrichtungen für den Betriebs- und Verkehrsdienst ist beabsichtigt, auch eine andere Amtsbezeichnung der verschiedenen Stellen

des äusseren Dienstes einzuführen, theils zur Vermeidung von Verwechselungen, theils zur Herbeiführung einer möglichsten Uebereinstimmung mit den anderwärts bestehenden Bezeichnungen. Es sollen bezeichnet werden die Bezirksstellen für die Bahnunterhaltung, mit „Eisenbahnbauinspektion“, ferner diejenigen für den Betrieb und Verkehr mit „Eisenbahnbetriebsinspektion“, für den Zugförderungsdienst mit „Eisenbahnmaschineninspektion“, für den Werkstättendienst mit „Eisenbahnwerkstätteninspektion“, für den Telegraphendienst mit „Telegrapheninspektion“. Die Stationen sollen nach Maassgabe ihrer Bedeutung in fünf Klassen eingetheilt werden und die allgemeine Bezeichnung „Bahnstation“ je mit Beifügung der Klasse erhalten. Die Unterscheidung zwischen Bahnhofverwalter I. und II. Klasse soll wegfallen und die Vorsteher der Bahnstation I. Klasse den Titel „Bahnhofinspektor“, II. Klasse den Titel „Bahnhofverwalter“, III. Klasse den Titel „Stationsmeister“, IV. Klasse den Titel „Haltestellenvorsteher“, V. Klasse „Haltepunktbesorger“ (Klassen III—V wie seither) erhalten. Der durch die Organisationsänderung entstehende dauernde Mehraufwand ist berechnet für das Jahr auf 68 550 ℳ, wozu als einmaliger Aufwand der Betrag von 13 000 ℳ kommt.

— Der Entwurf eines **Hauptbahnhofes in Leipzig** war — wie wir s. Z. bereits mittheilten — bei der diesjährigen Bewerbung um den Schinkelpreis des Berliner Architektenvereins die Aufgabe für die Abtheilung Eisenbahnbau. Zehn Entwürfe wurden eingereicht. Den Staatspreis nebst der Schinkelmedaille erhielt der königliche Regierungsbauführer F. Dircksen aus Naumburg a/S.; eine Denkmünze mit dem silbernen Lorbeerkranz wurde dem Regierungsbauführer F. Lohse in Berlin zuerkannt. Man ersieht aus der Stellung dieser Preisaufgabe, welche Bedeutung in Regierungs- und Architektenkreisen dem Baue des künftigen Hauptbahnhofes in Leipzig beigelegt wird.

— Vom 16. d. Mts. ab werden an jedem Donnerstag zu dem Nordsüd-Brenner Expresszuge **direkte Fahrkarten I. Klasse in Heftform zur einfachen Fahrt nach Rom und Neapel** über Leipzig-Hof-Regensburg-München-Innsbruck-Bozen-Verona-Mailand-Genua-Pisa verausgabt. Die Hefte haben eine Gültigkeitsdauer von 10 Tagen und kosten bis Rom 188,30 ℳ, bis Neapel 215,60 ℳ. An Zuschlagsgebühren werden von der Internationalen Schlafwagengesellschaft für die Strecke Berlin-Rom 61 L. und für Berlin-Neapel 69,80 L. erhoben.

— **Eine hervorragende Leistung des Eisenbahnregiments Nr. I.** Das erste Eisenbahnregiment hat in der letzten Zeit Gelegenheit gehabt, eine schöne Probe seiner Leistungsfähigkeit zu geben. Es hat im Anschlusse an die nach Station Jänickendorf nahe Jüterbogk führende, auch dem öffentlichen Verkehr dienende Militärbahn eine normalspurige Eisenbahn durch den Wald gelegt, und zwar ist dabei genau, wie das im Ernstfalle geschieht, das Material an Ort und Stelle gewonnen und vorbereitet worden. Der Wald wurde hierbei durch zahlreiche Einschläge hart mitgenommen; denn bei Ausarbeitung des Projektes hatte sich ergeben, dass zwischen den Dümger Bergen eine tiefe Thalmulde zur Fortführung der Trasse durchquert werden musste. Das konnte nur durch ein Brückenwerk geschehen. Es galt daher, nicht nur die Eisenbahn selbst zu bauen, sondern auch die Brücke in kürzester Frist herzustellen. Das ging alles wie am Schnürchen. Etwa 50 Pfeiler, nach allen Regeln der Baukunst verankert, wurden aus Hunderten an Ort und Stelle gefällten Stämmen gewonnen. In der nächsten Nähe war eine Feldschmiede aufgestellt, wo man alle erforderlichen Arbeiten vornahm. An dem Amboss, der Schraubendrehbank, überall konnte man das Militär bei der Arbeit sehen. Des Nachts wurde bei Licht gearbeitet. Die Leuchtkraft der Apparate war so stark, dass sie einen Kreis von 400 m erhellten. Bei aller Anspannung der Arbeitskräfte wurde ohne Ueberhastung und mit soldatischer Genauigkeit gearbeitet. Nach 11 Tagen hatte man das grosse Werk beendigt. Eisenbahnlinie und Brücke waren fertiggestellt. Die Landleute aus der Umgebung strömten in hellen Schaaren zusammen, um den Bau zu bewundern. Die Brücke ist 150 m lang, als Gerüstbrücke gebaut und an der tiefsten Stelle 12,5 m hoch. Als Stützen dienen in der Hauptsache zwei Stockwerke hohe Böcke, die in einer gegenseitigen Entfernung von 4 m errichtet sind. Ein grosse Belastung des Baues ist möglich. Bisher haben alle Proben nach dieser Richtung ein sehr befriedigendes Ergebniss gehabt. Zwei Lastzugmaschinen und eine Anzahl Eisenbahnwagen passirten die Brücke, ohne dass Schwankungen wahrgenommen wurden. Zur Zeit wird weiter an der Sicherung der Strecke und der Brücke durch ein Kommando gearbeitet; ebenso werden die Belastungsproben fortgesetzt. Konstruktion und Bauausführung wurden dem Hauptmann und Kompagniechef Sommerfeldt im ersten Eisenbahnregiment übertragen.

— **Der Spreetunnel zwischen Stralau und Treptow** ist nunmehr fertiggestellt und wird demnächst mit der durch denselben zu führenden Strassenbahn von Berlin (schlesischer Bahnhof) nach Treptow dem Betriebe übergeben werden. Mit besonderen Schwierigkeiten war die Herstellung der unter dem Stralauer Ufer liegenden, 80 m langen, scharf gekrümmten Tunnelstrecke verbunden. Man hatte sich zur Erzielung einer genauen Richtung entschlossen, von dem bergmännischen Vortrieb für diese Strecke abzusehen, und hatte statt dessen den Einbau derderselben in eine offene, mit Spundwänden eingeschlossene und in der Sohle durch Betonschüttung gedichtete Baugrube gewählt. Der in eigener Verwaltung bewirkte Bau des Tunnels und der anschliessenden offenen Rampen ist ohne nennenswerthen Unfall verlaufen und hat, abgesehen von der zeitweisen Unterbrechung der Arbeiten, 2½ Jahre gedauert. Der Spreetunnel ist der erste in Deutschland mit dem Brustschilde vorgetriebene Tunnel und — soviel uns bekannt — der erste Tunnel auf der Welt, der in ganzer Länge in schwimmendem Gebirge unter einem Flusslaufe erbaut ist und zugleich auf einem wesentlichen Theil seiner Länge in einer scharfen Krümmung liegt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Januar d. J.** Im Monate Januar wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 8 265 941 Personen und 7 624 627 t Güter befördert. Die Gesammteinnahme beträgt 20 368 156 fl., d. i. für das Kilometer 1 115 fl. Im gleichen Monate 1898 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 6 966 963 Personen, 7 506 663 t Güter und einer durchschnittlichen Gesammtlänge des österreichischen Eisenbahnnetzes von 17 469 km, 20 011 688 fl., oder für das Kilometer 1 146 fl., es ergibt sich daher für den Monat Januar d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2,7 %.

Die auf Grund der Ergebnisse des Monates Januar ermittelte kilometrische Jahreseinnahme beträgt für 1899 13 380 fl., gegen 13 752 fl. für 1898, ist somit im Jahre 1899 um 372 fl., d. i. 2,7 % geringer.

Eine Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im Monate Januar d. J. weisen gegen den gleichen Monat des Jahres 1898 die nachstehenden Hauptbahnen auf:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	25,2 %
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	18,2 „
Eisenbahn Wien-Aspang	12,1 „
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	6,4 „
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien)	6,0 „
k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	4,4 „
Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	2,5 „
österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	1,5 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	0,3 „

Eine Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im Monate Januar d. J. gegen den gleichen Monat 1898 ergibt sich bei folgenden Hauptbahnen:

Böhmische Nordbahn	0,3 %
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A	3,7 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B	3,7 „
Graz-Köflacher Eisenbahn	4,5 „
österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	5,0 „
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	5,9 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	6,0 „
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	22,8 „

— **Stand der Eisenbahnbauten.** Am 1. Januar d. J. standen 189,3 km Hauptbahnen (darunter die Linien Stryj-Chodorow, Karlsbad-Johanngeorgenstadt, Wolfsberg-Zeltweg, Wöllan-Unterdrauburg sowie die zweiten Gleise in den Strecken: Wels-Salzburg der Staatsbahnen, Komotau-Kaaden-Brunnersdorf der Buschtêhrader Bahn und der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn) und 630,5 km Lokal- und Kleinbahnen im Bau. Im Monate Januar sind durch die Inangriffnahme des Baues der Hauptbahn Przeworsk-Rozwadów 74,5 km, ferner durch den Baubeginn von Lokal-(Klein-)bahnen 21,5 km zugewachsen; dagegen sind durch Vollendung des Baues des zweiten Gleises in der Strecke Komotau-Kaaden-Brunnersdorf der Buschtêhrader Bahn 13,3 km abgefallen. Es verblieben somit am Schlusse des Monates Januar 250,5 km Hauptbahnen und 652 km Lokal-(Klein-)bahnen in Bauausführung.

— Angesichts der Stellungnahme einiger industrieller Korporationen in Wien gegen die von der Regierung in Aussicht genommenen Verfügungen bezüglich der **Herabsetzung der Kohlentarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn** rechtfertigt das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt“ in einer längeren Abhandlung das Vorgehen der Regierung. Wir entnehmen dieser Abhandlung im wesentlichen folgendes: Man wird, um die Verfügung der Regierung sachlich und unbefangen beurtheilen zu

können, nach den Erwägungen forschen müssen, welche bei Erlassung derselben maassgebend waren. Da erscheint nun Artikel V des Gesetzes vom 6. September 1895, betreffend die Ertheilung der Konzession an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Wichtigkeit, welcher die Regierung zur Herabsetzung der Tarife unter das Niveau der Staatsbahntarife vom Jahre 1885 insofern ermächtigt, „als dies nach Maassgabe der allgemeinen volkswirthschaftlichen Bedürfnisse, unter Berücksichtigung konkurrirender Interessen geboten erscheint.“ Nun hat sich bei der Prüfung der Verhältnisse ergeben, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahntarife das Niveau der Staatsbahnenbaremes im allgemeinen erreicht haben, welches als der Standard für die Eisenbahntarife in Oesterreich betrachtet werden muss, wenn nicht allgemeine volkswirthschaftliche Bedürfnisse besondere Maassnahmen erheischen. In Bezug auf die Kohle haben sich derartige allgemeine volkswirthschaftliche Bedürfnisse in der That ergeben und es war zu erwägen, in wie weit und in welchem Umfange dieselben eine Befriedigung erfordern. Nach den Bestimmungen der Konzessionsurkunde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist die Staatseisenbahnverwaltung berechtigt, Tarifherabsetzungen im Sinne des Art. V des genannten Gesetzes anzuordnen, wenn und insoweit das Reinerträgniss des Hauptnetzes in einem Jahre den Betrag von 100 fl. für die Aktie übersteigt. Eine Herabsetzung der Kohlentarife in dem Maasse, dass hierdurch der die Dividende von 100 fl. übersteigende, aus dem Hauptbahnunternehmen erzielte Reingewinn von 2 000 000 fl. ganz aufgezehrt würde, wäre aber eine Maassregel gewesen, welche den angestrebten volkswirthschaftlichen Zweck nicht zu erreichen geeignet gewesen wäre; denn die Erfahrung lehrt, dass die Wirkung von Tarifermässigungen an sich nicht immer in einer entsprechenden Preisermässigung zum Ausdrucke kommt. Als die preussischen Staatsbahnen im Jahre 1897 ihre Kohlentarife um ungefähr 6 kr. für den Doppelcentner herabsetzten, war die Wirkung auf die Detailpreise der Kohle in Berlin gleich Null. Eine ähnliche Erfahrung konnte man im Jahre 1892 in Wien machen, woselbst die Aufhebung der Verzehrungssteuer für Kohle, die rund 5 kr. für den Doppelcentner betrug, auf die Detailpreise nur vorübergehend wirkte und auch da nur einen unbedeutenden Einfluss übte. Die verlangte Ermässigung der Kohlentarife für die Haushaltungskohle, also die oberschlesische Kohle, nach Wien loco — in Wien wird für Beheizungszwecke fast ausschliesslich oberschlesische Kohle verwendet — hätte sonach ganz zweifellos für den kleinen Konsum, also für die Beheizungszwecke, keinerlei Effekt gehabt, sie wäre lediglich den Händlern als Gewinn in die Tasche geflossen und es wäre dies, da nach Wien über die Kaiser Ferdinands-Nordbahn jährlich mehr als 1 000 000 t oberschlesischer Kohle gebracht werden, ein sehr namhafter Gewinn gewesen. Dass hierdurch ein „allgemeines volkswirthschaftliches Bedürfniss“ befriedigt würde, wird man sicherlich nicht behaupten wollen. Zudem aber sind die Kohlenpreise in Wien nicht höher als in Berlin, Paris und London. Eine Vergleichung der Kohlenpreise in Wien und Berlin ergibt, dass der Preis der Haushaltungskohle in Wien bei Abnahme von 4 000 kg 67 kr. = 114 ₰, in Berlin bei Abnahme von 6 000 kg 120 ₰ beträgt. Bei Abnahme von 2 000 kg stellt sich in Wien der Preis auf 68 kr. = 115 ₰, in Berlin bei Abnahme von 1 500 kg auf 125 ₰.

Abgesehen von der Tarifherabsetzung nach Wien loco für Kohle zu Haushaltungszwecken wird die gleiche Begünstigung für diejenige Kohle verlangt, welche die Wiener Industrie verbraucht, und es als ungerecht bezeichnet, dass die Tarifherabsetzung nur der Gemeinde Wien und den niederösterreichischen Industriellen zu statten komme. Was nun zunächst die zugestandene Frachtermässigung für Kohle anbelangt, welche die Gaswerke der Gemeinde Wien verbrauchen, so handelt es sich hier eigentlich um keine besondere Begünstigung; denn es unterliegt keinem Zweifel, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn den städtischen Gaswerken, im Hinblicke auf ihren grossen Kohlenbezug aus dem Ostrau-Karwiner Reviere, das gleiche Zugeständniss in Form der Refaktie gemacht hätte. Andererseits stand die Regierung den dringenden Petitionen zahlreicher Industriellen in Niederösterreich gegenüber, welche darlegten, dass sie unter der Konkurrenz Wiens sehr empfindlich zu leiden hätten. Der Kohlentarif Wien loco war bisher allerdings nur um 1 kr. für den Doppelcentner niedriger als Wien transit. Allein hierzu kommt die Fracht auf der Wiener Verbindungsbahn, welche ungefähr 5 kr. für den Doppelcentner beträgt und jene der anschliessenden Bahnen. Durch die Ermässigung des Kohlentarifes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Wien transit ist übrigens eine vollständige Ausgleichung des bisherigen Missverhältnisses nicht herbeigeführt worden.

Es entspricht somit keineswegs den Thatsachen, wenn in den auf die Ermässigung des Kohlentarifes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezüglichen Verfügungen der Regierung eine Benachtheiligung Wiens, speziell der Wiener Industrie erblickt werden will. Uebrigens handelt es sich um ein Quantum von etwa 100 000 t, da von der Gesammtmenge der nach Wien beförderten Ostrauer Kohle von 400 000 t, 300 000 t von den Wiener städtischen Gaswerken verbraucht werden. Die in Frage kommende Tarifermässigung würde sich also im Gesammteffekte auf etwa 50 000 bis 60 000 fl. stellen. Man kann somit kaum behaupten, dass dieser Betrag, vertheilt auf die Wiener industriellen Unternehmungen, die Prosperität derselben in nennenswerther Weise zu fördern oder zu schädigen vermöchte.

— **Tarifirung von Schleifholz auf den österreichischen Staatsbahnen.** Mit 1. Mai wird auf den österreichischen Staatsbahnen die dermal geltende fakultative Berechnung der Fracht für den Artikel „Schleifholz“ bis zu 2,5 m Länge nach der Ladefläche des verwendeten Wagens fortfallen und von dem gedachten Zeitpunkte an die Fracht für diesen Artikel nur nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens berechnet werden. Die Tarifirung von Schleifholz hat infolge wiederholter Anregung aus Interessentenkreisen die betheiligten Behörden und auch den Staatseisenbahnrath längere Zeit hindurch beschäftigt. Die Wirkung der Schleifholztarifirung hat nicht nur die Einnahmen der Staatsbahnen, sondern auch die Interessen der österreichischen Holzstoff- und Celluloseindustrie nachtheilig beeinflusst. Die Folge hiervon waren mehrfache Vorstellungen und Beschwerden, welche aus den betheiligten Kreisen an das Eisenbahn- und an das Handelsministerium gerichtet wurden. Auch der in der Frühjahrssession des Staatseisenbahnrathes eingebrachte Antrag auf Aufhebung des Ausfuhrausnahmetarifes für Schleifholz ist aus dem gleichen Anlasse hervorgegangen. All' diesen Beschwerden wird nun durch die Ausscheidung des Artikels „Schleifholz“ aus dem Ladeflächentarife in dem von den Interessenten gewünschten Sinne und in wirksamerer Weise Rechnung getragen, als dies durch die einfache Aufhebung des Ausfuhrausnahmetarifes für Schleifholz erreicht werden könnte. Von der Zurückziehung auch dieser letzteren Begünstigung, die übrigens im allgemeinen nur eine 5 % Ermässigung der Holzfrachtsätze in sich schliesst, wurde Abstand genommen, um dem aufstrebenden heimischen Schleifholzhandel auch für die Folge den ausländischen Markt offen zu halten. Ein weiterer nachhaltiger Vorschub wird schliesslich sowohl den Interessen der österreichischen Holzproduktion als auch jenen der an den österreichischen Staatsbahnen gelegenen Holzstoff- und Celluloseindustrien durch die gleichfalls mit 1. Mai d. J. beschlossene Einführung besonders ermässigter Frachtsätze für Schleifholz in einzelnen Relationen geleistet, deren Zweck es ist, die heute in das Ausland gehenden Rohholzmengen allmählich der Verarbeitung in den heimischen Betrieben zuzuführen.

— **Frankirungsmarken im Eisenbahngüterverkehre.** Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung hat bekanntlich am 1. Juli 1898 Marken zur Frankirung der Transportgebühren für einzelne Kolli ermässigten Eilgutes eingeführt. Diese Neuerung begegnet dem lebhaftesten Interesse des verfrachtenden Publikums, und die Wünsche nach einer Verallgemeinerung dieses überaus einfachen Abfertigungsverfahrens mehren sich. Das Beispiel der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung hat bereits eine Anzahl österreichischer und ausländischer Eisenbahnverwaltungen (so u. a. die Wien-Aspangbahn, die rumänischen Eisenbahnen und die bulgarischen Staatseisenbahnen) veranlasst, Frankirungsmarken unter Zugrundelegung der bei den österreichischen Staatsbahnen für die Verwendung von Frankirungsmarken geltenden Bestimmungen einzuführen. Eine Reihe anderer Bahnverwaltungen dürfte sich dem Vorgange der genannten Bahnen schon in nächster Zeit anschliessen. Auch in Deutschland beschäftigt man sich mit der von den österreichischen Staatsbahnen getroffenen Einführung von Frankirungsmarken. So wurde u. a. im bayerischen Eisenbahnrathe unter Hinweis auf diese Einführung an die Regierung die Aufforderung gerichtet, eine ähnliche Maassnahme für den Bereich der bayerischen Staatseisenbahnen in Erwägung zu ziehen.

— **Die Konzessionsverhandlungen für das Wiener elektrische Strassenbahnnetz.** In den letzten Tagen haben Besprechungen zwischen den Vertretern der Regierung, der Gemeinde Wien und der Firma Siemens & Halske über die Konzessionsbedingungen für das elektrische Netz in Wien stattgefunden. Die Konferenzen sind formell noch nicht zum Abschlusse gekommen, jedoch ist in allen wesentlichen Punkten eine vollständige Einigung erzielt worden. Die Vereinbarung erfolgte auf der bekannten Grundlage, dass die Steuerfreiheit für das alte und für das neue Netz nur der konzessionswerbenden Gemeinde Wien und nicht der künftigen Bau- und Betriebsgesellschaft als Pächterin gegeben wird. Die Konzession wird dem Vernehmen nach derart abgefasst sein, dass der Bau- und Betriebsgesellschaft der Rechtsweg an den Verwaltungsgerichtshof offen bleibt, falls sie die Interpretation der Bestimmungen des Lokalbahngesetzes hinsichtlich der Steuerbegünstigungen anfechten wollte.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Bezüglich der Ausführung dieser Bahn dürfte es bald zu entscheidenden Schritten kommen. Nach dem zwischen dem Konzessionswerber und der Stadtgemeinde Pressburg abgeschlossenen Präliminarvertrage kann die auf ungarischem Gebiete liegende Theilstrecke, für welche die Stadt Pressburg die Konzession erwerben will, als gesichert angesehen werden. Ebenso wird die Sicherstellung der österreichischen Theilstrecke von der ungarischen Landesgrenze bis zum Weichbilde der Stadt Wien kaum besondere Schwierigkeiten begegnen. Bezüglich der innerhalb des Gemeindegebietes von Wien gelegenen Strecke wird wohl die Gemeinde darauf bestehen, die Konzession selbst zu erwerben. Bau und Betrieb der Bahn würde an die zu bildende Aktiengesellschaft übertragen werden. Das Anlagekapital ist auf 6 000 000 fl. veranschlagt.

— Am 5. d. Mts. hielt der **Klub österreichischer Eisenbahnbeamten** unter Vorsitz des Vizepräsidenten, Regierungsraths von Löhr, seine diesjährige Generalversammlung ab, bei welcher der Genannte zum Präsidenten und kaiserlicher Rath Arthur Mayer, Verwaltungsrath der Neuen Wiener Tramway, zum Vizepräsidenten des Ausschussrathes gewählt wurden. In dem Geschäftsberichte des Ausschussrathes über das abgelaufene Jahr wird festgestellt, dass der Klub auch in diesem Jahre bestrebt gewesen sei, seinen Aufgaben gerecht zu werden, einerseits die Fachwissenschaft, andererseits die Geselligkeit zu pflegen und auf diese Weise eine Vereinigung jenes Theiles der österreichischen, vornehmlich der Wiener Eisenbahnbeamtenschaft zu bilden, der sich für die Fortschritte im Eisenbahnwesen interessirt und gern auch die Geselligkeit im Kreise seiner Berufsgenossen aufsucht. Durch seine mehr als 20jährige Thätigkeit hat sich denn auch der Klub eine in weiten Kreisen angesehene Position errungen und zu behaupten gewusst. Wenn auch die Bestrebungen der Klubleitung in der Beamtenschaft nicht gerade allerorts den Widerhall finden, den sie verdienen, wenn der Klub nicht über jene Mitgliederzahl verfügt, die er eigentlich besitzen könnte, so sind daran missliche äussere Verhältnisse und festgewurzelte, aber unbegründete Vorurtheile schuld, die nur durch um so unverdrossenere Arbeit der Klubleitung, an der es auch in Zukunft nicht fehlen soll, besiegt werden können. Abgesehen von der Herausgabe der drei Mal monatlich erscheinenden Klubzeitung, welche sich in Fachkreisen eines wohlverdienten Ansehens erfreut, hat der Klub in der abgelaufenen Wintersaison eine Reihe von Vortragsabenden veranstaltet, bei welchen theils fachwissenschaftliche, theils sonstige interessante Themen behandelt wurden.

Die vom Klub ins Leben gerufene Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte wurde im Schuljahre 1897/98 (dem 16. ihres Bestandes) im niederen Kurse von 94, im höheren Kurse von 73, im ganzen von 167 Hörern besucht. Die Prüfungen haben 84 Hörer mit Erfolg abgelegt.

— **Metropolitanuntergrundbahn in Budapest.** Die Budapester Stadtverwaltung hat sich für das von den Konzessionswerbern vorgelegte Projekt einer die donaulinksseitigen Bezirke berührenden Untergrundbahn vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung insbesondere aus dem Grunde ausgesprochen, weil, wie durch den bisherigen Betrieb der Franz-Josefs-Untergrundbahn erwiesen, unterirdisch der Verkehr weit sicherer, systematischer und rascher abgewickelt werden kann, als im Strassenniveau. Bei der Herstellung des Tunnels ist auf alle jene öffentlichen Einrichtungen (Kanalisirung, Legung von Wasser- und Gasrohren, von elektrischer Stromleitung) Rücksicht zu nehmen, welche schon dermalen nothwendig erscheinen und im Laufe der Konzessionsdauer event. nothwendig werden könnten.

Rumänien.

— Zu dem von uns bereits in voriger Nummer gemeldeten **Eisenbahnunglück bei Jassy** lässt sich die „Voss. Ztg." aus Bukarest unterm 5. d. Mts. folgendes schreiben: Der gestern Abend 9 Uhr 15 Minuten nach Jassy abgegangene Eilzug ist, wie drahtlich gemeldet, heute Vormittag 8 Uhr zwischen den Stationen Barnova und Ciurea entgleist. Die beiden Lokomotiven und 11 Wagen wurden aus den Schienen geschleudert, 6 Wagen zertrümmert, 5 andere und die Lokomotive stark beschädigt. Von den im Zuge befindlichen 33 Personen wurde ein in einem Abtheil I. Klasse reisender junger Mann aus Galatz, Namens Kanner, mit zerquetschtem Schädel und gebrochenen Gliedern als Leiche aus den Wagentrümmern hervorgezogen. 8 Reisende wurden schwer, 5 weniger erheblich verletzt. Unter diesen befindet sich der frühere junimistische Ministerpräsident vom Jahre 1888/89, Th. Rosetti, der eine Verletzung am Kopf erlitten hat. Ausserdem ist ein Heizer, der vom siedenden Wasser des Lokomotivkessels ganz verbrüht war, auf dem Wege in das Jassyer Spital seinen Wunden erlegen. Der Zug, der bereits um 7 Uhr 45 Min. in Jassy ankommen sollte, hatte sich um etwa eine halbe Stunde verspätet und fuhr, um diese Verspätung wenigstens theilweise wieder einzubringen, mit einer reglementswidrigen Geschwindigkeit von 90 km in der Stunde. Als er nun an der von Jassy nur 15 km entfernten Unglücksstelle eine starke Kurve zu überwinden hatte, wurde er aus dem Gleise geschleudert, und das Unglück war geschehen. Die beiden schuldtragenden Lokomotivführer wurden sofort in Untersuchungshaft genommen.

Vereinsausland.

— Die Bauerlaubniss zu einer **elektrischen Schmalspurbahn** über den **grossen Sankt Bernhard** (Martigny-Gr. Sankt Bernhard-Aosta) ist bei der schweizerischen und der italienischen Regierung nachgesucht worden. Die Länge der Bahn, welche mit einer Zahnstange versehen werden soll, beträgt 70 km, die Steigung bis zu 80 ‰. Bemerkenswerth ist, dass die erforderliche elektrische Kraft durch Ausnutzung der zahlreichen Wildbäche des grossen Sankt Bernhard gewonnen, der Berg also durch seine eigene Kraft bezwungen werden soll.

— Der alt Bundesrath **Emil Welti** in Bern, ist am 24. Februar im 74. Lebensjahre verstorben. Das letzte Jahrzehnt seines bedeutsamen öffentlichen Wirkens war der Leitung des schweizerischen Eisenbahndepartements gewidmet, in welcher Eigenschaft er den Eisenbahnrückkauf vorbereitete.

— Am 7. d. Mts. ist am Bau der **Jungfraubahn** in der Rotstockschlucht bei Kilometer 3 der 8 m lange Querstollen durchgeschlagen worden. Richtung und Länge stimmten genau mit den Berechnungen. An dieser Stelle ist eine Station neu projektirt, die eine besondere Bedeutung erlangen wird.

— **Die Gotthardbahn und der Bergsturz bei Airolo.** Es ist erklärlich — so wird aus Italien geschrieben —, dass die meisten Reisenden über oder durch den Gotthard mit einer gewissen Beklemmung dem Bereiche des Sasso Rosso entgegenfahren, aber sehr mit Unrecht; es unterliegt jetzt keinem Zweifel mehr, dass die Bahnlinie niemals gefährdet war, denn der Bergsturz geht in einer den Schienenweg an keinem Punkte treffenden Richtung. Von der Station Göschenen fährt der Zug eine grössere Strecke sehr langsam im Haupttunnel; dies hat aber seine Ursache in augenblicklichen Reparaturen, die mit dem Bergsturze in gar keinem Zusammenhange stehen, der ja auch in weiter Entfernung von dieser Stelle vor sich ging. 22 Minuten dauert augenblicklich die Fahrt unter der Erde gegen 17 unter normalen Verhältnissen. In der ersten Zeit nach der Eröffnung der Bahn waren 27 Minuten das Regelmässige. Erblicken wir wieder das Tageslicht, so stürzt alles auf die linke Seite der Wagen, um den schrecklichen Bergsturz anzustaunen; um aber überhaupt etwas zu Gesicht zu bekommen, wird man gut gethan haben, wenn man sich einige Postkarten „Airolo vor und nach der Katastrophe" schon in Göschenen gekauft hat, sonst sieht man wirklich nichts. Das stattliche Dorf präsentirt sich dem Reisenden, wie früher; nur hoch oben gewahrt man die schroffe Wand des Sasso Rosso ganz frisch und scharf abgeschnitten. Dagegen hat man am Grono eine andere merkwürdige Wahrnehmung gemacht. Vor 18 Monaten noch fand er zwischen einem am Fusse der nördlichen Gebirgswand des Thales gebauten Hause und dem Berge selbst einen Durchgang von fast 1 m Breite, während er heute um die Hälfte verringert ist. Es hat somit eine Bewegung der Gebirgsmasse stattgefunden. Ob die beabsichtigte Errichtung einer Strebemauer weiteren Schaden aufhalten kann, wird die Zeit lehren.

— **Leihweise Beschaffung von Güterwagen für die italienischen Bahnen.** Angesichts der vor kurzem vereinbarten Tarifermässigung für zahlreiche italienische Ausfuhrartikel nach Frankreich und des infolge dessen zu erwartenden Verkehrsaufschwunges beschloss der Eisenbahnminister einstweilen weitere 1 300 Güterwagen leihweise zu beschaffen.

— Der italienische Staatsrath genehmigte gestern nach monatelang dauernder Prüfung die Pläne der **Mittelmeerbahn** zur **Einführung des elektrischen Betriebes** auf der Linie **Mailand-Varese-Portoceresio** und beabsichtigt die Gesellschaft, sobald die formelle Zustimmung der Regierung eingetroffen ist, die nöthigen Arbeiten in Angriff zu nehmen.

— Die allgemeine italienische Schiffahrtsgesellschaft wird die **Schiffsverbindung nach Aegypten,** die seit November 1898 im **Anschlusse an den Nord-Süd-Express** durch den Schnelldampfer **„Regina Margherita"** wöchentlich einmal vermittelt

wurde, mit Ende dieses Monats wieder einstellen. Die letzte Abfahrt des Dampfers von Neapel nach Alexandrien findet am 25. d. Mts. statt.

— **Die Great Northern- und Citybahn in London** ist, nachdem einige Geldschwierigkeiten überwunden worden sind, seit kurzem im Bau. Die Ingenieure der Bahn haben am 6. Februar d. J. dem Verwaltungsrath einen Bericht über die Baufortschritte zugehen lassen, in dem sie darauf hinwiesen, dass die Unternehmer am Regentskanal alle diejenigen Häuser bis auf eins erworben haben, deren sie vorübergehend für die Zwecke ihrer Bauhofanlage und für die Anlage der Kraftstation bedürfen. An derselben Stelle ist ein Arbeitsschacht auf die volle Tiefe von rund 16 m niedergebracht und an der Schachtsohle mit dem Stollenvortrieb nach der Tunnelachse hin begonnen worden. Das Grundmauerwerk für die Lichtmaschinen und die Luftpressmaschinen ist eingebaut, die Maschinen sind zum Theil an Ort und Stelle. Mit dem Bau der Vortriebsschilde für die Tunnel ist ebenfalls begonnen; sie werden fertig sein, sobald die von den Schächten ausgehenden Stollen die Achse des zukünftigen Tunnels erreicht haben werden. Vor kurzem wurde die Verwaltung der Nordbahn, welche in erster Linie den Tunnel benutzen wird, durch eine Abordnung von Interessenten erneut auf die Wichtigkeit des Unternehmens hingewiesen. Der Ausschuss der neuen elektrischen Bahn glaubt, dass diese wesentlich mit beitragen werde, den Uebelständen des Londoner Verkehrswesens abzuhelfen. Bei allen, die mit den Verhältnissen vertraut sind, herrsche darüber nur eine Stimme, dass der einzige Weg, den ungeheuren Verkehrsschwierigkeiten in den Londoner Strassen abzuhelfen, darin bestehe, London nach allen Richtungen mit elektrischen Untergrundbahnen zu durchziehen.

— Ueber die **Reform des Telephonbetriebes in England** schreibt der „Hamb. Corresp.“:

Die englische Geschäftswelt freut sich nicht wenig über die Ankündigung des Sekretärs des Schatzamtes, Hanbury's, im Parlament, dass die Stunde des grossen Telephonmonopols, der „Nationalen Telephongesellschaft“, geschlagen hat. Die Regierung macht folgende Vorschläge: Das Postamt soll eine Summe von 2 000 000 £ zur Entwickelung des Telephonwesens im ganzen Lande verausgaben. Die Konkurrenz soll sofort beginnen. Die „Nationale Telephongesellschaft“ liess sich von jedem Subskribenten eine bestimmte Summe zahlen. Dafür konnte er so viel telephoniren, wie er wollte. Die Regierung will das schweizer System annehmen, wobei die Subskriptionssumme sehr klein ist, aber jede abgesandte Depesche berechnet wird. Städte mit mindestens 50 000 Einwohnern sollen ihr eigenes Telephonsystem einrichten dürfen, wenn der Generalpostmeister seine Genehmigung ertheilt hat. Die Kosten werden zu den städtischen Abgaben geschlagen. Wenn die Telephongesellschaft, d. h. die Nationale, ihr Netz mit dem einer Stadt verbindet, werden beide dasselbe Wegerecht besitzen. Gerathen die beiden in Konflikt, so wird die Regierung so viel von dem Eigenthum beider ankaufen, wie ihr gut und nützlich erscheint, den Vorzug aber der Stadt geben. Der Schatzamtssekretär behauptet, dass er alle Drähte der „Nationalen Telephongesellschaft“ für 2 500 000 £ ankaufen könne. Sie besitze 96 000 öffentliche Drähte, von denen jeder durchschnittlich 40 £ gekostet hat. Das ergibt eine Summe von 3 840 000 £. Wenn man hiervon das verwässerte Kapital abzieht, das keine Dividende bisher gezahlt hat, so verbleiben etwa 2 500 000 £. 40 £ ist aber thatsächlich zu hoch gegriffen.

Die „Westminster Gazette“ meint, die ganze Sache sei ein vorzügliches Beispiel von der britischen Methode. Gewöhnlich gibt es drei Stadien. Erst ist der Staat schwer zu bewegen, die Bedeutung einer neuen Erfindung anzuerkennen. Dann tritt die Privatunternehmung ein, sieht aber mehr auf ihren eigenen als auf den Vortheil des Publikums. Darauf weitverbreitete Unzufriedenheit, die schliesslich zu einer halben Maassregel seitens des Staates führt. Das Ende ist dann unvermeidlicher Ankauf zu einem unnöthig hohen Preise . . . Es wird also hinfort drei Telephonbehörden geben: 1. die Nationale Telephongesellschaft (überall), 2. die Städte in der Provinz und 3. das Generalpostamt für London mit einem billigen telephonischen 3 £-Dienst.“

— Einen **Schlafwagen III. Klasse** wird — wie die „Voss. Zeitung“ mittheilt — die **schwedische Staatsbahn** versuchsweise einrichten lassen. Die Idee dazu gab ein Ingenieur in Russland, das sich in dieser Beziehung als Fortschrittsland zeigt, denn dort sind Schlafwagen III. Klasse bereits in Betrieb. Diese Wagen werden durch einen Längsgang in zwei Reihen Halbkupees mit doppelten Bänken, jede für zwei Personen, getheilt, und mittelst entsprechender Einrichtungen können für die Reisenden jedes Abtheils Schlafeinrichtungen geschaffen werden. Ein derartiger Schlafplatz kostet auf den russischen Bahnen etwas über 3 ℳ. In Finland sind seit Mai 1898 gleichfalls Schlafwagen III. Klasse in Betrieb, und man kann in denselben für etwa 1 ℳ 50 ₰ Kissen, Decke, Handtuch und Seife bekommen.

— Ein Neubauprojekt, das in Russland begreiflicherweise das ganz besondere Interesse weiter Kreise für sich in Anspruch nimmt, ist der **Bau der Eisenbahnlinie Alexandropol-Dschulfa.** Zur Orientirung sei hier kurz darauf hingewiesen, dass Alexandropol eine Station der im Bau begriffenen Eisenbahn von Tiflis nach Kars ist. Der Ausgangspunkt der letztgenannten Bahn, Tiflis, wird auf dem Eisenbahnwege vom europäischen Russland über Rostow a/D.-Beslau-Petrowsk-Derbent-Buka-Tiflis oder vom schwarzen Meere aus über Noworossisk oder Poti oder Batum erreicht.

Von so grossem Interesse ist die Bahn, weil sie als Anfang zur grossen persischen Hauptbahn angesehen werden kann, welche, wie die deutsche „St. Petersburger Zeitung“ ausführt, für die Interessen Russlands unbedingt nothwendig ist. Es muss berücksichtigt werden, dass in Persien bis jetzt keinerlei auch nur halbwegs befriedigende Verkehrswege vorhanden sind, und da nicht darauf zu rechnen ist, dass die persische Regierung selbst mit dieser schwierigen Frage fertig werde, so liegt es auf der Hand, dass die am Handel mit Persien interessirten Länder selbst für die Errichtung von Eisenbahnen in Persien sorgen müssen. Die Trassirungen für die Linie Alexandropol-Dschulfa wurden von dem Ingenieur des Ministeriums der Verkehrsanstalten E. D. Wurzel ausgeführt, der gegenwärtig das Ergebniss dieser Trassirungen vorgelegt hat. Nach den von Wurzel erstatteten Mittheilungen, soll die projektirte Linie, die 6 Werst von Alexandropol beginnt, bis zum Dorfe Uluchanly gehen, in einer Entfernung von 12 Werst an Eriwan vorbeiführen und dann nach Dschulfa weitergeführt werden. Die Baukosten dieser Linie werden folgendermaassen berechnet: 1. die Linie von Alexandropol bis Uluchanly wird 5 275 000 R. oder 40 880 R. pro Werst kosten; 2. die Zweigbahn von Uluchanly bis zur Stadt Eriwan 442 750 R. oder 35 700 R. pro Werst; 3. von Uluchanly bis Dschulfa 7 422 500 R. oder 44 290 R. pro Werst. Somit erfordert dieses Unternehmen ein Kapital von mehr als 13 000 000 R.

Ferner ist noch ein zweites Bahnprojekt im Grenzgebiet Persiens, und zwar auf Anregung einer Unternehmergruppe, die die Konzession erhalten haben soll zur Ausbeutung aller Erzlager im persischen Bezirk Karadaga auf einem Flächenraum von 8 400 Quadratwerst, in den Vordergrund des öffentlichen Interesses getreten. Zu diesem Zweck ist natürlich nothwendig, Eisenbahnen in das Gebiet jener Erzlager zu bauen, um die Reichthümer derselben ausbeuten zu können. Aus diesem Grunde wurde darum nachgesucht, dass Trassirungen vorgenommen würden zum Bau einer Linie von **Ewlach** (östlich von Tiflis und der Karsbahn) **zur persischen Grenze nach Irdubad.** Nach den Erklärungen der Sachverständigen kam man zu der Ueberzeugung, dass die Linie Alexandropol-Dschulfa und die Ewlachlinie keineswegs Konkurrenzbahnen seien, dass vielmehr die Errichtung der einen den Bau der anderen nicht ausschliesst. Die Trassirung der Linie von Ewlach erscheine gleichfalls sehr wünschenswerth. Hinsichtlich der Dschulfalinie fand man, dass vorläufig, bis zur Klarstellung der Richtung der Eisenbahn innerhalb Persiens, man sich darauf beschränken müsse, die Eisenbahn nur bis zur Grenze zu führen, nämlich in der Richtung von Alexandropol über Uluchanly nach Nachitschewan und zum Schachtantinskzollamt.

Es ist gewiss nicht unbegründet, wenn sich russische Handels- und Industriekreise lebhaft für den Bau jener Eisenbahnlinien interessiren; denn einmal würde ein neues Absatzgebiet erschlossen werden und sodann ein wichtiger Schritt gethan, um endlich dem persischen Golfe näher zu kommen.

— Zur **Erleichterung des Besuches der Pariser Weltausstellung** werden in Petersburg alle möglichen Anstrengungen gemacht, offenbar soll man in dem befreundeten Frankreich auch äusserlich bemerken, dass Russland einen regen Antheil an dem Gelingen des Werkes nimmt. Zu dem Zwecke muss man auch viele Russen in Paris sehen. Um das erwünschte Ziel möglichst zu unterstützen, soll mit der Pariser Gesellschaft „Voyages économiques“ ein Uebereinkommen getroffen sein, welchem zufolge auf der städtischen Station in Petersburg Billete mit Kupons zur Fahrt nach Paris und zurück mit vollständiger Verpflegung zur Zeit der Pariser Weltausstellung verkauft werden sollen. Diese von der Gesellschaft „Voyages économiques“ organisirten Fahrten haben den Zweck, dem russischen Publikum, das über beschränkte Mittel verfügt und die französische Sprache mangelhaft kennt, die Möglichkeit zu bieten, zur Ausstellung zu fahren und in Paris zu einem verhältnissmässig billigen Preise komfortabel zu leben, da den Pensionären der Gesellschaft Führer und Uebersetzer zur Verfügung stehen werden. Es besteht die Absicht, mehrere Klassen in Bezug auf den Komfort dieser Fahrten einzuführen, wobei als Norm angenommen wird: 1. die Fahrt im Schnellzuge in der II. Klasse (2½ Tage bis Paris) und 15 tägiger Aufenthalt in Paris, die Fahrt nicht inbegriffen; 2. die Verpflegung in einem Hotel ersten Ranges (für jeden ein apartes Zimmer, Bedienung, Beleuchtung, erstes Frühstück am Morgen, zweites Frühstück und Mittagessen); 3. freier Eintritt (nicht mehr als 20 Mal) für die Ausstellung, und 4. Beförderung

des zur Ausstellung Reisenden und seines Gepäcks vom und zum Bahnhof. Die Kosten einer solchen Fahrt sind von der Gesellschaft „Voyages économiques“ auf annähernd 250 R. veranschlagt worden. Ausserdem werden Fahrten mit einem Aufenthalt in Paris von 7—10 Tagen geplant, wobei letztere verhältnissmässig theurer zu stehen kommen werden. Wer mit grossem Komfort und theurer reisen will, benutzt die I. Klasse, dementsprechend wird die Reise und der Aufenthalt in Paris theurer.

— Ueber den Stand der grossen chinesischen **Eisenbahn von Peking nach Hankau** kann der „Mouvement Geographique“ den Inhalt eines Berichtes wiedergeben, der in der Sitzung der Société Generale belge am 28. d. Mts. verlesen werden wird. Die genannte Gesellschaft hat mit einer bedeutenden Gruppe finanzieller und industrieller Firmen eine Gesellschaft für Eisenbahnunternehmungen in China gegründet, die durch eine besondere Deputation die bei dem Eisenbahnbaue zwischen Peking und Hankau in Betracht kommenden Verhältnisse hat untersuchen lassen. Die Gesellschaft hat mit der chinesischen Regierung und der kaiserlich chinesischen Eisenbahngesellschaft einen Vertrag zur Ausführung dieser Linie abgeschlossen, und die Ausgabe einer Staatsanleihe von 112 500 000 Frcs. zum Zinsfusse von 5 % vereinbart. Der Vertrag hat die kaiserliche Bestätigung erhalten. Zunächst wird die belgische Gesellschaft den Bau der Strecke von Hankau in der Provinz Hupe am Yangtsekiang nordwärts bis Sinjang in der Provinz Nonan in Angriff nehmen, die Entfernung zwischen den beiden Orten beträgt etwa 232 km. Den nördlichsten Theil der Bahn zwischen Paoting- und Lukutschiao übernimmt die chinesische Eisenbahngesellschaft aus den Mitteln ihres Aktienkapitals. Die Arbeiten an dem letzteren Abschnitte sind schon ziemlich weit vorgeschritten, so dass die Eröffnung in verhältnissmässig kurzer Zeit wird erfolgen können. In dem südlichen Theile haben die Aufnahmen der Strecke durch die Abgesandten der belgischen Gesellschaft begonnen. Auf dem nördlichen Theile der Eisenbahn hat sich die Gesellschaft gewisse Vorrechte für die Lieferung des festen und rollenden Materiales gesichert, um den an dem Unternehmen betheiligten Industriellen einen Vortheil zu sichern. Die Eisenbahnlinie, die das Yangtsethal in direkteste Verbindung mit der chinesischen Hauptstadt bringt und den Waarenverkehr von der nicht immer sicheren Schifffahrt durch den Kaiserkanal unabhängig macht, wird eine ausserordentliche Bedeutung für die wirthschaftliche Erschliessung des nördlichen Chinas besitzen.

— Der deutsche Reichstag bewilligte am 10. d. Mts., entgegen dem Beschlusse der Budgetkommission, die volle für den Ankauf der **Usambarabahn** geforderte Summe von 2 000 000 ℳ, von welchem Betrage 500 000 ℳ als Abfindung der Aktionäre der Usambara-Eisenbahngesellschaft Verwendung finden sollen.

— **Cecil Rhodes und die südnordafrikanische Bahn.** Cecil Rhodes ist am 9. d. Mts. in Berlin eingetroffen. Sein Besuch hängt in erster Linie mit dem bekannten Projekte einer Eisenbahn von Kapstadt quer durch Afrika nach Kairo zusammen, über das wir bereits wiederholt berichtet haben. Es handelt sich darum, festzustellen, ob und unter welchen Bedingungen Deutschland geneigt ist, seine Zustimmung zur Durchführung der Eisenbahn durch deutsch-ostafrikanisches Gebiet zu geben. Ebenso dürfte auch die Anlage einer direkten Telegraphenlinie quer durch Afrika den Gegenstand der Berathungen bilden, die Cecil Rhodes mit der deutschen Regierung pflegen will. Cecil Rhodes hat auch beim Kaiser um eine Audienz nachgesucht.

— Der belgische Staat hat vertragsmässig das Recht, in den ersten fünf Jahren nach Vollendung der **Kongoeisenbahn**, also bis zum 1. Mai 1903, diese Bahn zu erwerben. Die Eisenbahngesellschaft hat die belgische Regierung ersucht, das Ankaufsrecht bis zum 1. Januar 1909 auszudehnen, und die Regierung hat auf Wunsch des Königs zugestimmt in der Voraussetzung, dass auch die belgischen Kammern damit einverstanden sind. Es ist bezeichnend, dass der klerikale „Patriote“ dagegen protestirt und nachweist, dass dieser Antrag den Aktionären auf Kosten der Steuerzahler ein Geschenk von 48 000 000 Frcs. macht ohne Gegenleistung. Die Sache selbst entbehrt nicht eines seltsamen Beigeschmackes. Der Kongostaat, dem auch das Ankaufsrecht zusteht, hat auf zehn Jahre auf dieses Recht verzichtet, aber nur gegen Ueberlassung von jährlich 20 % des Reingewinnes der Bahn. Belgien soll dagegen leer ausgehen.

(„Hamb. Corresp.“).

— **Der Dampferverkehr auf dem Kongo und dessen Nebenflüssen.** Als die Kongo-Eisenbahn vor einem Jahre ihrer Vollendung entgegenging, beschloss die Kongoregierung, einen regelmässigen Dampferverkehr auf dem oberen Kongo vom Stanleypool aufwärts einzurichten, und zwar für den Personen- und den Frachttransport. Die älteren Dampfer dort hatten nur eine Tragkraft bis zu 50 t, sie genügten einem grösseren Verkehr nicht, darum wurden zwei Dampfer von je 250 t für die Schifffahrt auf dem oberen Kongo bestellt, von diesen ist der zweite „Le Hainant“ schon am Stanleypool zusammengesetzt und hat am 13. Februar seine erste Fahrt zu Berg angetreten. Diese regelmässigen Dampferfahrten berühren aber nur den Kongo und dessen Nebenflüsse, soweit sie sich im Kongostaate befinden, andere Zuflüsse, wie der Sanga, der aus Kamerun und dem französischen Kongogebiete kommt, werden davon nicht oder nur ausnahmsweise berührt. Daher war es unvermeidlich, dass die Südkamerungesellschaft zwei eigene kleine Dampfer auf deutschen Werften bestellt hat, die unter deutscher Flagge den Verkehr vom Stanleypool nach dem Sanga vermitteln.

— **Das Automobil auf Madagaskar.** Die Franzosen, bei denen die Verwendung der Selbstfahrer sowohl zu Sport- als zu Verkehrszwecken eine so grosse Entwickelung genommen hat wie in keinem anderen Lande Europas, haben das Automobil schon im Sudan eingeführt und wollen es jetzt auch in ihrer jüngsten Kolonie, auf der Insel Madagaskar, einbürgern. Die französische Gesellschaft für koloniales Verkehrswesen baut gegenwärtig eine Strasse von dem Hafen Tamatave an der Ostküste nach der Hauptstadt Antananarivo. Wenn die Arbeiten, die mit grossem Eifer gefördert werden, beendet sein werden, will man einen regelmässigen Verkehr von Selbstfahrern zwischen beiden Orten einrichten. Das Unternehmen erscheint völlig sichergestellt, da die Gesellschaft durch ihren Vertrag mit dem Staate die Erlaubniss erhalten hat, den Weg auf Kosten der Kolonialverwaltung ausbessern und unterhalten zu lassen, falls der Zustand der Strasse die Benutzung der Automobilwagen nicht gestattet. Die Insel Madagaskar wird demnach in kurzer Zeit mit den modernsten Verkehrsmitteln europäischer Technik versehen sein. Die Einführung der Selbstfahrer hat sich dort hauptsächlich dadurch empfohlen, dass die Verpflegung von Zugthieren auf der Strecke zwischen beiden Städten, die etwa 300 km von einander entfernt sind, erhebliche Schwierigkeiten bereiten würde.

— **Panamakanal.** Die Panamakanalgesellschaft hat im Hinblick auf die Absicht der Vereinigten Staaten, das Nicaraguakanalprojekt auszuführen, den Vereinigten Staaten den Vorschlag gemacht, sie möchten sich für den Panamakanal entscheiden, der trotz des denkwürdigen Panamakraches relativ fortgeschritten ist. Es heisst in dem Antrag: Die amerikanische Regierung wird feststellen können, dass $^{2}/_{5}$ der Kanalarbeiten bereits beendet sind, dass während vier Jahren 3 000 bis 4 000 Arbeiter dort beschäftigt gewesen sind unter Ueberwachung einer grossen Anzahl hervorragender Ingenieure und dass jetzt noch 3 000 bis 4 000 Arbeiter dort beschäftigt sind, dass weiter die technischen Fragen durch eine internationale Kommission hervorragender Ingenieure geprüft worden sind, deren Bericht vom 16. November v. J. der amerikanischen Regierung vorliegt; dass der Kanal an seinen beiden Enden natürliche Befestigungen aufweist, dass die Konzessionen, die die Gesellschaft von der kolumbischen Regierung erhalten hat, nicht bestritten werden können usw. Die Gesellschaft würde sich verpflichten, den Kanal in sieben bis zehn Jahren fertigzustellen, um ihn alsdann den Vereinigten Staaten abzutreten. Die Vertreter der Gesellschaft sind bereits von dem amerikanischen Ausschuss für Häfen, Flüsse und Kanäle empfangen worden, und der Ausschuss wird demnächst Bericht erstatten. Der Vorschlag der Panamagesellschaft hat anscheinend Aussicht auf Annahme, denn die Finanzen der Vereinigten Staaten scheinen nach den Kriegsausgaben die Durchführung des Nicaraguakanals nicht zu gestatten.

Anti-Eisenbahnliches.

Schon früher einmal ist an dieser Stelle (Jahrgang 1898 Nr. 25) angedeutet worden, dass hier und da in landwirthschaftlichen Kreisen gegen die Anlage von Kleinbahnen Bedenken hervorgetreten hauptsächlich im Osten, wo man von dem Bahnbau selbst oder von der dadurch begünstigten Industrie eine weitere Verschärfung des Arbeitermangels in der Landwirthschaft befürchtet. Diese Bedenken sind jetzt auch, wenngleich freilich noch sehr zurückgehalten, zum Ausdruck gekommen in der Sitzung des Provinziallandtages der Provinz Ostpreussen vom 28. Februar bei Berathung über die Bewilligung weiterer Mittel für die Betheiligung der Provinz an Kleinbahnunternehmungen. Angenommen wurden zunächst mehrere Anträge, die darin übereinstimmten, dass die Förderung des Chausseebaues durch die Förderung des Kleinbahnwesens keine Beeinträchtigung erleiden solle. Der Abg. Kinder hob dabei hervor, dass es besser wäre, den Chausseebau zu beschleunigen statt des Baues der Kleinbahnen, gegen die man manche Bedenken hegen müsse. Auch der Abg. Barkowski befürchtete

eine Beeinträchtigung des Chausseebaues durch den starken Bau von Kleinbahnen. Die Chausseen seien ein Kulturentwickler durch Erleichterung von Ansiedelungen. An jedem Punkte sei die Chaussee wertherzeugend, was man von der Eisenbahn nicht sagen könne. Mit Kleinbahnen fördere man auch nur einzelne Theile der Provinz. Jedes Dorf müsse wenigstens durch eine Kieschaussee mit der Kreisstadt verbunden sein. Man sei noch lange nicht soweit um mit Hurrah an die Sache des Kleinbahnbaues heranzugehen.

Angesichts der hervorgetretenen Bedenken gegen den Bau von Kleinbahnen ergriff Oberpräsident Graf Bismarck das Wort, um nachdrücklich die Kleinbahnvorlagen zu befürworten. Gleichzeitig forderte er diejenigen, die auf einem versteckt ablehnenden Standpunkte stehen und am liebsten von den Kleinbahnen gar nichts wissen wollten, auf, aus ihrem Herzen keine Mördergrube zu machen und ihre Ansichten klar zu vertheidigen. Der Provinz könne es nur förderlich sein, wenn ihre Vertreter offen aussprächen, was sie über die Sache denken. Nach seiner Ansicht seien die Bedenken der „Chausseeparteigänger" durch die eingebrachten Anträge vollkommen gehoben. Der Kleinbahnbau dürfe auf Kosten der Chausseen nicht begünstigt werden. Man könne aber beiden gerecht werden.

Darauf erhob sich Graf Schlieben und erklärte ganz offen, ein Gegner des Kleinbahnbaues zu sein. Doch wolle er vorerst nicht des Näheren die Gründe darlegen, da er wisse, dass er damit in seiner Fraktion keine grosse Gegenliebe gefunden habe.

Schon am 19. Januar hatte die königliche Eisenbahndirektion Königsberg der Landwirthschaftskammer der Provinz Ostpreussen ein Schreiben zur Aeusserung zugehen lassen, worin ausgeführt wurde, es sei aus landwirthschaftlichen Kreisen der Antrag gestellt worden, im Interesse der ländlichen Arbeiterverhältnisse hinsichtlich der Bahnbauten in den nächsten Jahren wenigstens ein erheblich langsameres Tempo einzuschlagen. Das würde, wenn auch im Widerspruch zu einzelnen örtlichen Wünschen, sehr im Interesse der Allgemeinheit liegen. Zur Begründung dieser Anregung wurde angegeben (nach dem Schreiben der königlichen Eisenbahndirektion), dass die überaus zahlreichen Bauten von Eisenbahnen, Kleinbahnen und staatlichen Gebäuden einen nicht kleinen Theil der Schuld an der ausserordentlich ungünstigen Gestaltung der Arbeiterverhältnisse auf dem platten Lande, namentlich im Osten, tragen. Zwar räumte jene Anregung ein, dass aus dem Bahnbetriebe mancher Nutzen, mindestens manche wirthschaftliche Bequemlichkeit entstehe, allein der Schaden, welcher der Landwirthschaft durch die Zerrüttung der Arbeiterverhältnisse erwachse, sei sehr viel grösser als der Nutzen, den die Eisenbahn günstigsten Falles in Jahrzehnten schaffen könne.

Auf dieses Schreiben äusserte sich der Vorstand der ostpreussischen Landwirthschaftskammer, wie er in seinem „Korr.-Blatt" mittheilt, unter dem 4. Februar, indem er zugestand, dass die Anschauungen, die jener Anregung zu Grunde liegen, zwar vielfach vertreten seien, regelmässig aber nur bei Leuten, deren Bedürfniss an Verkehrsanlagen (Eisenbahnen, Kleinbahnen, Chausseen) gedeckt und deren Gemeinsinn wenig entwickelt sei. In der Begründung jener Anregung zeige sich eine so grosse Unterschätzung des Werthes von Verkehrsstrassen, dass es die ostpreussische Landwirthschaftskammer für nothwendig erachte, darauf näher einzugehen und zunächst festzustellen, ob Ostpreussen etwa schon genug oder gar zu viel Eisenbahnen habe. Die ostpreussische Landwirthschaftskammer gelangte schliesslich zu folgendem Ergebniss:

„Das Eisenbahnnetz in Ostpreussen weist noch recht weite Maschen auf. Fragen wir uns, welchen Einfluss die weite Entfernung von Bahnstationen für den Betrieb der Landwirthschaft hat, so kann wohl kaum bestritten werden, dass solche Betriebe von zweckentsprechender Verwendung der kräftigen Hilfsmittel der modernen Landwirthschaft ausgeschlossen sind. Die Leiter derselben sind darauf angewiesen, die selbst erzeugten Produkte der Hauptsache nach in der eigenen Wirthschaft zu verbrauchen. Die Zufuhr von künstlichem Dünger und von Futtermitteln in rationellem Umfang, die Ausnutzung der Konjunktur für das geerntete Getreide usw. scheitert an der Unmöglichkeit, die nöthigen Transporte mit eigener Gespannkraft auszuführen. Wird die Entfernung der nächsten Eisenbahnstation durch eine neue Bahn von 20—30 km auf 6—10 km herabgesetzt, so bedeutet dieses regelmässig eine sehr erhebliche Wertherhöhung für den betreffenden Grundbesitz. Nicht Hunderte, sondern Tausende von grösseren und kleineren Grundbesitzern sehen einer solchen Wertherhöhung mit Spannung entgegen. Ob diese betreffenden Bahnen bald gebaut werden, ist aber bei der allgemeinen hohen Verschuldung für einen grossen Prozentsatz nicht mehr eine Frage grösseren oder geringeren Wohlbefindens, sondern die Existenzfrage.

Was den Einfluss von öffentlichen Bauten auf den Zuzug ländlicher Arbeiter zu denselben betrifft, so ist es Erfahrungssatz, dass kleine lokale Bauten meist durch Arbeiter aus der nächsten Umgebung ausgeführt werden, deren anderweitige Beschäftigung dann namentlich in der Erntezeit von den ländlichen Arbeitgebern meist schwer empfunden wird. Je grösser aber die Bauten und je mehr Arbeiter für dieselben nöthig sind, desto weniger pflegen daran die ungeübten ländlichen Arbeiter der nächsten Umgebung betheiligt zu sein.

Ein sehr schwerwiegender Uebelstand bezüglich der ländlichen Arbeiterfrage ist es, dass in der Landwirthschaft der Bedarf an Arbeitskräften kein gleichmässiger, auf das ganze Jahr vertheilter, sondern ein in der Erntezeit ganz bedeutend gesteigerter ist. Diesem Umstande haben vielfach die Verwaltungen der Kreise in der Weise Rechnung getragen, dass sie den Unternehmern der Wegebauten vertragsmässig die Pflicht auferlegt haben, in den Erntemonaten die übernommenen Arbeiten zwar nicht einzustellen, aber doch zu beschränken. Wenn schon die Militärverwaltung in der besten Ausbildungszeit für die Truppen mit Rücksicht auf das landwirthschaftliche Interesse Beurlaubungen in grossem Umfange eintreten lässt, so wäre es wohl nicht unmöglich für die Eisenbahnverwaltung ähnliche Rücksichten walten zu lassen.

Ausserdem würde es von der einheimischen Landwirthschaft dankbarst begrüsst werden, wenn den Unternehmern staatlicher Eisenbahnbauten in der Provinz aufgegeben würde, bei ihren Arbeiten in möglichst grossem Umfange ausländische Arbeiter oder solche aus grossen Städten insbesondere Königsberg heranzuziehen."

Auf Grund dieser Ausführungen erklärte die ostpreussische Landwirthschaftskammer, dass die Anregung, im Interesse der ländlichen Arbeiterverhältnisse mit den Eisenbahnbauten in den nächsten Jahren wenigstens ein erheblich langsameres Tempo einzuschlagen, abgelehnt werden müsse, weil sie von unrichtigen Voraussetzungen ausgehe, und fasste ihre Auffassungen über diese Frage in folgenden Sätzen zusammen: „1. dass es anerkannt werden muss, dass der Ausbau des staatlichen Eisenbahnnetzes in Ostpreussen in den letzten Jahren erheblich gefördert ist; 2. dass ferner in dieser Beziehung aber vielfach noch so dringende Bedürfnisse bestehen, dass das allgemeine Einschlagen eines langsameren Tempos im weiteren Ausbau auch im Interesse der ländlichen Arbeiterfrage nicht empfohlen werden kann, um so weniger, als die günstige Rückwirkung auf die Arbeiterverhältnisse durch eine solche Maassregel sehr zweifelhaft erscheint; 3. dass, falls es ausführbar wäre, den an sich kräftig zu fördernden Ausbau während der Erntemonate in der Art zu verlangsamen, dass dadurch ein Theil der Arbeitskräfte während dieser Zeit für landwirthschaftliche Zwecke verfügbar würde, so wäre dies im Interesse der Landwirthschaft dringend zu befürworten; 4. dass zu den Bahnbauten vorwiegend ausländische Arbeiter und solche aus den grösseren Städten, namentlich Königsberg, herangezogen werden müssten."

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 9. März d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene schmalspurige 5,7 km lange Strecke Gstadt-Ybbsitz — Seitenlinie der schmalspurigen, im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahn Waidhofen an der Ybbs-Kienberg-Gaming — ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden. Vom gleichen Tage ab ist die Bezeichnung der Station Gstadt-Ybbsitz in Gstadt abgeändert worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Am 1. April d. J. wird der an der Bahnstrecke Weisswasser-Muskau zwischen den Stationen Weisswasser und Muskau in Kilometerstation 5,995 neu errichtete Haltepunkt Keulahütte für den Personenverkehr eröffnet (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Halle a/S. in Nr. 20 — Inser.-Nr. 704 — d. Ztg.).

Schliessung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Die Haltestelle Forsthaus wird vom 1. Mai d. J. ab für den öffentlichen Güter- und Gepäckverkehr geschlossen werden.

Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse.

Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 35 (königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg) und Nr. 84 (k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang) sind neu herausgegeben worden. Zur „Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen" ist der Nachtrag IX erschienen.

Durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 35 wird das im September 1895 ausgegebene Verzeichniss Nr. 35 nebst Nachtrag I und durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 84 das im Mai 1896 ausgegebene Verzeichniss Nr. 84 aufgehoben.

Vereinskilometerzeiger.

Der Vereinskilometerzeiger Nr. 84 (k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang) ist neu herausgegeben worden. An Nachträgen zu den bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen: Nachtrag IV zu dem Vereinskilometerzeiger Nr. 32 (königliche Eisenbahndirektionen zu Berlin und Stettin), Nachtrag IX zu dem Vereinskilometerzeiger Nr. 4 (königlich bayerische Staatseisenbahnen) und Nachtrag III zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern". Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 84 wird der im Januar 1898 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1114 vom 7. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 11. März d. J.).

Nr. 1115 vom 7. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 11. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung des Betriebes auf der Neubaustrecke Templin-Prenzlau.

Am 24. März d. J. wird die Neubaustrecke Templin - Prenzlau als Fortsetzung der Nebeneisenbahn Löwenberg-Templin für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Mit diesem Tage werden die an dieser Strecke liegenden Stationen Kreuzkrug, Mittenwalde (Kr. Templin), Hassleben, Beenz, Gr. Sperrenwalde und Prenzlau Vorstadt in die Gruppen- und Gruppenwechseltarife der preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen sowie in den Staatsbahnviehtarif einbezogen.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist in Kreuzkrug, Mittenwalde (Kr. Templin), Beenz, Gr. Sperrenwalde und Prenzlau Vorstadt ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im März 1899. (729)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Voraussichtlich am 1. April d. J. wird auf der Strecke Ratibor-Troppau zwischen Bolatitz und Deutsch-Krawarn der Haltepunkt Sczepankowitz für den Personenverkehr eröffnet. Der Fahrkartenverkauf erfolgt durch die Zugführer. Gepäckabfertigung findet nicht statt.

Kattowitz, den 8. März 1899. (730)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Frachtermässigung für Kartoffelsendungen.

Für den Versand von Kartoffeln von Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Posen und Stettin sowie der königlichen Militäreisenbahn nach Stationen des Direktionsbezirks Königsberg i. Pr. wird für die Zeit vom 10. März bis zum 30. Juni 1899 eine Ermässigung von 40 % der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) gewährt.

Die ermässigte Fracht wird von den Stationen der genannten Bezirke sogleich bei der Abfertigung berechnet. Soweit im direkten Verkehr Privateisenbahnen sich dem Vorgehen der Staatsbahn nicht anschliessen sollten, wird die Ermässigung der Frachtantheile der Staatsbahn im Rückerstattungswege gewährt.

Berlin, den 10. März 1899. (731)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit treten für die mit dem 1. d. Mts. aus dem Eisenbahndirektionsbezirk Posen in den Bezirk Bromberg übergegangene Station Landsberg a. W. Brückenvorstadt anderweite, durchweg ermässigte Frachtsätze in oben bezeichnetem Verkehr in Kraft.

Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen bezw. Verwaltungen zu erfahren.

Bromberg, den 10. März 1899. (732)
Königliche Eisenbahndirektion.
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transit.

Die Frachtberechnung für Eilgüter erfolgt fortan im Ausfuhrverkehr:

a) nach Eydtkuhnen transit durchweg unter Einstellung der deutschen Schnittfrachtsätze aus der Tabelle I A des deutsch-russischen Gütertarifs Theil III A;

b) nach Prostken transit
   1. für die Tariftabelle I des Theils II des Ausfuhrtarifs durchweg unter Einstellung der deutschen Schnittfrachtsätze aus der Tabelle I A des deutsch-russischen Gütertarifs, Theil III A,
   2. für die Tariftabelle II des Theils II des Ausfuhrtarifs unter Einstellung der deutschen Schnittfrachtsätze aus der Tabelle XI A des deutsch-russischen Gütertarifs, Theil III A.

Alle entgegenstehenden Bestimmungen des Ausfuhrtarifs werden, soweit sie die Frachtberechnung für Eilgüter nach Eydtkuhnen und Prostken betreffen, hiermit aufgehoben.

Bromberg, den 9. März 1899. (733)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2 betr.

Am 15. März d. J. werden die bayerischen Stationen Bad Steben, Breitengüssbach, Kirchenlamitz, Marxgrün, Münchberg und Selb-Plösberg in den Anhang zum Gütertarif Theil II, Heft 2, Tarifsätze für die Beförderung von Steinkohlen usw. zum Dienstgebrauche der bayerischen Staatseisenbahnen enthaltend, einbezogen.

Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Dresden, den 11. März 1899. (734)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch - schweizerischer Güterverkehr.

Die im Tarifheft I B vom 1. Juli 1896 enthaltenen Frachtsätze für Darmstadt Fabrikviertel, Station der Main-Neckarbahn, treten mit dem 30. April l. J. ohne Ersatz ausser Kraft.

Die nach diesem Zeitpunkte zur Beförderung kommenden Sendungen werden zu den seitherigen Frachtsätzen von der Station Darmstadt Hauptbahnhof abgefertigt.

Karlsruhe, 9. März 1899. (735)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Desinfektionsgebühren bei Geflügelsendungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1899 wird in den Staatsbahnthiertarif, Theil II, vom 1. April 1898 (Seite 4) folgende besondere Bestimmung zu § 44 der Verkehrsordnung aufgenommen:

„4. Für die Desinfektion der Eisenbahnwagen, welche zum Transport von lebendem Geflügel verwendet sind, und der bei der Beförderung benutzten Geräthschaften (Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom 2. Februar 1899, R.-G.-Bl. Seite 11) werden die gleichen Gebühren erhoben, wie für die Desinfektion bei Beförderung von anderem Kleinvieh.“

Dieselbe Bestimmung gilt auch in allen anderen Thiertarifen, Theil II, hinsichtlich der Stationen der preussisch-hessischen und der oldenburgischen Staatsbahnen sowie der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Die in den Tarif aufgenommene zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Berlin, den 7. März 1899. (736)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. April 1899 tritt der Nachtrag VI zum Gütertarif Heft 3 in Kraft, der eine Bestimmung wegen Aufnahme der Stationen Budapest-Angyalföld und Buda-Császárfürdö Kiterö, einen anderweiten Ausnahmetarif 11 (frisches Obst, todtes Wild und todtes Geflügel), ferner einen neuen Ausnahmetarif für Knochenleim enthält und durch die Verwaltungen der Endbahnen und deren Stationen zu erlangen ist.

Dresden, am 9. März 1899. (737)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.
von Kirchbach.

Direkter Güterverkehr unter deutschen Eisenbahnen.

Das Waarenverzeichniss der im Wechselverkehr mit deutschen Eisenbahnen bestehenden Ausnahmetarife für Kalisalze (Kalitarif) erhält mit Wirksamkeit vom 1. März d. J. nachstehende Fassung:

1. Rohe Kalisalze, als: Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sämmtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull oder Torfstaub gemischt,
2. Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia, bis zu einem Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, auch kalzinirt,
3. Kalzinirter gemahlener Kieserit.

Anmerkung: Dieser Tarif findet keine Anwendung auf Sendungen zu gewerblichen oder zu Badezwecken.

Soweit die Anmerkung Erhöhungen zur Folge hat, werden diese erst vom 15. April 1899 an wirksam.

München, den 8. März 1899. (738)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. werden die Stationen Usora und Zavidovic in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst vom 1. Dezember 1896 einbezogen.

Die bestehenden Frachtsätze für Dl. Tuzla ermässigen sich um 0,17 M. für 100 kg.

München, den 8. März 1899. (739)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband. Gütertarif Theil II Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1899 werden die Stationen Neusorg der k. bayer. Staatsbahn und Annathal-Rothau der a. pr. Buschtêhr. Eisenbahn in den Ausnahmetarif Nr. 51 für Kalksteine etc. aufgenommen.

München, den 9. März 1899. (740)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ost-mittel-südwestdeutscher und thüringisch-hessisch-bayerischer Verbandsgüterverkehr, sowie mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Die Bestimmung, nach welcher im Bereiche der preussischen Staatseisenbahnen für Sendungen von Gegenständen von mehr als 10,5 m Länge in Ermangelung von SS- oder HH-Wagen vom 1. März bis 31. August d. J. St- oder O-Wagen unter Beistellung eines Schutzwagens ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr gestellt werden, findet mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab auch auf den Verkehr der den oben bezeichneten Verbänden angehörenden preussischen Staatsbahnstationen mit den Stationen Darmstadt und Bensheim der Main-Neckarbahn, Eberbach und Mannheim der badischen Staatsbahn, Saargemünd und Scheidt bei St. Ingbert der pfälzischen Eisenbahnen, Aschaffenburg, Gemünden, Ritschenhausen, Meiningen, Lichtenfels und Probstzella auch über bayerische Linien und mit den Stationen der braunschweigischen Landeseisenbahn, Anwendung.

Erfurt, den 8. März 1899. (741)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember l. J. treten nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Von Landskron (S. B.) nach	für Papierhülsen für Spinnereien, verpackt	für Papierspulen
Imst	702	1 000
Telfs	684	964
Bruneck	786	1 061
Roveredo	873	1 181

Heller für 100 kg, bei Aufgabe in Mengen unter 5 000 kg.

Wien, 10. März 1899. (742)

Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

4. Lieferfristen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn. K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.

Verlängerung der Lieferfristen infolge Einschränkung des Güterverkehres an Sonn- und Feiertagen.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. März 1899 Z: 10.376/16 werden für jene Frachtgüter, welche auf den gesellschaftlichen Linien, sowie in deren Betriebe stehenden Lokalbahnen, infolge der ab 1. März 1899 eingeführten Einschränkung des Güterzugsverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl im internen als auch im internationalen Güterverkehr von dem Tage dieser Veröffentlichung angefangen bis zum 31. August 1899 verlängert.

Auf Eilgüter und lebende Thiere findet diese Lieferfristverlängerung keine Anwendung.

Wien, am 10. März 1899. (743)

Die Direktion.

5. Verdingungen.

Verdingung
der Lieferung von 97 000 Stück eichenen, 240 000 Stück kiefernen Bahnschwellen I. und II. Klasse, 7 800 kiefernen und eichenen Weichenschwellen für die Eisenbahndirektionen Frankfurt a/M. und Hannover am

Mittwoch, den 5. April 1899,
Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 26. April 1899. Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 1 M. (nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau hierselbst, Joachimstrasse 7, abgegeben.

Hannover, den 6. März 1899. (744)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, sowie der kleineren Brückenbauten, Wegeunterführungen und Wegebefestigungsarbeiten einschliesslich Lieferung von Materialien zur Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Eisenbahn von Sulingen nach Bassum (182 000 cbm Bodenbewegung, 116 748 qm Böschungsflächen, 935 a Rodungsflächen, 12 841 qm Wegebefestigungen, 1 319 cbm Ziegelsteinmauerwerk, 86 cbm Wasserkalk, 30 cbm Werksteine und 410 cbm Kiesbeton).

Termin: Freitag, den 7. April 1899, Nachmittags 3 Uhr, bei der königlichen Eisenbahnbauabtheilung in Sulingen. Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 M. 50 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) an die Bauabtheilung in Sulingen, nur von der letzteren bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 8. März 1899. (745)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Holländische Eisenbahn.

Verkauf einer ausrangirten Lokomotive und von Wagen.

Eine Lokomotive, 53 Güterwagen und 9 Radsätze sollen am Montag, den 20. März 1899, im Wege der Submission vergeben werden.

Verkaufsbedingungen sind auf Anfrage zu bekommen beim Maschinendienst der Verwaltung, Centraladministrationsgebäude, Droogbak Amsterdam. (746)

Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor.
R. van Hasselt.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 6. November Vorm. gemeldet.

Nr. 21. Berlin, am 11. November 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	8289	1	—	Fahrrad —	15	1	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
2	A	535	1	Ballen	gestreifte Leinen zu Betteinlagebezügen	68	2	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
3	A	312 313 315 319	4	—	Kammräder —	9	3	Waldmünchen	Bayerische Stsb.	
4	A B	5	1	Verschlag	leer —	25	4	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
5	A B	—	1	Korb	div. Geräthschaften —	59	5	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
6	A B	—	2	Pack	Körbe —	38	6	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
7	A B	8264	1	Kiste	leer —	12	7	Trier r. M.	St. Johann-Saarb.	
8	A B W	138	1	„	— —	25	8	Brunsbüttelkoog	K. E.-D. Altona	
9	A & C	16007	1	Korb	fr. Aepfel, leere Weinflaschen. Herrenhemden	22	9	Wiesbaden	K. E.-D. Frankt. a/M.	
10	A C	1	1	Fass	gefüllt —	25	10	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
11	A C	1509	1	Kiste	Stuckwaare —	94	11	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
12	A C F	139	1	Kollo	verzinkte Rauchfänger	7	12	Königsberg i/P.	K. E.-D. Königsberg	
13	A E	3149	1	Ballen	Gewebe —	25	13	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
14	A E G B W	11922	1	Kiste	— —	41	14	Kiel	K. E.-D. Altona	
15	A G	1766	1	Harrasse	leer —	105	15	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
16	A G	845	1	Packet	Wagendecke —	6	16	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
17	A H	9	1	Korb	? —	—	17	Strehla	Sächsische Stsb.	bez. Halle-Schmorkau.
18	A L	6	1	Kiste	Kleider —	26	18	Mersch	Wilhelm-Luxemburg	
19	A M	1723	1	„	leer —	8	19	München Centr.	Bayerische Stsb.	
20	A M	5301	1	Verschl.	— —	74	20	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
21	A M	1/9	9	Pack	Säcke —	147	21	Waldhof	Direktion Mainz	
22	A M E	3881	1	Kiste	leer —	8	22	Aachen T.	K. E.-D. Köln	
23	A P	9	1	Korbfl.	gefüllt —	5	23	Mannheim	Direktion Mainz	
24	A P	100	1	Verschlag	Rahmen —	130	24	München Centr.	Bayerische Stsb.	
25	A R	1	1	Fass	leer —	12	25	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
26	A T	969	1	Ballen	Tapeten —	—	26	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
27	A W	—	1	Sack	Betten etc. —	25	27	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
28	A W	1625	1	Fass	leer —	19	28	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
29	B	52	1	—	l. Petroleumfass —	32	29	Darmstadt	Direktion Mainz	
30	B	2	1	Sack	Betten —	10	30	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
31	B	2489	1	Fass	gefüllt —	—	31	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
32	B	3339/42	4	Pack	l. Säcke —	200	32	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
33	B	—	1	—	eis. Kasten (leer) —	19	33	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
34	B	7	1	Rolle	Hopfensäcke —	43	34	Mainburg	Bayerische Stsb.	
35	roth B	—	1	Bund	10 Eisentheile —	14	35	Leipzig Magd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
36	B	2	1	Kiste	Parketbretter —	58	36	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
37	B	13	1	—	Gussplatte —	2	37	Kirchheim b/H.	Badische Stsb.	
38	B	15	1	Stück	Maschinentheil (Schornsteinaufsatz)	13	38	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
39	B A B	—	2/8	Tonnen	leer, gebraucht —	20	39	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
40	B A B	—	2/8	„	leer, gebraucht —	20	40	„		
41	B B	2765	1	Kiste	? —	42	41	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
42	B B	5549	1	Pack	Papier —	18	42	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
43	B B	101	1	Korb	Kleider u. Wäsche —	12	43	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
44	B C (eingegossen)	—	1	—	eisernes Schutzblech—	5,5	44	Bentheim	Bentheimer Kreisb.	*)
45	B C	2692	1	Kiste	Bonbons —	34	45	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
46	B & C	4527	1	„	Kakao —	17	46	Leipzig Magd. B.	K. E-D. Halle a/S.	
47	B G	56	1	„	Malzkaffee —	34	47	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
48	B & H	25717	1	„	leer, alt —	25	48	„		
49	B J	6238	1	Blechballon	gefüllt —	111	49	Kufstein	Bayerische Stsb.	
50	B M	34964	1	Kiste	— —	5,5	50	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	

*) Ist anschein. von einer landwirthschaftl. Maschine abgebrochen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
51	B M	3056	1	Kiste	Porzellan	—	28	51	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
52	B N	15546	1	Ballen	Wollwaare	—	73,5	52	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
53	B P M E	13	1	—	Kette	—	—	53	Berlin Potsd. B.	„	
54	B S	—	7	Körbe	leer	—	18	54	Berlin Schl. B.	„	
55	B S & Co	9623	2	Kisten	Cakes	—	—	55	Flensburg	K. E.-D. Altona	
56	C	—	6	Stück	gusseiserne Roste	—	8	56	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
57	C	1032	1	Pack	Packpapier	—	66	57	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
58	C A L	343	1	Kiste	gefüllt	—	47	58	Crefeld	K. E.-D. Köln	
59	C B	3973	1	Ballen	Liqueur	—	—	59	Cosel	K. E.-D. Kattowitz	
60	C C	11	1	Sack	Kleider	—	28	60	München Centr.	Bayerische Stsb.	beklebt: Heidelberg-London.
61	C D	1961	1	Kiste	gefüllt	—	60	61	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
62	C D	—	1	Pack	leere Kalksäcke	—	13	62	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
63	C E W	3123	1	Korb	Nägel	—	—	63	Wittenberg	„	
64	C F	115	1	—	l. eisernes Fass	—	80	64	Mannheim	Direktion Mainz	
65	C F W	2826	1	Kiste	Band (Baumwolle)	—	32	65	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
66	C G	8376	1	Pack	Papier	—	32	66	Erlangen	Bayerische Stsb.	
67	C G M	5802	1	Kübel	?	—	—	67	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
68	C H	1236/37	2	Ballen	Dochtgarn	—	43	68	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	bez.: Rosenau i/Schl. 14/10-Maizières.
69	{ C H —	3477 —	1 1	— Pack	Leiter ?	— — }	14	69	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
70	C H F	800	1	Sack	leere Säcke	—	15	70	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
71	C K	1090	1	Kiste	leer	—	29,5	71	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
72	{ C K N }	3	1	Pack	?	—	26	72	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
73	C L	557	1	—	Amboss (Horn)	—	167	73	Walsrode	K. E.-D. Hannover	
74	C M	4409	1	Kübel	Glaserkitt	—	55	74	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
75	C P	—	1	Korb	Eisenw.	—	—	75	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
76	C P	551	1	Kiste	leer	—	10	76	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
77	C P L	40150	1	„	unbekannt	—	14,5	77	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
78	C S	9454a	1	Harrass	Porzellan	—	42	78	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
79	C S	67187	1	Kiste	leer	—	33	79	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
80	C S	8173	1	„	leer	—	4	80	Darmstadt	Direktion Mainz	
81	C S	14565	1	Fass	Kohl	—	225	81	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
82	C St S	3718	1	Kiste	leer	—	15	82	Posen	K. E.-D. Posen	
83	C T	1	1	Pack	{5 Kisten geräucherte Fische}		20	83	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
84	C W	266/9	2	Fässer	leer	—	27	84	Crefeld	K. E.-D. Köln	
85	C Z	—	1	Stück	Eisenrohr	—	19	85	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
86	D C	25	1	Sack	Alaun	—	99	86	Odenkirchen	K. E.-D. Köln	
87	D C	100	1	Kiste	Sägetheile	—	18	87	{Stolberg-Rottleberode}	K. E.-D. Cassel	
88	D & C	68	1	Pack	Kinderwagen	—	—	88	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
89	D F F	—	1	Stück	Messlatte	—	4	89	{Niederschöneweide-Johannisthal}	K. E.-D. Berlin	
90	{ D K F U C }	3459	7	Kolli	leere Körbe	—	87	90	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Borgholz-Hamburg.
91	D R S A	{ 65239 169 }	1	Fass	Lack ?	—	268	91	Würzburg	Bayerische Stsb.	
92	E	—	1	—	Maschinentheil	—	4,5	92	Winsen	K. E.-D. Hannover	
93	E	3668	1	Pack	Papier	—	57	93	Bremen H.	„	
94	E A	48	1	lose	hölz. Thürfüllung	—	8	94	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
95	E A	2421	1	Kiste	Ofenhaube	—	5	95	{Schönefeld b/Leipzig}	K. E.-D. Halle a/S.	
96	E B	—	1	Pack	leere Säcke	—	23	96	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
97	{ E B C K F	469 5444 }	1	Kiste	Taillenstäbe	—	21	97	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
98	E D	15	1	Verschl.	—	—	78	98	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
99	E D R G	2652	1	Kiste	Hemden	—	77	99	Berlin Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
100	E G	3111	1	Fass	gefüllt	—	320	100	Werdau	Sächsische Stsb.	Hamburg B. bez.
101	E H S	5599	1	Bund	Stahl	—	35	101	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
102	E K	4521	1	Bll.	?	—	24	102	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
103	E K	10/34	1	Kiste	Ananas	—	28	103	Hamburg L.	Lübeck-Büchen	für 6,65 ℳ verkauft.
104	E L	24605	1	„	Zuckerwaaren	—	29	104	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
105	E M	9	1	Sack	Kartoffeln	—	63	105	Mannheim	Direktion Mainz	
106	E P	1972	1	Kiste	leer	—	48	106	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
107	E R	124	1	{Ballen in Leinen}	Leder	—	62	107	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
108	E S	6793	1	Kiste	Seifenpulver	—	28,5	108	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
109	E S	6793	1	„	unbekannt	—	—	109	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
110	E S	20	1	„	Zucker	—	55	110	Herzberg H.	K. E.-D. Cassel	
111	E S	222599	1	„	Lampencylinder	—	28	111	Dt.-Lissa	K. E.-D. Breslau	
112	E T	—	1	Pack	4 gebr. Körbe	—	3,5	112	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
113	E V	5458	1	Gestell	{2 Sophaaufsätze von Nussbaum}		22	113	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
114	E W	58	1	Fass	leer	—	8	114	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
115	E W R	7293	1	Trommel	Carbid	—	102	115	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
116	F	542	1	Ballen	Bettsachen	—	—	116	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
117	F B	7875	1	„	gefüllt	—	59	117	Diez	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Mainz-Altenkirchen.
118	F B R	68	1	Kiste	gefüllt	—	63	118	Waldenburg i/Ob.	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
119	F F	15	1	Sack	— —	30	119	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Stelle-Hamburg.
120	F G	1123	1	Kiste	leer —	18	120	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
121	F G	37529	1	„	Dichtungsmasse —	184	121	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
122	F H F	12228	1	—	Sessel mit Rohrsitz und Rohrlehne	—	122	Düsseldorf-Derendorf	„	
123	F K	—	10	—	eis. Unterlagsplatten	305	123	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
124	F K	100	1	—	1 eisernes Fass —	—	124	Mannheim	Direktion Mainz	
125	F K	28157	1	Kiste	Kaffeesurrogate —	46	125	Posen	K. E.-D. Posen	
126	F L	8407	1	„	Heiligenfiguren —	66	126	Strassburg	Reichsbahn	beklebt: Valenciennes.
127	F L	254	1	Korb	leere Flaschen —	25	127	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
128	F M	1/5	5	Kolli	div. Umzugsgut —	122	128	Berlin Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
129	F M	6386	1	Kiste	Chokolade —	20	129	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
130	F S	3140/1	2	Kolli	Maschinentheile —	144	130	Leipzig Magd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
131	F S	390/99	10	Petroleumfässer	leer —	360	131	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
132	F W	1	1	Korb	Flaschen —	26	132	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
133	F W G	695	1	Kiste	gefüllt —	33	133	Colmar	Reichsbahn	
134	F Y	2	1	Sack	Kartoffeln —	75	134	Linden-F.	K. E.-D. Hannover	
135	G	60727	1	Glasballon	gefüllt —	34	135	Hof	Bayerische Stsb.	
136	G A	—	1	Sack	Weinbeeren —	50	136	Passau	„	
137	G B	100	1	Kiste	Blechwaaren —	10	137	Meiningen	„	
138	G B	925	1	Sack	Ofenrohr —	2	138	Altona	K. E.-D. Altona	
139	G B	98892	1	Kiste	— —	72	139	Hamburg H.	„	
140	G C	9452	1	Pack	Papier —	14	140	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
141	G D	11434	1	Kiste	alte Kleider —	14	141	Crefeld	K. E.-D. Köln	
142	G F M	1889	1	„	Flanell —	176	142	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
143	G H	8504	1	„	gefüllt —	38	143	München Centr.	Bayerische Stsb.	
144	G J	3630	1	„	leer —	—	144	Köln-B.	K. E.-D. Köln	
145	G K	—	1	Verschl.	Eisenwaaren —	358	145	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. von Hannover.
146	G L S	95140	1	Kiste	unbekannt —	—	146	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
147	G M	823	1	Sack	Bürsten —	36	147	Betzingen	Württemberg. Stsb.	
148	G M	4	1	—	Koffer —	40	148	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
149	G S	2547	1	Verschlag	Porzellan —	34,5	149	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
150	G S	619	1	—	1. eisernes Fass —	50	150	Münster	K. E.-D. Münster	
151	G S	52973	1	Kiste	leer —	12	151	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
152	G S C	6519	1	„	leer —	—	152	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
153	G W	1047/50	4	Säcke	leere Säcke —	—	153	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
154	G W	95567	1	Kiste	Wollfaden auf Papierspulen	114	154	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
155	G U	12720	1	Fass	anscheinend Farbe —	110	155	Halle a/S.	K. E-D. Halle a/S.	
156	H	1769	1	„	leer —	30	156	Berlin Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
157	H	714	1	Kiste	Posamenten, Spitzen etc.	35	157	Leipzig Magd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
158	H	15997	1	„	leer —	—	158	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
159	H	3422	1	Bund	Bandeisen —	40	159	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
160	H	3571	1	Ballot	Bindfaden —	29	160	Mengen	„	
161	H B	1280	1	Kiste	baumw. Schnüre —	31	161	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
162	[illegible]	1247	1	Fass	Blechkessel —	14	162	Ettelbrück	Wilhelm-Luxemburg	
163	H C F	18798 34065	2	Stück	leere Cakesfässer —	16,5	163	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
164	H F	—	4	Stäbe	Eisen —	209,5	164	Wetter a/Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
165	H G	22	1	Kiste	Schmalz —	30 5	165	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
166	H H	—	3	Rollen	Scheiben —	30	166	Saarburg	Reichsbahn	
167	H H	2652	1	Kiste	Kautabak —	16,5	167	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
168	H J	6277	1	„	— —	26	168	Altona	K. E.-D. Altona	Breseburg?
169	H K	447	1	Fass	Firniss —	198	169	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
170	H K	3267	1	Kiste	Maschinentheile —	72	170	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
171	H K	—	2	—	Kohlenkasten —	12	171	Kevelaer	K. E.-D. Köln	
172	H K	284	1	Sack	leere Streichholzdosen	—	172	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
173	H K	6423	1	Kübel	Käse —	103	173	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
174	H K	—	1	Pack	4 l. Körbe —	17	174	Cleve	K. E.-D. Köln	
175	*HL*	2989	1	Kübel	Därme —	36	175	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
176	H L	848	1	Pack	Kinderschiebkarre —	2,5	176	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
177	H L	881	1	—	Kinderstuhl —	—	177	Hagen Eilg.-Abf.	K. E.-D. Elberfeld	
178	H M	3133	1	Kübel	? —	31	178	Neukirchen i. E.	Sächsische Stsb.	
179	H P	3614	1	Fass	leer —	65	179	Untertürkheim	Württemberg. Stsb.	
180	H P C	16013	1	Kiste	gefüllt —	49	180	Rheydt	K. E.-D. Köln	
181	H R	8345	1	Ballen	gefüllt —	84	181	Hof	Bayerische Stsb.	
182	H R	730	1	Blechkanne	Oel —	30	182	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
183	H R	8640	1	Pack	2 Eisenrohre —	10	183	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
184	H T (Brandzeichen)	—	1	kl. Fass	leer —	3	184	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
185	H V	3	1	Fass	gefüllt —	52,6	185	Baden	Badische Stsb.	
186	J		1	Bund	Piassava —	21	186	Hamburg H. (Eilg.)	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
187	J A T	118	1	Kiste	Lampenkugel	5,5	187	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
188	J B	10	1	Sack	Bürsten	25	188	Cassel	K. E.-D. Cassel	
189	J B	33	1	Kollo	Effekten	89	189	Hamburg H. (Eilg.)	K. E.-D. Altona	
190	J B	—	1	Sack	Obst	29	190	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
191	J E	9264	1	Kiste	leer	24	191	Weida	Sächsische Stsb.	
192	J E D	1512	1	„	Wirthschaftssachen	51	192	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
193	J F	4620	1	Ballen	Leinenwaaren	57	193	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	gez.: Robel.
194	J F S	9911	1	Kiste	Makkaroni	18	194	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
195	J H	5017	1	Fass	Farbe	155	195	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
196	J K	150	1	—	Holzthür	42	196	Magdeburg-Buk.	K. E-D. Magdeburg	
197	J K	1386	1	Fass	gefüllt	74	197	München Südb.	Bayerische Stsb.	
198	J M	43	1	Kiste	russ. Theemaschine	13	198	Hannover Eilgut	K. E.-D. Hannover	
199	J M M	3	1	Kollo	(3) Verschläge	39	199	Hannover Nord	„	
200	J P	9519	1	Kiste	gefüllt	?	200	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
201	J P	1/2	2	—	Särge	136	201	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
202	J P	—	1	Koffer	gefüllt	32	202	Mochbern	„	
203	J R	20. 3419	2	Kisten	gefüllt	59	203	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
204	J S	10	1	Ballen	?	11	204	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
205	J St	1582	1	Fass	leer	25	205	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
206	J St	35	1	Steige	Hühner	29	206	München Centr.	Bayerische Stsb.	
207	J U	1492, 1497	2	Kisten	Ausfuhrgut	96	207	Zielitz	K. E.-D. Magdeburg	
208	J W	9	1	Fass	Fische	4,5	208	Strassburg	Reichsbahn	
209	J Z	697	1	Ballen	Wolle	130	209	Lübbenau	K. E.-D. Halle a/S.	
210	K	—	1	Pack	leere Säcke	6	210	Werdau	Sächsische Stsb.	
211	K	—	7	Kolli	Ofentheile	100	211	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
212	K	1159	1	Blechflasche	unbekannt	15,5	212	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
213	K	1	1	Bund	7 leere Körbe	20	213	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
214	K	515	1	Reisekorb	Kleidung	25	214	Seesen	K. E.-D. Cassel	
215	K	10	1	Kiste	Spähne aus Holz, Packmaterial	53	215	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
216	K	—	1	—	Schachtdeckel	15	216	Heidelberg	Badische Stsb.	
217	K E	179	1	Fass	unbekannt	38,5	217	Schönefeld b. Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
218	K E D Br	—	2	—	Leinen	3	218	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
219	K K	7791	1	Ballen	?	27	219	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
220	K L	12	1	Pack	Düten	8	220	Crefeld	K. E.-D. Köln	
221	K & R	9052	1	Kiste	ansch. Eisenw.	67	221	Leipzig Magd B.	K. E.-D. Halle a/S.	
222	K S	3	1	Pack	leere Säcke	4	222	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
223	K St	6	1	Sack	Kartoffeln	49	223	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
224	L	—	1	—	Rohrstück, 20 cm lang	5	224	Offenburg	Badische Stsb.	
225	L B	5291	1	Kiste	leer	29	225	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
226	L B / L B	138 / 18	1 / 1	Sack / „	Kartoffeln / Betten	108,5	226	Grabow	K. E.-D. Altona	
227	L B C	1397	1	Fass	Wein	48	227	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
228	L C	21351	1	Sack	Erbsen (Samen?)	25	228	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
229	L G	7629	1	Ballen	?	60,5	229	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
230	L H	342	1	„	Gewebe	109	230	Rufach	Reichsbahn	
231	L J	1380	1	Kiste	unbekannt	80	231	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
232	L J	6419	1	Ballen	Manufakturwaaren	27	232	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
233	L M K	2	1	Kiste	Käse	7	233	München Centr.	Bayerische Stsb.	
234	L M	66584	1	„	Weinflaschen	91	234	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
235	L u R Ger . . .	5 . . .	1	Bund	2 eis. Lampenkugeln	6	235	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	(in Leinwand gehüllt).
236	L S	3035	1	Pack	eis. Laschen	11	236	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
237	L W	686	1	Ring	Messingdraht	50	237	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
238	M	95	3	Kolli	Backschieber	—	238	Weisswasser	K. E.-D. Halle a/S.	
239	M	22589	1	Kiste	Käse	17	239	Emmerstedt	K. E.-D. Magdeburg	
240	M	6	1	„	leer	10	240	Olbernhau	Sächsische Stsb.	
241	M	1	1	Fass	leer	24	241	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
242	M	1/11	1	Pack	Säcke	?	242	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
243	M	2986	1	—	neue verzinkte Kanne	3	243	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
244	M	17	1	Korb	Kleider	50	244	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
245	M	9253	1	Fass	anschein. Wein	214	245	Posen	K. E.-D. Posen	
246	M	51	1	Kübel	Kraut	23	246	Regensburg	Bayerische Stsb.	
247	M B	1251/2	1 / 1	Kiste / Pack	gefüllt	—	247	Darmstadt	Direktion Mainz	
248	M B	I	1	Reisekorb	Kleider	37	248	Ortelsburg	K. E.-D. Königsberg	
249	M C F	79933	1	Kiste	(50 Dosen) Konserven	61	249	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
250	M F C	72	1	„	Wein	54	250	Benrath	K. E.-D. Elberfeld	
251	M F S	40354	1	„	Tafelglas	—	251	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
252	M G	103. 62	2	Kübel	leer	17	252	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
253	M H	1	1	Korb	Kleider	46	253	Sömmerda	„	
254	M K	—	1	kleiner brauner Handkoffer	Bekleidungsstücke usw.	12[illegible]	254	Landsbergi/Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
255	M L	—	1	Koffer	gefüllt —	13	255	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	beschr.: Berlin.
256	M L	—	1	Sack	leere Säcke —	28	256	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
257	M L & C	2279	1	Ballen	gefüllt —	38	257	Mannheim	Direktion Mainz	
258	M M	138	1	Korb	Eisenguss —	21	258	„	„	
259	{ MVD }	4115	1	Kiste	Leder —	45	259	München Centr.	Bayerische Stsb.	
260	M N N	1	1	„	Kleider —	27	260	„	„	
261	M R & Co.	705	1	Lattenverschlag	leer —	27	261	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
262	M R	31137	1	Ballen	Filz —	145	262	Köln-Nippes	K. E.-D. Köln	
263	M S G	14815	1	Fass	gefüllt —	206	263	Mainz	Direktion Mainz	
264	M W	135	1	Sack	getrocknetes Obst —	128 (264, 265)	264	Königsberg i/Pr. (264, 265)	K. E.-D. Königsberg	
265	M W	234	1	„	Gewürz —		265			
266	M W H	—	1	Kollo	(2) Eisenbügel —	4	266	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
267	M Z	—	1	Kiste	Schuhleisten —	14	267	Berlin H. u. L	K. E.-D. Berlin	
268	M Z	125	1	Fass	leer —	15,5	268	Berlin Anh. B.	„	
269	N C	990	1	Kiste	Säure —	37	269	Wreschen	K. E.-D. Posen	
270	N E	4521	1	Fass	Oel —	130	270	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
271	N H W	1899	1	Kiste	Blechkessel in Form eines Bienenkorbes	—	271	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
272	N T	3287, 2947, 950, 3281/2, 2957	6	Kisten	leer, alt —	52	272	Hannover Nord	„	
273	O	—	1	Fass	Petrol. —	162	273	Metz	Reichsbahn	
274	O = D	857	1	Kiste	leer —	—	274	Flensburg	K. E.-D. Altona	
275	O H	2779	1	Fass	Graphit —	116	275	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
276	O K	2	1	—	Herdplatte —	20	276	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
277	O M	7	1	Sack	Kartoffeln —	76	277	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
278	O R	—	5	Pack	leinene Beutel —	—	278	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	bez.: Frankfurt a/M.-Leipzig.
279	O S	1053	1	Korb	Eisenwaaren —	—	279	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
280	O T	103	1	Kollo	Bettstelle —	12	280	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
281	O U	2649	12	Säcke	Sand —	1 200	281	Leipzig Magd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
282	O W	7558	1	—	gusseiserner Kochherd	—	282	Horn-Meinberg	K. E.-D. Hannover	
283	O W	21011	1	Fass	ansch. Oel —	228	283	Lüben	K. E.-D. Breslau	
284	O W M	2904	1	Ballen	? —	31	284	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Hameln-Osterode 2/10 bezettelt.
285	P	1	1	—	Schliesskorb —	42,5	285	Osterode H	K. E.-D. Cassel	
286	P	22	2	—	Holzgestelle —	312	286	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
287	P	14	1	Kiste	leere Flaschen —	15	287	Heidelberg	Badische Stsb.	
288	P A	200	1	Block	Kupfer —	61	288	Treuchtlingen	Bayerische Stsb.	
289	P A	3	1	Tonne	Butter —	29	289	Rombach	Reichsbahn	
290	P B	1	1	Korb	Obst —	23,5	290	Euskirchen	K. E.-D. Köln	
291	P B	2012	1	„	Flaschen —	13	291	Wiehl	K. E.-D. Elberfeld	
292	P & C	5542	1	Kiste	Succade —	15	292	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
293	P C S	1089	2	Bund	à 3 Stangen Stahl —	23	293	Neisse	K. E.-D. Breslau	
294	P F	—	1	Fass	Wein —	—	294	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
295	P F	4727	1	Ballen	Garn —	—	295	Köln-Deutz	„	
296	P S	7700	1	„	Papier —	54	296	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
297	P S	4592	1	Kiste	leer —	10	297	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
298	R	—	1	—	eis. Gusstheil —	3	298	Eisfeld	K. E.-D. Erfurt	
299	R	80	15	—	Rosten —	280	299	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Hamburg.
300	R	10928	1	Kiste	— —	53	300	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
301	R A	1278	1	Ballot	Stoffe —	28	301	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
302	R D	306	1	Kiste	— —	42	302	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
303	R F	7064	1	„	leer —	7	303	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
304	R G	1	1	„	Kleider u. Wäsche —	34	304	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
305	R G	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	305	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
306	{ R / G H & Co / V E }	345	1	„	Kaffee —	57	306	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
307	R K	1030	1	Kiste	gefüllt —	25	307	Passau	Bayerische Stsb.	
308	R O	8951	1	„	Glasscheibe —	22	308	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
309	R T	7	1	Ballen	wollene Abfälle —	97,5	309	Kirchberg	Sächsische Stsb.	
310	R W	4351	1	Kiste	gefüllt —	250	310	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
311	R W M	2289	1	Fass	? —	45	311	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
312	S	1	1	—	Privatdecke oder Budenlaken	10	312	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
313	S	—	1	Bund	Draht —	9,5	313	Gr.-Gemmern	K. E.-D. Königsberg	
314	S	35247	1	Kiste	Margarine —	18	314	Herzberg H.	K. E.-D. Cassel	
315	S	101	1	Kübel	gefüllt —	47	315	Worms	Direktion Mainz	
316	S	53131	1	Kiste	leer —	23	316	Berlin Anh. B.	K. E-D. Berlin	
317	S C	1452	1	Stange	Stahl —	17	317	Leipzig II	Sächsische Stsb.	3,2 m lang.
318	S C	3993	1	Pack	Isolirschnur —	5	318	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
319	S Co	1444	1	Kiste	— —	115	319	Neh.-Hüsten	K. E-D. Cassel	St. Gallen beschr.
320	S H	3265	1	„	? —	18	320	Hameln	K. E.-D. Hannover	
321	S H	780	1	„	leer —	23,5	321	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
322	{ S J / B Z }	—	1	—	Gitter —	—	322	Neumünster	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
323	S K	4695	1	Kiste	Metallwaaren —	100	323	Hamburg L.	Lübeck-Büchen	Ausfuhrgut.
324	S M P	2388	1	Pack	Celluloidplatten —	44	324	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
325	S P	53164	1	Kiste	? —	68	325	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
326	S P	1412	1	„	leer —	28	326	Leipzig Magd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
327	S S	2604	1	Fass	gefüllt —	?	327	Neuenmarkt-Wirsberg	Bayerische Stsb.	
328	S S L	32	1	—	Schraubstock —	32	328	Berlin H. u. L	K. E.-D. Berlin	
329	S S M	4370	1	Kiste	altes Packmaterial (Heu)	47	329	Stadtoldendorf	K. E.-D. Cassel	
330	S Z	10	1	Kasten	leer —	54	330	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
331	T	3	1	Pack	Papier —	25	331	Dissen-Rothenfelde	K. E.-D. Münster	beschr.: Lindern.
332	T	1762	1	Kiste	anschein. Feuergut —	68	332	Moschin	K. E.-D. Posen	
333	T D	2368	1	Pack	Nägel —	9	333	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
334	T F	3311	1	Kiste	gebr. Packheu —	50	334	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
335	T M	—	1	„	leer —	35	335	Plagw.-Lindenau	K. E.-D. Halle a/S.	
336	T W	2457	1	„	Lampenglocken —	99	336	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
337	U	888	1	Petroleumfass	leer —	36	337	Dessau	K. E.-D. Halle a./S.	
338	U E / U / J	19 / 20 / 19	3	—	Lampen —	—	338	Babenhausen	Direktion Mainz	
339	V	1664	1	Sack	Leim —	52	339	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
340	V	713	1	Fass	Petroleum —	180	340	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
341	V A S	9539	1	„	Wein —	126	341	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
342	V B S	223	1	Ballen	— —	20	342	Hamburg H.	„	
343	W	5	1	Sack	Kartoffeln —	50	343	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
344	W	2410	1	Stück	eis. Ofenrohrknie —	2	344	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
345	W	375/6	2	Kisten	Lichte —	61	345	Kirchheim u/Teck	Württemberg. Stsb.	
346	W	8	1	Korb	Effekten —	32	346	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
347	W	roth	1	Tafel	Eisenblech —	10	347	Hannover Nord	„	
348	W	—	16	—	Chamottesteine —	34	348	Steinheim	„	
349	W A	I	1	Sack	Kartoffeln —	74	349	Zinten	K. E.-D. Königsberg	
350	W A	208	1	Fass	eis. Fundamentschrauben	280	350	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
351	W B	2	1	Sack	Kartoffeln —	62	351	Homberg (Reg.-Bez. Cassel)	K. E.-D. Cassel	
352	W G	2184	1	„	Leim —	13	352	Röthenbach b/Lind.	Bayerische Stsb.	
353	W H	—	1	Korb	Kleider —	28	353	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
354	W J	6450	1	Kiste	3 Wachsköpfe —	20	354	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
355	W K	10670	1	„	leer —	30	355	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
356	W M	8053	1	Fass	leer —	8	356	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
357	W M C	3	1	Pack	— —	127	357	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
358	W N	1/2	2	—	Klosettrichter —	40	358	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
359	W Q & Co	—	7	Kisten	leer —	—	359	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
360	W R	3753	1	Kiste	Holzwolle —	5	360	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
361	W S	2651	1	„	Eisenblechwaaren —	134	361	Frkfrt. a/M. Ostb.	„	
362	W W N	210	1	Korb	Eisenwaaren (Kohlenschaufeln etc.)	38	362	Münster	K. E.-D. Münster	beschr.: Münster.
363	Z	3986	1	Kiste	— —	27	363	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburg.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
364	Bertios Barbara Oderberg Nagi Kapos Ungarn	—	1	Koffer	? —	80	364	Gep.-Abf. Osnabrück Hptb.	K. E.-D. Münster	
365	K. & E. Binpertius	7836	1	Kiste	1 viereckige verlöthete Blechbüchse	105	365	Marburg	K. E.-D. Cassel	
366	Bornemann	1316	1	Fass	leer —	11,5	366	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
367	Clarenberg	—	1	Parthie	Steinkohlenbrikets —	140	367	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	
368	Corona	—	1	Stück	Fahrrad —	15	368	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
369	Crompton & Co. Bukarest	—	1	Kiste	? —	22,5	369	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
370	Eichler	—	1	„	leer —	—	370	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
371	Friese	—	1	Sack	Kartoffeln —	—	371	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
372	J. Gampert	1879	1	„	Betten —	16	372	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
373	C. H. Habich	352	1	Fass	leer, alt —	28	373	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
374	Paul Hagemann	—	1	Koffer	? —	46	374	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
375	Haiger Westerwald	—	2	Säcke	leere Säcke —	13	375	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
376	Hannover	112	1	—	Eisenplatte —	42	376	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
377	R Hannover	103	1	Kiste	leer —	11	377	„	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
378	R L Hannover	8362	1	Korb	leerer Glasballon —	15	378	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
379	W B R Hannover	3297	1	Kiste	leer —	8	379	„	„	
380	G T Hannover	—	1	Pack	(4) leere Körbe —	7,5	380	„	„	
381	H K Hannover	145	1	Korb	leere Flaschen —	26	381	„	„	
382	H S F Hannover	27557	1	Kiste	Holzwolle —	50	382	„	„	
383	R R Hannover	1563/8	1	Kollo	Eisentheile (Fensterverschlüsse)	5	383	„	„	
384	Helios	4262 4286	2	Körbe	Glas —	—	384	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
385	Hirschmann	84	1	Fass	leer —	—	385	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
386	R G Jastrow	506	1	Ballen	Leder —	31	386	Jastrow	K. E.-D. Bromberg	
387	Agn. Krämer	—	1	Schliesskorb	leer —	11	387	Boppard	Direktion Mainz	
388	Ernst Kröger	—	1	Sack	Kartoffeln —	77	388	Altona	K. E.-D. Altona	
389	K. E.-D. Köln	1	1	—	Viehgitter —	—	389	Herzberg H.	K. E.-D. Cassel	
390	Städtische Lagerbier-Brauerei Hannover	48452	1	Fass	leer —	7,5	390	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
391	Baron v. Lee	—	1	Kiste	Wäsche etc. —	10	391	Münster	K. E.-D. Münster	beschr.: Münster.
392	Karl Lüderitz u. Anna Krutzsch Aktenzeichen 852	—	8	Kolli	Gepäck —	160	392	Gep.-Abf. Osnabrück Hptb.	„	Gep.-Schein Emmerich-Osnabrück 420 vom 7/10. 99.
393	F. Mager	—	1	—	Milchkanne (alt) —	6	393	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
394	Möller Flensburg	—	1	—	Korbflasche —	4	394	Kiel	K. E.-D. Altona	
395	× weiss Miloslaw	—	1	Stange	ca. 8 m lange Hicko-Stange	10	395	Miloslaw	K. E.-D. Posen	
396	Pschorrbräu	51891	1	Fass	leer —	20,5	396	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
397	H. Reitz Rehburg	52132	1	Sack	trockenes Obst —	14	397	Wunstorf	„	
398	K B Richter & Robert Hamburg	—	1	Ballen	— —	8	398	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bekl.: Alzey.
399	Rizzibräu	32669	1	Fass	leer —	34	399	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
400	Röchling'sche Stahlwerke	36	1	—	gefirnisste leinene Decke	30	400	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
401	S S (D A P G Reichstest Duisburg)	53	1	Fass	Petroleum —	182	401	Hagen	„	
402	Rudolf Sachs Plagwitz-Lindenau	—	1	—	Pflugschaar —	10	402	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
403	Saarbe	26879	1	—	hölz. Runge —	—	403	Sternschanze	K. E.-D. Altona	
404	Schultheiss	—	1	Fass	Bier —	44	404	Breslau B. M/F.	K. E.-D. Breslau	
405	G. Schaak	14	1	Blechkübel	Kleidungsstücke —	18	405	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
406	M & Co. Schwelm	4081	2	—	eiserne Fässer —	100	406	Zabrze C. A.	K. E.-D. Kattowitz	
407	F W S Sarosa Ana Oderberg Nagi Kapos Ungarn	—	1	Koffer	? —	66	407	Osnabrück Hptb. Gep.-Abf.	K. E.-D. Münster	
408	Spiritus- und Presshefefabrik Singel in Grünwinkel u. Nr. 8484	—	1	Fass	leer —	71,5	408	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
409	A H Stimb	I	1	Sack	Kartoffeln —	—	409	Sprockhövel	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
410	Neb. Mag. Betzdorf	—	1	Bll.	gefüllt —	45	410	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
411	P H Mülheim	20317	1	Kiste	Porzellanisolatoren —	120	411	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
412	Etiquette: Balth. Erlenwein & Co. Uerdingen	—	1	Fass	Oel —	157	412	Lüdenscheid	„	
413	G Vorsfelde	—	4	Kisten	Käse —	23	413	Vorsfelde	K. E.-D. Hannover	
414	C. Wange in Cosel	—	1	Sack	Kartoffeln —	62	414	Cosel	K. E.-D. Kattowitz	
415	Warschauer Tremessen	—	1	Kiste	Frauenkleider, Schuhzeug u. Unterzeug	28	415	Tremessen	K. E.-D. Bromberg	
416	Wedell	—	1	—	Seemannssack —	14	416	Hamburg Dammth. (Gep.)	K. E.-D. Altona	
417	Shelden Esqu. Weimar	—	2	Kisten	? —	25	417	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
418	R W / K / H S / Wonacarlo	60 / 9 / —	1	Sack	Kaffee, roher —	60	418	Lauterberg	K. E.-D. Cassel	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
419	I	/ /	1	Pack	gesalz. Haut —	30	419	Wickrath	K. E.-D. Köln	
420	—	I	1	—	Gusstheil —	69	420	Blankenburg i. Th.	K. E.-D. Erfurt	zwei je 90 cm lang, eine 180 cm lang.
421	—	I/III	3	—	steinerne Säulen —	—	421	Marienberg	Sächsische Stsb.	
422	III	—	1	Verschl.	eis. Rahmen —	—	422	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
423	—	27	1	Kiste	Käse —	—	423	Aschaffenburg	Direktion Mainz	
424	—	31	1	—	altes Plättbrett —	7,5	424	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
425	—	39	1	Fass	leer —	128	425	Schweinfurt St.	Bayerische Stsb.	
426	—	39	1	—	Wagendecke —	30	426	Marktredwitz	„	
427	Gepäck	385	1	Koffer	alte Kleidungsstücke	—	427	Bremen	K. E.-D. Hannover	nicht abgenommen (ab Lehrte).
428	—	407	1	Kollo	Holzleisten —	5	428	Metz	Reichsbahn	
429	Gepäck	432	1	Kinderwagen	leer —	—	429	Bremen	K. E.-D. Hannover	nicht abgenommen (ab Twistringen).
430	Gepäck	469	1	hellgelber Holzkoffer	mit Inhalt —	45	430	Bielefeld	„	nicht abgenommen (ab Dortmund).
431	—	5680 od. 768	1	Ballen	1 Haut —	33	431	Ulm	Württemberg. Stsb.	
432	—	1111	1	Stange	Rundeisen —	35	432	Metz	Reichsbahn	
433	—	1297	1	Kiste	Glas —	210	433	Schwetzingen	Badische Stsb.	
434	—	1515	1	—	eiserne Ofenthür —	1,5	434	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
435	—	1566	1	Kollo	kl. neue Spahnkörbe	3,5	435	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
436	(Nr. eingeschlagen)	1707	4	—	halbe eiserne Wagenachsen	32	436	Hannover Nord	„	
437	—	2049	1	Stange	Stahl —	17	437	Gemünden	Bayerische Stsb.	
438	—	3719	1	Kiste	Packheu —	12	438	Posen	K. E.-D. Posen	
439	—	6061	1	Pack Kistchen	ger. Fische —	16	439	Burgdorf	K. E.-D. Hannover	
440	—	6882	1	Pack	2 Stühle mit Rohrsitz	—	440	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
441	—	8518	1	Fass	Oel —	180	441	Eupen	K. E.-D. Köln	
442	—	9370	1	Pack	3 Schaufeln mit Stiel	17	442	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
443	—	11657	1	Kiste	Pech —	284	443	München Centr.	Bayerische Stsb.	
444	—	13792/16357	2	—	eis. Cylinder —	42	444	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
445	—	14631	1	—	1. Korbflasche —	—	445	Darmstadt	Direktion Mainz	
446	—	33801	1	Kübel	Margarine —	18,5	446	Wiesenburg	K. E.-D. Magdeburg	
447	—	50803	1	Kiste	leere Blechbüchsen und Packleinewand	24	447	Hasslinghausen	K. E.-D. Elberfeld	
448	—	52849	1	Kübel	Margarine —	18	448	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
449	—	60772	1	—	Kohlensäurebehälter	38	449	Riethagen	K. E.-D. Hannover	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
450	weisser Strich	—	3	Bund	lange Eisenstangen —	155	450	Magdeburg Neust.	K. E.-D. Magdeburg	
451	weisser Strich	—	6	Stäbe	Eisen —	36	451	Ludwigsstadt	Bayerische Stsb.	
452	roth ×	—	4 / 2	Tafeln / Stück	Eisen — / Eisen —	226	452	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
453	roth	—	1	—	Randkessel —	27	453	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
454	gelb. Zettel	14	1	Bund	Garn —	13,5	454	Zittau	„	
455	weiss	0	1	Kollo	Kellerbecken —	7	455	Beeskow	K. E.-D. Halle a/S.	
456	roth /	—	21	—	Eisenrohre —	429	456	Elbing	K. E.-D. Danzig	
457	gelber Strich	—	1	—	Kohlentrommel —	2	457	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
458	Strich weiss	—	1	—	eiserner Topf —	2	458	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
459	/ X /	—	2	Stück	Holzgestelle —	129	459	Merseburg	K. E.-D. Halle a/S.	
460	H/V (Anker)	69115	1	Kiste	Cigarren —	17	460	Gera	K. E.-D. Erfurt	
461	L (Dreieck)	3856	1	Fass	leer, alt —	12	461	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
462	M (Raute)	77	1	—	eis. Maschinentheil —	28	462	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
463	RS (Dreieck)	42651	1	Kiste	— —	33,5	463	Oldesloe	K. E.-D. Altona	beschr.: Zachun.
464	GS (Dreieck)	3606	1	„	leer —	12	464	Leipzig Magd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
465	O.B. (Dreieck)	42912	1	„	gefüllt —	12	465	Görlitz	Sächsische Stsb.	
466	NB (Dreieck)	35100	1	Korb	unbekannt —	17,5	466	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
467	9 (Dreieck)	3040	1	Kiste	gefüllt —	—	467	Gottesberg	K. E.-D. Breslau	
468	X (Raute)	129/30	2	Kisten	— —	—	468	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Köln=D.-Hamburg.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
469	—	—	1	Schliesskorb	Aepfel —	56	469	Mainz E. G. A.	Direktion Mainz	
470	—	—	1	Korb	Aepfel —	43	470	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
471	—	—	1	Kiste	(2) eiserne emaillirte Ausgüsse	32,5	471	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
472	—	—	1	Ballen	Betten —	38	472	Aachen	K. E.-D. Köln	
473	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	50	473	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
474	—	—	1	Bund	Blech —	62	474	Darmstadt	Direktion Mainz	
475	—	—	1	Korb	leere Blechkanne —	8,5	475	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
476	—	—	1	„	leere Blechkanne —	6,5	476	„	„	
477	—	—	2	—	Bohlen mit Querstreben	45	477	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
478	—	—	2	—	eichene Bretter —	—	478	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
479	—	—	1	Pack	18 Stück rohe Bretter	—	479	Frankfurt H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
480	—	—	5	—	kieferne Bretter 8 m lang, 2 cm stark	—	480	Firchau	K. E.-D. Danzig	
481	—	—	1	Kiste	Cementplatten —	134	481	Hadmersleben	K. E.-D. Magdeburg	
481	—	—	1	Bund	Cementsäcke —	1	481	Augsburg	Bayerische Stsb.	
482	—	—	1	Schliesskorb	Damenkleider —	30	482	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
483	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht, sechseckig, 50 m lg. und 1 m brt.	22	483	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
484	—	—	1	Pack	3 Päckchen Drahtstifte mit Messingkappen	2	484	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
485	—	—	1	—	hölz. Doppelleiter 2,72 m lang	17	485	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
486	—	—	1	Korb	Dunggabeln u. Kleiderhaken	38	486	Bretten	Württemberg. Stsb.	
487	—	—	1	—	Zug- (Eggen-) Balken	9,5	487	Düsseldorf=Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
488	—	—	5	Kolli	Eimer —	44	488	Bettingen	Reichsbahn	
489	—	—	1	Stab	Eisen, 1,25 m lg. —	1.5	489	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
490	—	—	1	Stück	Eisen —	62	490	Matheninken	K. E.-D. Königsberg	2,58 m lg., 51 cm breit, 5 mm stark.
491	—	—	1	„	I Eisen, 1,06 m lang	9	491	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
492	—	—	1	—	Kessel von verzinktem Eisenblech	5	492	Stendal	K. E.-D. Hannover	
493	—	—	1	Stück	Eisenkonstruktionstheil	750	493	Brakel, Kr. Höxter	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
494	—	—	1	Ring	Eisendraht —	39	494	Westhofen	K. E.-D. Elberfeld	
495	—	—	1	„	Eisendraht —	1	495	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
496	—	—	1	—	Eisengestell mit 2 Rädern u. Kette	27	496	Bettenhausen	K. E.-D. Cassel	
497	—	—	1	Partie	alt. abgäng. Eisenmaterial von Eisenb.-Wagen	1 570	497	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
498	—	—	1	—	alte Eisenplatte —	51	498	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
499	—	—	1	Stange	Eisenrohr, 5 m lg. —	—	499	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
500	—	—	3	Stück	Eisenröhren je 3 m lang u. 5 cm Durchmesser	—	500	Leipzig Magd. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
501	—	—	12	—	Eisenstäbchen	4	501	St. Brückenau	Bayerische Stsb.	
502	—	—	1	—	Eisentheil (Rohrlager)	30	502	Oeynhausen Nord	K. E.-D. Hannover	
503	—	—	1	Korb	Eisentheile förmig	16,5	503	Hannover Nord	„	
504	—	—	7	Stück	Eisentheile	150	504	Niederschönew. Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
505	—	—	2	Kolli	Eisentheile	6,5	505	Leipzig Eilb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
506	—	—	1	Päckchen in Leinen	Eisenwaaren	0,5	506	Hagen Eilgtabf.	K. E.-D. Elberfeld	
507	—	—	1	Korb	Eisenwaaren.	104	507	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
508	—	—	1	Bund	Façoneisen	32	508	Aachen	K. E.-D. Köln	
509	—	—	1	—	Fahrradlaterne	—	509	Militsch Gep.-Abf.	K. E.-D. Posen	
510	—	2274	1	Fass	leer	140	510	Traben=Trarbach	St. Johann=Saarbr.	
511	—	—	1	Ring	Federstahl	32	511	Aachen	K. E.-D. Köln	
512	—	—	1	—	offener Feldmesser	2	512	Crailsheim	Württemberg Stsb.	
513	—	—	1	—	eisernes Fernrohr	3,5	513	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
514	—	—	4	—	geräucherte Fische	15	514	Eichenberg	K. E.-D. Cassel	
515	—	—	2	Stangen	Flacheisen	45	515	Peine	K. E.-D. Hannover	
516	grün	—	2	„	Flacheisen	66,5	516	Wittenberge	K. E.-D. Altona	*)
517	—	—	1	—	Verschl. Flaschenkasten	52	617	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
518	—	—	2	Stück	Flacheisen	45	518	Peine	K. E.-D. Hannover	
519	—	—	3	Kolli	6 Stück Fruchtkörbe	13	519	Hannover Nord	„	
520	—	—	2	—	Theile eines Garderobenständers	1,5	520	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
521	—	—	1	—	Gardinenhalter	—	521	Düsseld.=Derend.	„	
522	—	—	1	Packet	Gardinenstangen mit Schnur	2,5	522	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
523	—	—	1	—	Gartenstuhl	—	523	Northeim	K. E.-D. Cassel	
524	—	—	1	Bund	Gasrohre	45	524	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
525	—	—	4	Bunde	24 Stangen eis. Gasrohre von 21 mm äusserer Weite	110	525	Hagen	„	
526	—	—	1	Glasballon in Korbumhüllung	gefüllt	71	526	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
527	—	—	1	Fass	Glaserkitt	170	527	Emden	K. E.-D. Münster	
528	—	—	1	—	Göpel	174	528	Kellinghusen	K. E.-D. Altona	
529	—	—	1	Korb	kl. Gussstücke	61	529	Wilhelmsburg	„	
530	—	—	1	—	Güterkarre	—	530	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
531	—	—	20	Stück	Gypswellen	10	531	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
532	—	—	1	Sack	Hafer	69	532	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
533	—	—	1	—	Handkoffer mit braunem Ueberzug	27	533	Singen	Badische Stsb.	
534	—	—	1	—	Handlaterne	1	534	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
535	—	—	1	Bund	(6) Handwagendeichseln	1,5	535	Rheda	K. E.-D. Hannover	
536	—	—	1	Kollo	1 Harke, 1 Brotschieber, 2 Unkrautstecher	2	536	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
537	—	—	1	Schliesskorb	Herreneffekten	32	537	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
538	—	—	1	—	Hobel	3	538	Neuulm	Bayerische Stsb.	
539	—	—	1	Kollo	Hobelbankplatte	68	539	Osterode Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
540	—	—	1	—	Holzgestell	5	540	Basel	Badische Stsb.	
541	—	—	1	Holzkoffer	?	86	541	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
542	—	—	1	—	Holzrahmen	5	542	Lemgo	K. E.-D. Hannover	
543	—	—	1	Ballen	Holzringe zu Rohrstühlen (Wiener)	2	543	Miloslaw	K. E.-D. Posen	
544	—	—	1	Pack	4 Paar buchene Holzschuhe	—	544	Remscheid=Hasten	K. E.-D. Elberfeld	
545	—	—	1	Schnur	Holzschuhe	4	545	Langenberg	„	
546	—	—	1	Sack	Hopfen	55	546	Neustadt a/S.	Bayerische Stsb.	
547	—	—	1	Stiege	leb. Hühner	40	547	Magdeburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
548	—	—	1	—	hölzerner Hutständer	0,25	548	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
549	—	—	1	Sack	Immergrün	10	549	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	
550	—	—	1	Kiste	Käse	5	550	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
551	—	—	1	Korb	Käse	60	551	Cleve	K. E.-D. Köln	
552	—	—	1	Sack	Kartoffeln	62	552	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
553	—	—	1	„	Kartoffeln	48	553	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
554	—	—	1	„	Kartoffeln	78	554	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
555	—	—	1	„	Kartoffeln	104	555	Rosdzin	K. E.-D. Kattowitz	
556	—	—	1	Partie	Kartoffeln	475	556	Woldenberg	K. E.-D. Bromberg	
557	—	—	1	Sack	Kartoffeln	72	557	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
558	—	—	—	—	Kartoffeln in loser Schüttung	540	558	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
559	—	—	10	Stück	Kehrbleche	7	559	Ballenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
560	—	—	1 1	— —	Kinderstühlchen eis. Stockständer	6	560	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	

*) Vermuthlich am 16. August aus Richtung Perleberg eingegangen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
561	—	—	35	Kistenbretter	5 m lang, 24 cm br., 8 mm stark	—	561	Reichenbach O/L.	Sächsische Stsb.	Streckenfund.
562	—	—	1	Schliesskorb	vermuthl. Kleider und Wäsche	27	562	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Vallendar-Frankfurt a/M. 6/10.
563	—	—	2	Säcke	Kleider u. Bettzeug —	—	563	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
564	—	—	1	Ballen	gebr. Kaffee —	18	564	Elsdorf	„	
565	—	—	1	Koffer*)	? —	26	565	Sehnde	K. E.-D. Hannover	*) roth-braun.
566	—	—	1	Sack	Kohl und Kohlrüben	49	566	Stendal	„	
567	—	—	1	Korb	leer —	5,5	567	Hannover Nord	„	
568	—	—	1	—	eiserner Korb —	9	568	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
569	—	—	1	Korb	leer —	2	569	Immendingen	Badische Stsb.	
570	—	—	4	Pack	20 neue Körbe ohne Bügel	24	570	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
571	—	—	1	Sack	Kraut —	45	571	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
572	—	—	1	„	Kraut und Kartoffeln	62	572	Treuchtlingen	Bayerische Stsb.	
573	—	—	4 14 2	Stangen — —	Ladegeschirr — Haken — Bretter —	—	573	Bremerhaven, Freihafen	K. E.-D. Hannover	
574	—	—	1	Ballen	Leinen u. Wollw. —	28	574	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
575	—	—	1	Bund	(5) Lampengewichte —	16	575	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
576	—	—	1	—	eisern. Maschinentheil	11	576	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
577	—	—	1	Bund	(2) defekte bronzene Maschinentheile	2	577	Gross=Düngen	K. E.-D. Hannover	
578	—	—	2	Kolli	Maschinentheile —	—	578	Zell i. W.	Badische Stsb.	
579	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	249	579	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	**)
580	—	—	1	—	Maschinentheil (Holzkasten und Eisendeckel)	11	580	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
581	—	—	4	Bündel in Stroh	Medizinflaschen —	30	581	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Frankfurt a/M.
582	—	—	1	Gebund	Messingstangen —	8	582	Kalk=G.	K. E.-D. Köln	
583	—	—	1	Bund	6 Messingstäbe —	26	583	Köln=G.	„	
584	—	—	1	—	Milchkanne —	10	584	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
585	—	—	1	—	Möbelaufsatz —	1,5	585	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
586	—	—	1	Korb	fr. Obst —	55	586	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
587	—	—	1	—	Ofentheil —	13	587	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
588	—	—	4	Stück	Ofentheile —	21	588	Posen	K. E.-D. Posen	
589	—	—	1	—	Ofenthür —	—	589	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
590	—	—	1	Pack	altes Packpapier —	16	590	Mochbern	„	
591	—	—	1	Ballen	Pelze, unbearbeitet —	37	591	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
592	—	—	1	—	Petrol.-Pumpe von Blech	—	592	Darmstadt	Direktion Mainz	
593	—	—	1	—	Pfanne —	1	593	Neuulm	Bayerische Stsb.	
594	—	—	6	Körbe	Pfirsiche —	—	594	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
595	—	—	1	Kollo	leb. Pflanzen —	25	595	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
596	—	—	2	—	eiserne Platten —	10	596	Altona	K. E.-D. Altona	
597	—	—	1	—	Privatdecke —	33	597	Hamburg H.	„	
598	—	—	2	—	Privatketten —	19	598	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	5 m u. 3 m lg.
599	—	—	10	Stück	Pumpentheile —	—	599	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
600	—	—	1	—	Radfahrerlaterne —	—	600	Coblenz	K. E.-D. Köln	
601	—	—	1	Stück	Rahmen von Holz und Eisen, ansch. Modell	—	601	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
602	—	—	2	Bunde	Reisholz —	—	602	Wächtersbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	Streckenfund.
603	—	—	1	—	Reisekorb —	22	603	Berlin P. Gep.	K. E.-D. Berlin	
604	—	—	1	—	Riemenscheibe —	18	604	Darmstadt	Direktion Mainz	
605	—	—	1	—	eiserner Ring —	—	605	Mannheim	„	
606	—	—	1	Bund	Rohr, galv., 5 m lg. —	71	606	Rastatt	Badische Stsb.	
607	—	—	3	—	eiserne Röhren —	40	607	Mainz	Direktion Mainz	je 5 m lang.
608	—	—	6	—	eiserne Röhren —	—	608	Waldhof	„	à 2,50 m lang.
609	—	—	12	—	Roststäbchen —	7	609	Heidelberg	Badische Stsb.	
610	weiss	—	1 1	— Stück	Roststab — Eisen —	4	610	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
611	—	—	1	—	Roststab —	8	611	Neumünster	K. E.-D. Altona	
612	—	—	1	Stange	Rundeisen, 5 m lg. —	28	612	Rastatt	Badische Stsb.	
613	—	—	3	Stangen	Rundeisen —	75	613	Thorn	K. E.-D. Bromberg	6 m lang.
614	—	—	3	Kolli	Rundeisen à 3,20 m l. und 0,35 m Durchmesser	30	614	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
615	—	—	1	Stück	Rundeisen —	30	615	Bischweiler	Reichsbahn	
616	—	—	8	Stangen	blanker Rundstahl —	159	616	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
617	—	—	1	Sack	leere Säcke —	14,5	617	Mainz Eilg.-Abf.	Direktion Mainz	

**) Anscheinend Grundplatte zu einer Maschine. 64 cm, 35 cm, 1,15 cm

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
618	—	—	3	Pack	leere Säcke —	97	618	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
619	—	—	1	Kiste	(9) leere alte Säcke	14	619	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
620	—	—	1	Sack	Säcke —	24	620	Wunstorf	„	
621	—	—	1	Pack	neue Säcke —	8	621	Ellrich	K. E.-D. Cassel	
622	—	—	1	Sack	leere Säcke —	10	622	Schweinfurt	Bayerische Stsb.	
623	—	—	1	—	Sackkarre —	—	623	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
624	—	—	20	Stück	gusseiserne Sargfüsse	20,5	624	Leipzig Berl. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
625	—	—	1	Ballen	Sattlerwaaren —	24	625	Nidda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
626	—	—	1	Schliesskorb	leer —	—	626	Boppard	Direktion Mainz	
627	—	—	3	Kolli	Schrankleisten —	1	627	Northeim	K. E.-D. Cassel	
628	—	—	2	—	Schranktheile —	50	628	Herford	K. E.-D. Hannover	
629	—	—	1	Ballen	Scheuertücher —	8	629	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
630	—	—	1	—	Sophalehne (Gestell)	7	630	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
631	—	—	1	—	Spanferkel*) —	7	631	Hannover Eilgt.	K. E.-D. Hannover	*) geschlachtet u. verkauft (Streckenfund).
632	—	—	1	Ballen	Speck —	57	632	Lehe	„	
633	—	—	1	Korbfl.	Spiritus —	51	633	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
634	—	—	1	—	Staffelei —	30	634	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
635	—	—	1	Stange	Stahl —	7	635	Augsburg	„	
636	—	—	1	Bund	Stahl —	43	636	Selb.-Ploesberg	„	
637	—	—	1	Bund	8 Stangen Stahl 15 × 15 mm	46	637	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
638	—	—	1	Ballen	Theerpappe —	67	638	Posen Eilg.-Abf.	K. E.-D. Posen	
639	—	—	1	Blechflasche	Terpentinöl —	45	639	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
640	—	—	1	Stück	Tischplatte —	17	640	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
641	—	—	1	—	Topfrost —	10	641	Heidelberg	Badische Stsb.	
642	—	—	52	Kolli	Umzugsgut —	—	642	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
643	—	—	5	Stück	eis. Verbindungsstangen, 1,53 m lang mit Muttern	—	643	Hoyerswerda	K. E.-D. Halle a/S.	
644	—	—	1	—	eis. Verbindungsstück	3,5	644	Dornach	Reichsbahn	
645	—	—	1	Kollo in Stroh	Verzierungen zu Nickelöfen	—	645	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
646	—	—	1	—	Viehbarriere —	—	646	Wolnzach Bhf.	Bayerische Stsb.	
647	—	—	1	—	Viehkäfig, leer —	46	647	Kiel	K. E.-D. Altona	
648	—	—	1	Bund	Visirstäbchen —	—	648	München Centr.	Bayerische Stsb.	
649	—	—	1	—	Wagenlaterne —	—	649	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	alte Bezett. von Saarbrücken.
650	—	—	1	Waschkorb	leer —	3	650	Pforzheim	Badische Stsb.	
651	—	—	1	Kollo	Waschständer —	2	651	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
652	—	—	1	Pappkarton	mit Wäsche etc. —	25	652	Nienburg a/S. Gep.	K. E.-D. Magdeburg	
653	—	—	1	—	eiserner Wasserkasten	2	653	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
654	—	—	1	Kiste	Wasserstandsgläser	30	654	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
655	—	—	1	Gestell	1 Ballen Watte —	59	655	Ulm Eilg.	Württemberg. Stsb.	
656	—	—	2	Weidenkörbe	leer —	11,5	656	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
657	—	—	6	Tafeln	Zinkblech —	—	657	Bettemburg	Wilhelm-Luxemburg	
658	—	—	3	Stück	Zinn —	—	658	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
659	—	—	1	Sack	Zucker —	52	659	Mettlach	St. Johann-Saarbr.	
660	—	—	2	„	Zwiebeln —	99	660	Neuwedell	K. E.-D. Bromberg	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 22. 18. März 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Die Usuipassbahn; vereinigter Zahnrad- und Reibungsbetrieb auf einer Hauptbahn in Japan.

Von **F. Baltzer** in **Tokio**.

Beim Bau der ersten grösseren Eisenbahnen in Japan, die das Land vorwiegend in der Richtung von Ost nach West parallel der Küste durchziehen, waren besondere Geländeschwierigkeiten im allgemeinen nicht zu überwinden; nur bei der Staatsbahn zwischen Tokio und Kobe kommt, als östlicher Ausläufer des Fuji, des bekannten höchsten Berges in Japan, eine Erhebung von rund 450 m vor, die von beiden Seiten mit Steigungen von 1 : 40, ununterbrochen auf Längen bis zu 10 km, erstiegen wird. Als späterhin das Bedürfniss entstand, nicht zum wenigsten auch in militärischem Interesse, die Ostküste von Mitteljapan mit der Westküste zu verbinden, wurde zunächst, ungefähr an der breitesten Stelle der Hauptinsel Hondo, von Tokio aus in nordwestlicher Richtung im Anschluss an die bestehende Linie Tokio - Omiya von der Nippon-Eisenbahngesellschaft nach Takasaki weitergebaut und diese im Jahre 1884 vollendete Privatbahnlinie — 101 km — im folgenden Jahre von der Staatseisenbahnverwaltung ohne besondere Schwierigkeiten nach Westen bis Yokogawa an den Fuss des Usui-Toge, d. h. des Usuipasses fortgesetzt — 29 km. Auch für die Linie von dem westlichen Endpunkte Naoyetsu, an der Westküste gelegen, bis zu dem Scheitelpunkte des Usuipasses, Karuizawa, 940 m über dem Meere, war eine genügende Längenentwickelung ohne weiteres möglich, so dass die 148 km lange Strecke gleichfalls mit Steigungen von nicht mehr als 1 : 40 hergestellt werden konnte. Sie wurde im Jahre 1888 als Staatsbahnlinie dem Verkehre übergeben.

Für den durchgehenden Eisenbahnverkehr, der sich überraschend lebhaft entwickelte, blieb jetzt nur noch die Lücke östlich von Karuizawa bis Yokogawa bestehen, die einstweilen auf dem Landwege, durch Benutzung der alten, mit zahlreichen scharfen Kehren angelegten Gebirgsstrasse über den Usuipass ausgefüllt werden musste. Zur Erleichterung des Verkehres wurde sogar eine schmalspurige Pferdebahn auf der Landstrasse hergestellt, indess sollen die Fahrten auf dieser Bahn, deren Gestänge gegenwärtig an anderer Stelle, auf der Strasse von Takasaki nach dem hochgelegenen Schwefelbade Ikaho weiter verwendet wird, nicht zu den Annehmlichkeiten für die Reisenden gehört haben. Die Schwierigkeit, die das Gelände auf der östlichen steileren Abdachung des Usuipasses einer Fortführung der Bahn von Karuizawa bis Yokogawa entgegenstellte, wird dadurch gekennzeichnet, dass bei einem Höhenunterschiede dieser beiden Punkte von rund 560 m nur eine Entfernung, in der Luftlinie gemessen, von 8 km zur Verfügung stand, demnach eine mittlere Steigung von rund 70 ‰ = 1 : 14,3 zu überwinden war, wenn man nicht zu einer künstlichen Verlängerung der Linie seine Zuflucht nehmen wollte. Die Vorarbeiten liessen ohne weiteres erkennen, dass man bei der durch das Gelände gegebenen starken Steigung, die auf eine verhältnissmässig kurze Strecke beschränkt ist, mit Vortheil von der Anwendung des Zahnradbetriebes Gebrauch machen konnte, vorausgesetzt, dass es gelang, den Betrieb auf der Zahnradstrecke mit dem Reibungsbetriebe auf den anschliessenden Vollbahnstrecken derart zu verbinden, dass ein starker durchgehender Verkehr, wie er für diese wichtige Hauptbahn in Frage kam, auf die Dauer ohne Schwierigkeiten bewältigt werden konnte. Der Güterverkehr über den Usuipass in der Richtung von West nach Ost bestand vorwiegend in der Versendung von Reis und anderen Landeserzeugnissen nach Tokio, während fremde Güter und Manufakturwaaren den entgegengesetzten Weg von der Landeshauptstadt nach der Provinz nahmen. Der Personenverkehr betrug nach der Vollendung der Strecke Naoyetsu - Karuizawa durchschnittlich gegen 300 Personen täglich in jeder Richtung. Es handelte sich hier also nicht nur um einen lebhaften Ausflugsverkehr während der Sommermonate, sondern ausserdem um einen starken durchgehenden Reiseverkehr, der ziemlich gleichmässig über das ganze Jahr vertheilt ist. Man musste daher schon von vornherein damit rechnen, dass nach Ausbau der Linie über den

Pass noch eine erhebliche Steigerung des Personen- wie Güterverkehres eintreten würde.

Die im Jahre 1889 erneut angestellten Ermittelungen hatten ergeben, dass eine Linie mit künstlicher Längenentwickelung in einer durchgehenden Steigung von 1 : 40 und mit Krümmungen nicht unter 200 m Halbmesser in einer Länge von 24,5 km hergestellt werden konnte; 7,25 km dieser Strecke wären in Tunneln anzulegen gewesen und die Gesammtkosten sollten etwa 6 000 000 ℳ. oder rund 250 000 ℳ. für 1 km betragen. Die Linie wäre schliesslich nach diesem Entwurfe für reinen Reibungsbetrieb zur Ausführung gekommen, wenn nicht gerade damals aus Deutschland die günstigen finanziellen Ergebnisse des Harzbahnbetriebes nach Abt'schem System, Reibungs- und Zahnradbahn vereinigt, wie er auf der vollspurigen Strecke Blankenburg-Tanne seit dem Jahre 1886 mit Erfolg zur Anwendung gelangt war, bekannt geworden wären. Dort werden Züge, aus gewöhnlichen Eisenbahnwagen gebildet von 120—135 t Gesammtlast — ohne Maschinengewicht — auf Rampen von 60 ‰ = 1 : 16,67 Neigung anstandslos mit einer Geschwindigkeit von 10—12 km in der Stunde befördert; dabei entwickelt die in der Lokomotive vereinigte Zahnrad- und Reibungsmaschine eine Gesammtzug- oder vielmehr Schubkraft von 12 t. Dem entsprechend hoffte man hier Züge von 100 t Gewicht bei einer Steigung von 66,67 ‰ = 1 : 15 mit 8 km Stundengeschwindigkeit fördern zu können, und nahm an, dass man mit Abfertigung je eines Zuges stündlich in jeder Richtung von den beiden Endstationen der Steilrampe dem Verkehrsbedürfnisse auch auf die Dauer genügen werde. Abgesehen von dem wirthschaftlichen Vortheil, indem man bei einer Einschränkung der Länge der Linie von 24,5 auf 11,3 km 1 500 000 ℳ. allein an den Baukosten zu ersparen hoffte, hielt man es für zweckmässig, mit dem Abt'schen Bergbahnsystem baldigst einen Versuch im grossen anzustellen, da man glaubte, den vereinigten Zahnrad- und Reibungsbetrieb für die Folge auch noch bei anderen Gebirgsbahnen in Japan unter Umständen mit Vortheil anwenden zu können. So wurde denn im Oktober 1890 von der japanischen Staatsbahnverwaltung der Ausbau der Lücke zwischen den Stationen Karuizawa und Yokogawa in der Hauptbahnlinie Naoyetsu-Takasaki durch Herstellung einer mit 1 : 15 geneigten Zahnschienenstrecke nach Abt'schem System beschlossen.

Der Höhenplan der Strecke (vergl. die Abbildung) zeigt eine Gesammtlänge zwischen Yokogawa und Karuizawa von 11,16 km und eine Länge der Steilrampe mit 1 : 15 Neigung von rund 8 km, unterbrochen durch eine nahezu in deren Mitte vorgesehene Kreuzungsstation — bei Kumanodaira — mit einer Waagerechten zwischen den Gefällbrechpunkten von 340 m Länge. Die obere Steilrampe liegt zum grössten Theil in Tunneln, deren im ganzen 26 mit einer Gesammtlänge von rund 4,45 km vorhanden sind. Die grösste einzelne Tunnellänge mit 550 m kommt indess auf der unteren Hälfte vor (Tunnel Nr. 6). Die Rauchbelästigung in den Tunneln entwickelte sich zu einem ganz besonderen Missstande im Betriebe und erst in letzter Zeit ist es gelungen, durchgreifende Abhilfe zu schaffen, wie weiter unten ausführlicher erörtert werden soll. Es ist noch zu erwähnen, dass die ganze Gebirgsstrecke ebenso wie die beiden anschliessenden Staatsbahnlinien nach Takasaki und Naoyetsu durchweg, auch im Grunderwerb, in den Unterbauten aller Bauwerke, in Brücken und Tunneln eingleisig hergestellt wurde und, wie alle japanischen Hauptbahnen, die Spurweite von 3½ Fuss englisch = 1,067 m zeigt. Nachdem im März 1891 mit den Bauarbeiten durch japanische Arbeiter und unter Leitung japanischer Ingenieure begonnen war, denen als damaliger technischer Rathgeber der Staatsbahnverwaltung der Engländer Pownall zur Seite stand, konnte die ganze Usuipassstrecke nach einer Bauzeit von 25 Monaten am 1. April 1893 dem Verkehre übergeben werden. Die Strecke ist seit dieser Zeit unausgesetzt im Betriebe, ohne dass Unfälle besonderer Art vorgekommen wären.

Die Baukosten haben bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung betragen:

für Vermessungen und Bauleitung rund . .	264 000 ℳ.
„ Grunderwerb	44 000 „
„ Stationsanlagen	24 000 „
„ Erdarbeiten	318 000 „
„ Brücken, Durchlässe und Entwässerungsanlagen	418 000 „
„ Tunnel (rund 508 ℳ. für das Meter) . .	2 261 000 „
„ Oberbau	467 000 „
„ Betriebsmittel einschliesslich vier Zahnradlokomotiven aus Deutschland . . .	1 258 000 „
„ Lokomotivschuppen und andere Baulichkeiten	68 000 „
„ Materialzufuhr	794 000 „
„ Verschiedenes	57 000 „
zusammen	5 973 000 ℳ.

d. s. rund 530 000 ℳ. für das Kilometer.

Die erheblichen Kosten der Materialzufuhr finden ihre Erklärung in der Schwierigkeit des von der Bahn durchschnittenen Gebirgsgeländes, dem es, wie fast überall in Japan, an guten Strassen vollständig mangelte.

Die Krümmungsverhältnisse der Strecke sind nicht ungünstig, indem die schärfsten Krümmungen von 260 m kleinstem Halbmesser nur zwei Mal, in einer Gesammtlänge von 500 m, sonst aber nur Krümmungen von 300 und 400 m und darüber vorkommen. Da die Zahnstangenstrecke nur an einer Stelle, durch die Kreuzungsstation, unterbrochen wird, so sind im ganzen nur vier Zahnstangeneinfahrten (bei der Harzbahn Blankenburg-Tanne bekanntlich 22) vorhanden.

Der Oberbau der Zahnstangenstrecke (vergl. die Abbildungen 1, 2 und 3) ist in allen wesentlichen Theilen nach dem Vorbilde der Harzbahn angeordnet: die breitfüssigen Flussstahlschienen, deren metrisches Gewicht 30,5 kg beträgt, sind in Längen von 8,8 m auf je zehn flusseisernen Querschwellen von 2,2 m Länge mit einander gegenüber liegenden, schwebenden Stössen verlegt und mittelst Hakenschrauben und Klemmplatten nach dem System von Roth und Schüler befestigt. Um mit einer einzigen Form für die Zahnstangenstühle und die Zahnstangenelemente auszukommen, haben die Stossschwellen den gleichen Mittenabstand von 88 cm erhalten, wie die Mittelschwellen, ein Maass, das für die gute Erhaltung des Oberbaues an den Stössen wohl etwas hoch gegriffen erscheint. (Bei neueren Zahnbahnstrecken, z. B. der Schafbergbahn in Oesterreich, 1893, und der Bahn von Beirut nach Damaskus, 1895, hat man diesem Mangel durch Hinzufügung einer besonderen Querschwelle neben dem Stoss abgeholfen, so dass hier der Schwellenabstand auf die Hälfte des gewöhnlichen Maasses eingeschränkt wird.) Um trotz der weiten Entfernung der Stossschwellen gleichwohl

eine möglichst sichere Stossdeckung zu erzielen, sind Kremplaschen von 75 cm Länge und 11 kg Gewicht vorgesehen und mit je sechs Schraubenbolzen befestigt. Die Querschwellen, 48 kg schwer, zeigen den Vauthérin-Querschnitt und sind zu beiden Seiten neben der Mitte so abgebogen, dass die Schienen die übliche Querneigung von 1 : 20 gegen die Senkrechte erhalten; an beiden Enden sind die Schwellen umgekröpft, so dass der in der Schwellenhöhlung eingepresste Bettungskörper auch seitlich abgeschlossen ist. Auf der Mitte der Querschwellen sind die zur Aufnahme der Zahnstange dienenden

Abb. 1.
Querschnitt des Oberbaues

gusseisernen Stühle, aus zwei symmetrischen Hälften bestehend, und pro Schwelle 11,3 kg schwer, sattelartig gelagert, wobei zwei an beiden Hälften vorgesehene Knaggen den Schwellendeckel beiderseits übergreifen und so Verschiebungen in der Richtung des Gleises verhindern. Die Füsse der beiden Hälften sind auf dem Schwellendeckel mittelst zweier senkrechter Schraubenbolzen befestigt und letztere zur Vermeidung ungünstiger Beanspruchungen des Schwellendeckels durch eine unter diesem angeordnete Flachlasche von 230 mm Länge mit einander verbunden. Diese Flachlasche ist mit zwei umge-

Abb. 2.
Längenschnitt

bogenen Rändern versehen, welche eine Drehung der senkrechten Befestigungsschrauben verhindern. Beide Stuhlhälften werden mittelst der beiden waagerechten Schraubenbolzen, die zur Befestigung der vorhandenen d r e i gezahnten Flacheisenschienen dienen, fest gegen die mittelste Lamelle gepresst und zu einem ganzen verbunden. Die gezahnten Flachschienen sind 20 mm stark und 110 mm hoch und wiegen 13,8 kg für das Meter; die Zahnlücken sind 50 mm tief eingeschnitten und die Zahnflanken mit $^1/_4$ gegen die Senkrechte geneigt. Die Schienen sind 2,636 m lang und reichen demnach — mit 4 mm Stosslücke — über je drei Querschwellenfelder; ihre Stösse sind auf Querschwellenmitte angeordnet und so gegen einander versetzt, dass auf jeder Schwelle immer e i n e der drei Flachschienen gestossen ist, während die beiden anderen durchgehen; jeder aussenliegende Stoss, also $^2/_3$ sämmtlicher Stösse, ist durch eine 50 mm breite, 120 mm lange Flachlasche gedeckt. Die Oberkante der Zahnschienen liegt 60 mm über der Fahrschienenoberkante. Die Querschwellen sind nur in den beiden seitlichen Theilen unterstopft, während die Mitte unter den Zahnstangenstühlen völlig hohl liegen muss, um eine möglichst unverrückbar sichere Höhenlage für die Zahnschiene zu erzielen. Würde die Schwelle auch in der Mitte unterstopft, so könnte leicht, beim Aufliegen auf drei Punkten, ein Kippen der Schwelle eintreten.

Die Zahnstangeneinfahrten sind nach demselben Grundsatz wie bei der Harzbahn ausgebildet, derart, dass die an ihrem oberen Ende um einen Bolzen drehbare Zahnstangenzunge mittelst ⊂ förmiger Blattfedern auf vier Querschwellen elastisch gelagert ist. Nach dem unteren Ende der Zunge hin nimmt die Höhe der Zähne stetig ab; die Blattfedern bestehen aus je drei

Lagen von 60 mm Breite und sind 400 mm lang. Die Einfahrt der Maschinen geht sicher von statten und der ganze Oberbau hat sich bis jetzt gut bewährt; insbesondere wird die sanfte, vollkommen stossfreie Einfahrt in die Zahnstangenstrecken rühmend anerkannt. Bei langsamer Fahrt arbeitet der Zahneingriff so sanft und geräuschlos, dass man auf der Maschine vom Führerstande aus das Vorhandensein der Zahntriebeinrichtung kaum bemerkt.

Stoss

Abb. 3.
Oberansicht

Das Gesammtgewicht des Zahnstangenoberbaues mit allen Befestigungstheilen beläuft sich auf rund 60 kg für das Meter, während der regelmässige Oberbau der Fahrschienen auf das Meter 126 kg wiegt. Sämmtliche Lieferungen für den Oberbau kamen aus Deutschland.

Von besonderen Kunstbauten der Usuipassbahn sind ausser den bereits erwähnten zahlreichen Tunneln, die sämmtlich ausgemauert werden mussten, die durchgehends massiv gewölbten Brücken und Viadukte anzuführen, deren im ganzen 34 vorhanden sind. Bemerkenswerth wegen seiner Abmessungen, insbesondere wegen der bedeutenden Höhe der Bahnkrone über Thalsohle von 109 Fuss = 33,24 m, ist der aus vier Oeffnungen von je 18,29 m Lichtweite bestehende Viadukt über den Usuibach, der unmittelbar vor dem Mundloche des längsten Tunnels, Nr. 6, gelegen, in einer durch landschaftliche Schönheit ausgezeichneten Umgebung einen Thalübergang von bedeutender Kühnheit bildet. Mit Rücksicht auf die in Japan fast überall drohende Erdbebengefahr sind die hohen Zwischenpfeiler des Viadukts in ihrem unteren Theil durch allmähliches Vorziehen des Fusses nach allen vier Seiten beträchtlich verstärkt. Auch die halbkreisförmigen Viaduktgewölbe sehen jetzt ungewöhnlich stark aus, nachdem man, veranlasst durch Risse, die infolge eingetretener Bewegungen entstanden waren, unter entsprechender Verminderung der Kiesüberschüttung eine wohl etwas zu weitgehende Verstärkung der Gewölbe auf das Doppelte der früheren Stärke vorgenommen hatte. Immerhin darf der Usuibachviadukt heute unter den Ingenieurbauwerken Japans einen hervorragenden Platz beanspruchen. Die Kosten des zwischen den Widerlagern 91,4 m langen eingleisigen Bauwerkes haben 2 950 ℳ. für das Meter betragen.

Mit Bezug auf die eingangs gegebenen Mittheilungen fällt zunächst auf, dass die Zahnradstrecke thatsächlich nahezu dasselbe gekostet hat, was die um 13,2 km längere, mit 1 : 40 geneigte Reibungsbahn nach überschläglicher Veranschlagung kosten sollte; die erhoffte Ersparniss an den Baukosten von 1 500 000 ℳ. ist also illusorisch geworden. Die Adhäsionslinie würde indess wahrscheinlich auch entsprechend theurer ausgefallen sein. Es könnte aber nach den seitherigen Ergebnissen auch zweifelhaft erscheinen, ob der Betrieb auf der Zahnradstrecke mit besonderen Lokomotiven gemischten Systems bei dem starken Durchgangsverkehr der Hauptbahn, wie er hier von Anfang an zu bewältigen war, auf die Dauer überhaupt einen wirthschaftlichen Vortheil gegenüber dem einfacheren und erprobteren Reibungsbetriebe auf einer entsprechend längeren mit 1 : 40 geneigten gewöhnlichen Bahn bedeutet. Mancherlei Schwierigkeiten und Missstände, die im Betriebe von vornherein zu Tage traten, scheinen eher für das Gegentheil zu sprechen. Von Anfang an hat über die Beschaffung und Indienststellung der ersten Zahnradlokomotiven, die aus Deutschland bezogen wurden, ein verhängnissvoller Unstern gewaltet; die Ausführung der Maschinen war nicht fehlerlos, es fehlte aber besonders auch an der richtigen Unterweisung des Personales, das die Maschinen zu bedienen hatte. So blieben die Leistungen der Lokomotiven erheblich unter den Erwartungen zurück, der Betrieb auf der Bahn entsprach den Anforderungen nur unvollkommen, und das ganze Betriebssystem kam bei den Japanern alsbald etwas in Misskredit. Wir kommen im folgenden auf die Einzelheiten näher zu sprechen.

(Fortsetzung folgt.)

Ueber die Betheiligung der Gemeinden und Interessenten an den Anlagekosten der Staatseisenbahnen.

Von Regierungsassessor Loewe.

Zu einer der Streitfragen, die bei jeder Berathung des Eisenbahnetats vor dem preussischen Landtag den Gegenstand lebhafter Erörterung bilden, gehört die Frage, inwieweit der Staat berechtigt ist, die Gemeinden, Kreise und andere Interessenten zu den Kosten der Anlage und Erweiterung staatsseitig zu erbauender Eisenbahnen heranzuziehen. Es wird geltend gemacht, dass häufig von den Einwohnern der Landstriche, deren wirthschaftliche Leistungsfähigkeit sehr gering sei, zu dem staatsseitigen Ausbau der Eisenbahnen hohe Beiträge gefordert würden, dass dagegen anderen durch Natur und Lage an sich begünstigten Gegenden und insbesondere grossen Städten die Vortheile der Eisenbahnen zu theil würden, ohne dass sie auch nur den geringsten Zuschuss zu den Anlagekosten zu leisten hätten.

Die Stadtgemeinden wiederum fühlen sich beschwert, sobald der Staat an sie das Ansinnen richtet, sich an den Kosten

für die Herstellung von Bauwerken zu betheiligen, die wie die Wegeüber- oder -Unterführungen ausser dem Zwecke des allgemeinen Verkehres auch dem kommunalen Wegeinteresse dienen.

Zahlreich ferner sind die Beschwerden der Interessenten, deren Antrag auf Herstellung von Halte- oder Ladestellen oder Anschlüssen an bereits bestehende Eisenbahnen nur unter der Bedingung der ganzen oder theilweisen Erstattung der Anlagekosten genehmigt wird.

Die Lösung dieser für die Beziehungen des Staates zu den Gemeinden bedeutsamen Fragen ist aber nicht nur die Aufgabe legislatorischer und verwaltungsseitiger Maassnahmen; das vorliegende Thema ist auch für die Wissenschaft von wesentlichem Interesse und verdient eine eingehende theoretische Behandlung.

Nachstehende Skizze soll hierzu eine Anregung bieten:

Die Frage, inwieweit der Staat als Eisenbahnunternehmer die Anlagekosten aus den Mitteln des Staates decken oder andere Körperschaften und Interessenten zu Leistungen heranziehen darf, gehört in das Gebiet der Finanzwirthschaft. Sie ist unabhängig von der Frage, ob es im volkswirthschaftlichen Interesse begründet liegt, dass der Staat den Bau und Betrieb der betreffenden Eisenbahn übernimmt.

Der Zweck der Verstaatlichung des Eisenbahnwesens ist die Dienstbarmachung des bedeutendsten und leistungsfähigsten Verkehrsmittels für die Interessen der Allgemeinheit. Weil die Eisenbahn in der Hand eines Privatunternehmers nicht die Aufgabe zu erfüllen vermag, die aus der Wahrnehmung der allgemeinen Verkehrsinteressen sich ergibt, übernimmt der Staat die Herrschaft über das Eisenbahnwesen. Finanzielle Rücksichten mögen vielfach den Anlass zur Verstaatlichung der Eisenbahnen gegeben haben. Der eigentliche innere Beweggrund liegt in der richtigen Erkenntniss, dass die Förderung und Entwickelung des Verkehres mit dem Ziele einer wirthschaftlichen Kräftigung der einzelnen Landestheile und des allgemeinen Volkswohlstandes, der Ausgleich zwischen den Interessen gegeneinander kämpfender Wirthschaftsmächte, die Oeffnung und Schliessung der Reichsgrenzen gegen das Ausland über das Vermögen des Privatunternehmers hinausgeht, und demgemäss nur in der Hand des über den Parteien stehenden Staates ruhen darf. An der Richtigkeit des Verstaatlichungsgedankens kann in heutiger Zeit wohl kaum noch gezweifelt werden, und selbst diejenigen Staaten, die das Freiwaltenlassen aller wirthschaftlichen Kräfte als erste Staatsmaxime aufrecht erhalten wollen, müssen wohl oder übel auf Mittel sinnen, um das Ueberhandnehmen der aus dem System der Eisenbahnprivatwirthschaft für die Allgemeinheit sich ergebenden Nachtheile nach Möglichkeit einzuschränken.

Daraus aber, dass ein Staat seine Pflicht zum staatsseitigen Ausbau einer Bahn erkannt und auch anerkannt hat, folgt an sich noch nicht unbedingt die Pflicht zur Bestreitung der Baukosten lediglich aus Mitteln des Staates. Für diese Frage sind vielmehr finanzwirthschaftliche Erwägungen maassgebend.

In Preussen darf die dem Staat bei Gestaltung der Eisenbahnverkehrsverhältnisse zufallende Aufgabe als hinreichend geklärt betrachtet werden. Sie ist durch eine langjährige Verwaltungspraxis bethätigt worden und hat zum Theil auch durch die Gesetzgebung ihren Ausdruck gefunden.

Die Arbeitstheilung in Bezug auf den Ausbau neuer Bahnlinien ist zwischen dem Staat und dem Privatunternehmer in der Weise erfolgt, dass dem Staat im allgemeinen die Herstellung der Bahnen, die für den Verkehr eine hervorragende Bedeutung haben, der sogenannten Hauptbahnen, vorbehalten bleibt, dass dagegen dem Privatunternehmer der Bau der Bahnlinien, denen nur eine lokale Bedeutung innewohnt, nämlich der Kleinbahnen, überlassen wird. So zu sagen auf neutralem Gebiet liegen die Nebenbahnen, das sind die Bahnlinien, die zwar auch für den allgemeinen Verkehr nicht ohne Bedeutung sind, die aber nur einen so geringen Verkehr zu tragen haben, dass eine Vereinfachung und Erleichterung der Betriebseinrichtungen geboten erscheint. Hier entscheidet der höhere oder geringere Grad des Staatsinteresses, ob der Bau der Eisenbahn dem Staat oder dem Privatunternehmen zu überlassen ist.

Was die Bestreitung der Anlagekosten betrifft, so übernimmt grundsätzlich der Staat die Deckung der Kosten für Hauptbahnen, während dem Privatkapital die Aufbringung der Kosten für die Herstellung der Kleinbahnen überlassen wird, unter Umständen jedoch unter Gewährung staatlicher Beihilfe. Die Anlagekosten staatsseitig zu erbauender Nebenbahnlinien übernimmt der Staat; in der Regel aber wird der Bau der Bahn und zwar im Wege des Gesetzes an die Bedingung geknüpft, dass die betheiligten Kreise einen Beitrag zu den Anlagekosten, sei es in Form der unentgeltlichen Hergabe von Grund und Boden, sei es in Form eines Geldzuschusses leisten.

Gerade diese Forderung begegnet zumeist heftigen Angriffen, indem darauf hingewiesen wird, der Staat mache von dem ihm verliehenen Eisenbahnhoheitsrecht einen schlechten Gebrauch, wenn er es als Mittel benutze, um von den Interessenten Gelder für den Bau einer Bahn zu erheben, deren Nutzen für die Allgemeinheit ausser Frage stünde. Es ist zu untersuchen, inwieweit der geschilderten Praxis eine innere Begründung zukommt oder ob der dagegen erhobene Vorwurf einer willkürlichen Ausbeutung des Eisenbahnhoheitsrechtes gerechtfertigt erscheint.

Um zu beweisen, dass zu dem staatsseitigen Bau von Haupt- und Nebenbahnen lediglich Mittel des Staates verwendet werden dürfen, genügt es nicht, darauf hinzuweisen, dass diese Bahnen allgemeinen Verkehrszwecken dienen. Die Förderung des allgemeinen Verkehrsinteresses ist das Motiv für den Staat als Eisenbahnunternehmer aufzutreten, sie ist aber nicht ausschlaggebend für die Frage der Deckung der Kosten aus Staatsmitteln. Denn jede Bahn, sie mag noch so werthvoll sein für das allgemeine Interesse, bringt gleichzeitig wesentliche Vortheile den Landstrichen, deren Aufschliessung sie bezweckt. Auch zugegeben, dass die wirthschaftliche und kulturelle Entwickelung der zu erschliessenden Gegend, die Vermehrung der Steuerkraft der Einwohner, der Gemeinden und Kreise wiederum der Allgemeinheit zu gute kommt, so bleibt doch immer die Frage bestehen, in welchem Verhältniss das Interesse des durch die Bahnlinie berührten Landstriches zu dem allgemeinen Verkehrsinteresse steht, und ob nicht das lokale Interesse der betheiligten Kreise ein so wesentliches ist, dass die Heranziehung derselben zu einem Theile der Anlagekosten gerechtfertigt erscheint. Ebenso wenig genügt aber auch der Hinweis auf die den Interessenten erwachsenden Vortheile, um die Heranziehung derselben zu den Kosten einer staatsseitig zu erbauenden Bahn zu begründen. Denn, da das Gewinnergebniss des Eisenbahnunternehmens lediglich dem Staat zufällt, stellt sich der von den Interessenten geleistete Beitrag als eine zinslose und deswegen unwirthschaftliche Kapitalsaufwendung dar, das ist ein Schade, gegen den der für die Gemeinden sich ergebende wirthschaftliche Vortheil und der kulturelle Fortschritt der Bevölkerung nicht ohne weiteres aufgerechnet werden kann, weil diese Vortheile inkommensurable Grössen sind. Auf dem Wege einer allgemeinen Betrachtung der für den Staat beziehungsweise die Interessenten aus dem Bahnbau sich ergebenden wirthschaftlichen Vortheile kommt man also dem Kern der Frage nicht näher.

Als Ausgangspunkt für die Lösung des Problemes dient der finanzrechtliche Grundsatz, dass die staatlichen Leistungen für Verkehrszwecke im allgemeinen wiedererstattet werden müssen von den durch den Verkehr begünstigten Interessenten. Dieser Grundsatz, wie wohl er von den Interessenten zum Theil heftig bekämpft wird, wurzelt in dem Wesen der bestehenden Wirthschaftsverhältnisse und entspricht der Gerechtigkeit. Die Wiedererstattung von Kapitalien, die der Staat für Verkehrsanstalten aufgewendet hat, kann durch Entrichtung von Verkehrsgebühren oder durch unmittelbare Betheiligung der Interessenten an den Anlagekosten erfolgen. Nur dann kann von einer Wiedererstattung der vom Staat für eine Verkehrsanstalt aufgewen-

deten Kapitalsbeträge die Rede sein, wenn die Rentabilität des Unternehmens gesichert ist, das heisst, wenn die Verkehrseinnahmen ausreichend sind, um nach Abzug der Betriebskosten die Ausgaben für Verzinsung und Tilgung des Kapitals zu decken. Die Rentabilität der Eisenbahn setzt ein gewisses Verkehrsminimum voraus. Da die Beförderungsgebühr durch die dem Durchschnitt eines Massenverkehres entsprechenden Tarife fest und einheitlich bestimmt ist, ist auch die Verkehrsmenge bestimmbar, die vorhanden sein muss, um das Ziel der Tilgung und Verzinsung eines ebenfalls bestimmten Anlagekapitals zu erreichen. Ist der Verkehr einer Bahnlinie so bedeutend, dass die für die Benutzung der Eisenbahn zu erhebende Beförderungsgebühr die Verzinsung und Tilgung des aufgewendeten Anlagekapitals zu bewirken imstande ist, so wird vermittelst der Verkehrsgebühr derjenige Betrag wiedererstattet, der von der Gesammtheit der Steuerzahler zum Bahnbau durch direkte Steuer aufgebracht worden ist. Durch den Bau einer rentablen Bahn auf Staatskosten kann sich daher niemand beschwert fühlen und zwar auch nicht einmal die Steuerzahler, die von dem durch die Bahn berührten Landstrich räumlich so entfernt wohnen, dass sie an der Herstellung der Bahn scheinbar nicht das mindeste Interesse haben. Weil der aus dem Staatsvermögen zu dem Bau der Bahn verwendete Anlagebetrag, wenn und soweit er durch die Erhebung der Transportgebühr verzinst und amortisirt wird, dem Staatsvermögen wieder zugeführt und dadurch für andere, sonst durch neue Steuern zu bestreitende Staatsausgaben frei wird, ist es so anzusehen, als ob diejenigen, die die Bahn benutzen, durch Zahlung der Verkehrsgebühr den von dem Steuerzahler geleisteten direkten Steuerbetrag zurückerstatteten. In eben demselben Maasse mithin als der durch die Bahn berührte Landstrich aus der Bahn wirthschaftliche Vortheile zieht, in eben demselben Verhältniss trägt er auch zur Verzinsung und Amortisation der Anlagekosten bei. Bei den staatsseitig zu erbauenden Bahnen, die mit Sicherheit das für die Rentabilität der Linie erforderliche Verkehrsminimum erwarten lassen, von den Interessenten einen Beitrag zu den Anlagekosten zu fordern, würde demgemäss nicht zu rechtfertigen sein. Ein solcher Beitrag würde ein reines Geschenk an das Staatsvermögen, für die Interessenten aber einen unmittelbaren Schaden bedeuten, weil die von ihnen gemachte Kapitalsaufwendung zinslos und daher unwirthschaftlich ist. Da den betheiligten Interessenten nicht das Recht zusteht, ohne staatliche Konzession die Bahn auf eigene Kosten oder durch einen Unternehmer bauen zu lassen, würde die Bedingung einer Beitragsleistung zum Bau einer vom Staate vorbehaltenen, rentablen Bahn in der That einer Steuer gleichkommen, die um so weniger gerechtfertigt werden könnte, als das staatliche Konzessionsrecht nicht als ein zur Erhebung dieser Steuer geeignetes Mittel erscheint.

Anders liegt die Sache bei den Bahnen, deren Erträgnisse, wie der Voranschlag vermuthen lässt, nicht ausreichen werden, um nach Abzug der Betriebskosten noch die Verzinsungs- und Amortisationskosten zu decken. In diesem Fall tritt für die Allgemeinheit ein finanzieller Verlust ein. Die Frage ist: Trifft dieser Schade alle Steuerzahler in gleichem Maasse oder tritt im Verhältniss zu den Verkehrsinteressenten eine Ungleichheit ein? und wer von ihnen ist der mehr Begünstigte oder Benachtheiligte?

Wie bereits hervorgehoben, muss, da die Tarife einheitlich normirt sind, ein bestimmtes Verkehrsminimum vorhanden sein, um die Rentabilität einer Linie zu ermöglichen. Bleibt der Verkehr unter dieser Rentabilitätsgrenze, so reicht die einer stärkeren Massennutzung entsprechende Beförderungsgebühr nicht aus, um die Kapitalstilgung zu bewirken. Mit anderen Worten: Die Benutzer der Bahn zahlen eine zu geringe Beförderungsgebühr, sie erstatten dem Steuerzahler nicht ganz den Betrag, den dieser zu den Anlagekosten beigesteuert hat. Der Grundsatz der Einheitlichkeit der Tarife verbietet aber eine Differenzirung derselben für rentable und nicht rentable Bahnen. Die regelmässigen Benutzer einer Bahn sind nun vornehmlich die Einwohner derjenigen Gemeinden und Kreise, deren Gebiet durch die Bahn erschlossen werden soll. Da sie hinsichtlich der Güter- und Personenbeförderung auf diese Bahn angewiesen sind, erlangen sie die meisten Vortheile, und zwar Vortheile auf Kosten des Staatsvermögens. Soll der Verlust, den das Staatsvermögen erleidet, ausgeglichen d. h. also die Tilgung des Anlagekapitals ermöglicht werden, so erübrigt nur, weil der Beförderungspreis nicht erhöht werden darf, eine Verminderung der vom Staate aufzuwendenden Anlagekosten; das geschieht durch Heranziehung der örtlich interessirten Kreise und Gemeinden zu den Anlagekosten. Indem dieselben einen Beitrag zu den Anlagekosten, sei es durch unentgeltliche Hergabe des zum Bahnbau erforderlichen Geländes, sei es durch Leistung eines Baarzuschusses, liefern, erstatten sie dem Staat den Schaden, den er durch die zu niedrig bemessene Beförderungsgebühr erleidet. Ein derartiger Beitrag stellt sich mithin nicht als ein Geschenk an das Staatsvermögen dar, sondern er bedeutet so zu sagen die Kapitalisirung der Differenz zwischen dem geltenden Tarif und der fingirt in Ansatz zu bringenden höheren Beförderungsgebühr. Dass es in der Praxis schwierig ist, diesen Beitrag auch nur annähernd richtig zu schätzen, und dass man sich im Hinblick auf diese Schwierigkeit darauf beschränkt, gewisse Pauschalsätze oder die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens zu fordern, ändert an der prinzipiellen Richtigkeit dieser Forderung nichts. Der Grundsatz, die Interessenten zu den Anlagekosten nicht rentabler Bahnen heranzuziehen, ist daher nicht nur vom finanzwirthschaftlichen Standpunkte zutreffend, sondern auch gerecht. Es sind also nicht Finanzgeschäfte, die der Staat gelegentlich des Baues neuer Bahnlinien mit den betheiligten Kreisen abschliesst, sondern es handelt sich um einen Ausgleich, der zwischen dem geschädigten Steuerzahler und dem begünstigten Benutzer der Bahn dadurch erzielt wird, dass die Hauptinteressenten einen angemessenen Beitrag zu den Anlagekosten leisten.

Aus diesen Darlegungen dürfte sich ergeben, dass für die Anwendung des Prinzips der Betheiligung an den Anlagekosten lediglich der Voranschlag über das finanzielle Ergebniss der zu erbauenden Bahn den Ausschlag geben muss. Es macht keinen Unterschied, ob der Staat die zu erbauende Bahnlinie als Haupt- oder Nebenbahn betreiben will. Rechtliche Verschiedenheiten bestehen zwischen Haupt- und Nebenbahnen überhaupt nicht. Maassgebend für die Entscheidung, ob eine Bahnlinie als Haupt- oder Nebenbahn gebaut werden soll, sind lediglich die technischen Anforderungen, die im Verkehrs- und Betriebsinteresse an die Herstellung der Bahn und die Betriebseinrichtungen gestellt werden müssen. Die Heranziehung der Interessenten zu den Anlagekosten ist mithin auch bei Hauptbahnen zulässig. Deswegen kann dem Staat auch daraus kein Vorwurf gemacht werden, wenn er unter Heranziehung der Kreise zu den Anlagekosten eine Bahnlinie als Nebenbahn zu bauen beabsichtigt, demnächst aber im Interesse der Landesvertheidigung oder im Hinblick auf die mögliche Entwickelung eines späteren Durchgangsverkehres oder aus anderen Gründen die Bahn als Hauptbahn ausrüstet.

Vorwiegend wird selbstverständlich bei Nebenbahnen von dem Recht der Heranziehung der Betheiligten zu den Anlagekosten Gebrauch gemacht werden. Denn die Geringfügigkeit des Verkehres, die ja eine Vereinfachung der Verkehrs- und Betriebseinrichtungen zulässig erscheinen lässt, ist gleichzeitig die Ursache, dass die Rentabilitätswirkung des Tarifes vereitelt wird.

Durch diese Ausführungen wird die Meinung widerlegt, dass der Staat bei dem Bau der Eisenbahnen die grossen Städte und Industriegegenden vor den ländlichen Distrikten bevorzuge, weil er jenen die Eisenbahn unentgeltlich, den letzteren nur gegen erhebliche Gegenleistungen herstelle. Thatsächlich tragen die grossen Städte und Industriegegenden dadurch, dass sie grosse Frachtmengen zur Beförderung bringen, zu der Tilgung des vom Staat aufgewendeten Anlagekapitals in eben dem-

selben Maasse bei, wie die ländlichen Gemeinden, denen, weil der Verkehr zur Erzeugung der Rentabilität zu schwach ist, eine Beitragsleistung zu den Anlagekosten auferlegt wird.

Da das entwickelte Gesetz aber lediglich einen Finanzwirthschaftsgrundsatz enthält, ist der Staat an seine Befolgung nicht unbedingt gebunden. Er ist nicht verpflichtet, bei allen Bahnen, die eine Rentabilität nicht versprechen, eine Betheiligung der Interessenten zu fordern. Er kann es verantworten, die Anlagekosten lediglich aus dem Staatsvermögen zu bestreiten, wenn es sich um Bahnlinien in Gegenden handelt, die nicht leistungsfähig genug sind, um die staatsseitig zu stellenden Bedingungen zu erfüllen, deren Erschliessung aber als ein allgemeines volkswirthschaftliches Bedürfniss anerkannt werden muss.

Die Frage, inwieweit es richtig ist, bei nicht rentablen Eisenbahnen die Betheiligung der örtlich interessirten Gemeinden zu fordern, kann nur unter Prüfung aller Wirthschaftsverhältnisse und nach Abwägung der Sonderinteressen gegenüber den Interessen der Allgemeinheit beurtheilt werden. Regeln lassen sich nicht darüber aufstellen, noch weniger darf die Gesetzgebung hier eingreifen, wenn auch die Verpflichtung der Gemeinden zu bestimmten Beitragsleistungen im einzelnen Fall zweckmässig durch das Gesetz ausgesprochen wird. Vielmehr ist es die Aufgabe einer gerechten und verständnissvollen, verwaltungsseitigen Finanzpolitik, die Ungleichheiten, die sich bei einer strikten Durchführung jenes Wirthschaftsgrundsatzes zwischen den wirthschaftlich schwächeren und den durch Lage und Natur begünstigten Gemeinden ergeben, thunlichst zu beseitigen.

Um die bisherigen Ausführungen kurz zusammenzufassen:

Vom Standpunkt der Finanzwirthschaft betrachtet stellt sich der Beitrag zu den Anlagekosten rentabler Bahnen als ein Geschenk seitens der Gemeinden an den Staat, der Verzicht des Staates auf einen Beitrag zu den Anlagekosten nicht rentabler Bahnen als ein Geschenk des Staates an die Gemeinden dar.

Da der Grundsatz, die Interessenten zur Betheiligung an den Anlagekosten heranzuziehen, seinem inneren Wesen nach sich nicht auf Nebenbahnen beschränkt, darf er auch zur Anwendung gebracht werden bei Haltepunkten, sowie Halte- und Ladestellen, die auf Antrag der Interessenten an bereits bestehende Hauptbahnen angelegt werden sollen. Auch hier ist für die Frage der Uebernahme der Anlagekosten auf den Staat bezw. der ganzen oder theilweisen Erstattung der Anlagekosten durch die Interessenten in erster Linie die voraussichtliche Verkehrsgestaltung und die darauf gegründete Rentabilitätsberechnung maassgebend. Den durch die Anlage der Station entstehenden Herstellungskosten, den Verzinsungs- und Amortisationskosten, sowie den dauernden Betriebsausgaben ist der Betrag gegenüber zu stellen, der sich aus den voraussichtlichen Einnahmen des Personen-, Gepäck- und Güterverkehres ergibt. Ist der zu erwartende Verkehr geringer, als das Minimum der Verkehrsmasse, die für die Rentabilitätswirkung der zur Anwendung kommenden Tarife nothwendig ist, erscheint also die von den Interessenten zu zahlende Beförderungsgebühr im Verhältniss zu der von ihnen der Staatsbahn zugeführten Verkehrsmenge zu gering bemessen, so erübrigt nur, um das Staatsvermögen vor Schaden — und zwar zum Vortheil einzelner — zu bewahren, den Interessenten die ganze oder theilweise Erstattung der Anlagekosten aufzuerlegen. Für das Maass der Betheiligung der Interessenten bleibt ein hinreichender Spielraum, um allgemeinen Gesichtspunkten, die die Anlage für die Allgemeinheit werthvoll erscheinen lassen, Rechnung zu tragen.

Zu diesem die Heranziehung der Interessenten rechtfertigenden wissenschaftlichen Grunde gesellt sich noch folgende, auf praktischer Erfahrung beruhende Erwägung. Während die Beförderungsmengen, die für die örtlich interessirten Gemeinden oder Besitzer mit der Eisenbahn bisher befördert worden sind, sich mit ziemlicher Sicherheit feststellen lassen, kann der durch die neue Ladegelegenheit sich ergebende Verkehrszuwachs kaum annähernd geschätzt werden. Von den Interessenten pflegt er als sehr bedeutend bezeichnet zu werden. Das sicherste Auskunftsmittel über den Umfang des zu erwartenden Verkehres ist die Betheiligung der Interessenten an den Anlagekosten. Denn erst dadurch wird erkennbar, ob die in Aussicht gestellten gewerblichen Unternehmungen ernstlich gemeint sind, oder ob die Haltestelle nur dazu dienen soll, den Kaufwerth der angrenzenden Grundstücke oder eines Gutes zu erhöhen. Zur Sicherung gegen spekulative Gelüste, die sich mit den Anträgen auf staatsseitige Errichtung von Haltepunkten und Haltestellen nur zu gern verbinden, dient vorzüglich die Heranziehung der Interessenten zu den Anlagekosten. Die Anlage von Haltepunkten und Haltestellen, für die ein allgemeines öffentliches Verkehrsbedürfniss nicht nachgewiesen ist, kann daher nur gerechtfertigt werden, wenn das angebliche Interesse der betheiligten Grundbesitzer oder der anliegenden Gemeinden durch Betheiligung an den Anlagekosten wirklich bethätigt wird.

Aehnliche Erwägungen rechtfertigen auch das Verlangen des Staates, dass die Anschlussgleisbesitzer die Kosten der Herstellung und späteren Erweiterung der Anschlussanlage tragen. Immer wieder wird der Vorwurf erhoben, der Staat missbrauche das ihm zustehende monopolartige Recht der Anschlussgewährung, wenn er die Anschlussinhaber nöthige, auch die Bahnhofsanlagen herzustellen bezw. zu erweitern, auf denen die Eisenbahnverwaltung den Betrieb der Zustellung und Abholung der Wagen ausführe, denn da dieser Betrieb der Eisenbahnverwaltung zufalle, sei es auch ihre Sache, die dazu erforderlichen Eisenbahnanlagen auf ihre Kosten herzustellen und zu erweitern.

Hierbei wird übersehen, dass das Bestehen der Anschlussanlage ebenso wie der Umfang des Anschlussverkehres abhängig ist allein von der Person des Anschlussinhabers. Nur dann könnte die Bestreitung der Kosten für die dem Zustellungs- und Abholungsbetrieb dienenden Eisenbahnanlagen aus Staatsmitteln in Frage kommen, wenn die Verzinsung und Amortisation der Anlagekosten durch die dementsprechend zu berechnenden Anschlussfrachten bewirkt werden könnte, das heisst also, wenn eine Gewähr dafür vorhanden wäre, dass die Anschlussanlage die Zeit hindurch besteht und die Frachtmenge zur Beförderung bringt, die für die Verzinzung und Amortisation der Anlagekosten erforderlich ist. Eine solche Gewähr wird aber hinsichtlich keiner Anschlussanlage geboten. Deswegen darf dem Staat auch das Risiko nicht zugemuthet werden, die Kosten für eine Anlage zu tragen, die jederzeit beseitigt werden kann und die für die Eisenbahnverwaltung keinen Werth mehr besitzt, sobald das Anschlusswerk eingeht. Soll vermieden werden, dass das Staatsvermögen zu Gunsten einzelner geschädigt wird, so erübrigt nur, die Kosten der Herstellung und Erweiterung der dem Zugführungsbetriebe dienenden Anschlussanlagen von den Anschlussinhabern zu fordern. Hierdurch erleiden die Anschlussinhaber keinen wirthschaftlichen Schaden. Denn, da die Anschlussfrachten lediglich die Kosten der Beförderung auf den Anschlussgleisen decken, ersparen die Anschlussinhaber den Betrag, der anderenfalls durch die Anschlussfracht für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals erhoben werden müsste. Der Nachtheil für den Anschlussinhaber liegt lediglich in der Weigerung des Staates, das nothwendige Kapital vorzuschiessen. Diese Weigerung ist aber berechtigt, weil die Gefahr vorliegt, dass das Anschlussverhältniss aufhört, bevor die Kapitalstilgung erfolgt ist.

Mag man immerhin die vorstehend dargelegten Grundsätze als fiskalische oder finanzpolitische bezeichnen, wenn man sich dabei nur gegenwärtig hält, dass der eingangs erwähnte volkswirthschaftliche Grundsatz zum Ausdruck gelangt, die staatlichen Leistungen für Verkehrszwecke bezahlen zu lassen von dem durch die Leistung Begünstigten. Dieses Finanzprinzip findet auch bei den Lehrern der Volkswirthschaft immer mehr und mehr Anerkennung. Von der Richtigkeit dieses Prinzips die davon betroffenen Verkehrsinteressenten zu überzeugen, ist freilich ebenso unmöglich, als die Schifffahrtsinteressenten sich überzeugen lassen, dass jenes Finanzprinzip, wenn es für die

Eisenbahnen zutrifft, in gleicher Weise Anwendung finden muss auf die Wasserstrassen und dass auch bei diesen Verkehrsanstalten die Betheiligung der Interessenten an den Anlagekosten bezw. die Erhebung von Abgaben nur die gerechten Mittel sind, um die von den unbetheiligten Steuerzahlern aufgewendeten Beträge durch die Verkehrsinteressenten wiedererstatten zu lassen.

Während den hier erörterten Fällen der Heranziehung der Interessenten zu den Anlagekosten gemeinsam ist, dass durch die ganze oder theilweise Erstattung der Anlagekosten ein Ersatz für den Verlust geleistet werden soll, der dem Staat aus der Erhebung einer zu gering bemessenen Beförderungsgebühr entsteht, kommen für die Frage der Betheiligung der Gemeinden an den Kosten für Herstellung von Wegeüber- und Unterführungen wesentlich andere, vornehmlich dem Gebiet des Privat- und öffentlichen Rechtes angehörende Gesichtspunkte in Betracht, deren Darstellung daher einer besonderen Abhandlung vorbehalten bleiben muss.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Bahnprojekt Osterfeld-Hamm.** Die Entlastung der das Ruhrkohlenrevier in der Richtung von Osten nach Westen durchschneidenden Eisenbahnlinien ist eine der dringendsten Forderungen der Bergbautreibenden. Es ist der Eisenbahnverwaltung infolge des rapiden Anwachsens der zu versendenden Massengüter kaum noch möglich, den Versand ordnungsmässig zu bewältigen, und der periodisch auftretende Wagenmangel ist nicht zum geringen Theil auch eine Folge dieser Verhältnisse. Die nördlich der Emscher im Kreise Recklinghausen befindlichen Zechen haben im Verein mit den dortigen dichtbevölkerten Ortschaften schon seit vielen Jahren um den Bau einer Bahn von Osterfeld über Bottrop, Gladbeck, Buer, Herten, Recklinghausen, Datteln, Lünen nach Hamm bei der preussischen Staatsbahnverwaltung petitionirt, da die letztere die Bedürfnissfrage abstritt und die Rentabilität der Linie in Zweifel zog. Als sich dann die Dortmund-Gronauer und andere Gesellschaften zum Bau der Bahn bereit erklärten, wurde diesen die Konzession nicht ertheilt. Wie die „Vossische Zeitung" berichtet, haben nunmehr die Interessenten eine Abordnung an den preussischen Finanzminister entsandt, anscheinend in der Meinung, dass er ein Gegner der Bahn sei. Bei Empfang der Abgeordneten erklärte Finanzminister Dr. von Miquel, dass ihm am Tage vorher bereits eine diesbezügliche Vorlage von dem Minister der öffentlichen Arbeiten zugegangen sei, und er das Projekt nach Kräften fördern werde.

— Die landespolizeiliche Abnahme der Bahnstrecke Dreiannen-Hohne-Benneckenstein, des einzigen noch nicht im Betrieb befindlichen Theiles der **Harzquer- und Brockenbahn,** war — wie die „Voss. Ztg." berichtet — endgültig auf den 17. d. Mts. festgesetzt. Die Eröffnung des Betriebes auf der gesammten Harzquerbahn (Nordhausen-Wernigerode) wird etwa acht Tage später, auf jeden Fall aber noch vor Ostern erfolgen. Die Sonderzüge nach dem Brocken erfreuen sich grosser Beliebtheit und fortgesetzt so lebhaften Zuspruches, dass die Bahnverwaltung an der bewährten Einrichtung bis zum Inkrafttreten des Sommerfahrplanes festhalten will. Es wird somit auch in Zukunft an jedem Mittwoch und Sonntag ein Sonderzug von Wernigerode nach dem Brocken abgelassen werden.

— **Eisenbahnunfälle bei Worringen und Nippes.** Am 13. d. Mts. Morgens zwischen 8 und 9 Uhr stiess auf der Station Worringen infolge des starken Nebels, der die Fahrsignale nicht genau erkennen liess, eine leer von Nippes nach Neuss fahrende Lokomotive auf die Schlusswagen eines dort haltenden Güterzuges. Die Maschine wurde an der Bufferbohle, den Buffern, den Dampfcylindern und an den Laternen stark beschädigt. Mehrere Güterwagen gingen in Trümmer. Vom Personal wurde zum Glück niemand verletzt. Ein zweiter Eisenbahnunfall ereignete sich am Montag Nachmittag gegen 2 Uhr, wo auf der Güterstation Nippes, dem neuen Bahnhof, zwei in der Fahrt begriffene Güterzüge zusammenstiessen. Als die Lokomotivführer das Unglück kommen sahen, gaben sie sofort Gegendampf, konnten aber den Zusammenprall nicht mehr vermeiden, sondern nur abschwächen. Beide Lokomotiven wurden mehr oder weniger stark beschädigt. Ein Packwagen, der dabei entgleist war, wurde alsbald wieder gehoben, so dass keine Betriebsstörung eintrat. Von den Zugbeamten ist glücklicherweise niemand verletzt worden. Die Untersuchung des Herganges ist eingeleitet worden. — Bei dem Zusammenstoss der beiden Güterzüge auf der Güterstation Nippes ist, wie gemeldet wird, ein weiteres Unglück durch die muthige That des Rottenarbeiters Schmorr aus Longerich verhütet worden ist. Von der einen Lokomotive, die einen Packwagen mitführte, wurden nämlich beim Zusammenstoss Führer und Heizer herabgeschleudert, und die Maschine, der Volldampf nach rückwärts gegeben worden war, sauste nun führerlos davon, indem sie den entgleisten und über die Schwellen springenden Packwagen vor sich hinschob. Der 18jährige Rottenarbeiter hatte den Vorgang von weitem beobachtet, lief herzu und wagte mit Glück den lebensgefährlichen Sprung auf die vorbeieilende Lokomotive, die er dann zum Stillstehen brachte; hätte er dies nicht fertiggebracht, so wäre die Maschine mit voller Wucht auf die Spitze eines in demselben Gleise haltenden Güterzuges aufgefahren.

— Der Aufsichtsrath der **Breslau-Warschauer Eisenbahn** beschloss für die Stammprioritäten 3,75 % Dividende für das Jahr 1898 gegen 3⅓ % im Vorjahre vorzuschlagen.

— Am 7. und 8. d. Mts. wurden die Tags vorher begonnenen Berathungen im Petitionsausschusse des **bayerischen Landtages** (s. Nr. 20 S. 327 d. Ztg.) über die noch weiter der Abgeordnetenkammer vorgelegenen Gesuche um **Erbauung von Eisenbahnen** fortgesetzt; es bezogen sich von diesen Petitionen 31 auf Erbauung von Lokal- und zwei auf Vollbahnen. Das Ergebniss der eingehenden Berathungen ging dahin, beim Plenum zu beantragen, die beiden Gesuche um Erbauung von Vollbahnen sowie 30 Gesuche um solche von Lokalbahnen der königlichen Staatsregierung „zur Würdigung" und das übrige der letzteren lediglich „zur Kenntnissnahme" zu überweisen. Eine längere bemerkenswerthe Diskussion verursachte hierbei die vorgelegene Denkschrift der Handels- und Gewerbekammer für Oberfranken und das Gesuch des Stadtmagistrats Bamberg hinsichtlich der Erbauung einer Vollbahn von Marienbad (Böhmen) ab der bayerisch-böhmischen Landesgrenze über Mähring-Kirchenlaibach-Bayreuth nach Bamberg. Der Referent führte an, dass dieses Projekt bereits im Mai 1898 den Ausschuss beschäftigt habe, jedoch sei seitens des zuständigen Staatsministers diesem Stück „einer Weltbahn" (von Paris nach Russland) damals keine Berücksichtigung in Aussicht gestellt worden, weshalb er neuerdings darum bitte. Der Staatsminister entgegnete, dass es sich hier um eine 149 km bezw. bis nach Marienbad 164 km lange Vollbahn handle, die, obwohl sie wegen des schwierigen Terrains und der infolge dessen nothwendig werdenden vielen Kunstbauten einen Kostenaufwand von 39 000 000 ℳ erfordere, dennoch nur eine Abkürzung von 39 km im Gefolge hätte, daher im Vergleiche mit den jetzigen Hauptbahnen für die einzelnen in Betracht kommenden grösseren Orte unter einander nur wenige Kilometer Abkürzung bieten würde; es habe daher dieses grosse Projekt thatsächlich keine Aussicht, gebaut zu werden.

— Die Verwaltung der **pfälzischen Eisenbahnen** ist dem Beispiele der Reichs- und der Verwaltungsbehörden der grösseren deutschen Staaten gefolgt, die **Kautionspflicht ihrer Beamten** aufzuheben. Demgemäss werden die von den Beamten gestellten Kautionsbeträge in nächster Zeit an diese zurückgezahlt.

— **Aufschwung der Badeorte infolge Erleichterung des Reiseverkehres durch die Eisenbahnen.** Mit der Erleichterung des Reiseverkehres durch die Eisenbahn hat auch der Besuch der Badeorte zugenommen und stellt einen sehr beträchtlichen Verkehr dar. Nach einem Aufsatz des Freiherrn v. Firks in der „Zeitschrift des königlich preussischen statistischen Büreaus" betrug in 150 Mineralbädern, 77 Ostseebädern und 16 Nordseebädern Deutschlands

	die Zahl der Kurgäste im Jahre				
	1870	1880	1885	1890	1895
Mineralbäder	94 743	191 872	220 103	273 568	118 684
Fichtennadelbäder und Kaltwasserheilanstalten	402	6 691	10 473	18 565	24 004
Ostseebäder	5 309	20 024	57 234	85 812	121 129
Nordseebäder	—	3 445	22 284	33 653	67 787
Zusammen	100 454	222 032	310 094	411 598	331 604

Im letzten Vierteljahrhundert hat sich demnach die Zahl der Kurgäste in diesen Bädern fast vervierfacht. Starken Besuch aus Deutschland haben namentlich auch die nordböhmischen Bäder aufzuweisen. Zu den besuchtesten Badeorten der Erde gehört Karlsbad, wo im Jahre 1898 nahezu 47000 Kurgäste weilten, darunter 12000 aus Preussen.

— **Jubiläum der Bahnpost.** Am 1. Mai d. J. sind 50 Jahre seit der Errichtung des ersten Bahnpostamts in Berlin verstrichen. Der bedeutsame Gedenktag soll in den Kreisen der Verkehrsbeamten mit grossem Kommers, wozu ein besonderes Festspiel gedichtet worden, in Kroll's Etablissement zu Berlin gefeiert werden. Der Staatssekretär des Reichspostamtes sagte bereits seine Theilnahme zu.

Die kaiserlichen Bahnposten sind jene wichtigen Mittler des Verkehres, die die Postsachen in den Zügen selbst bearbeiten und dadurch die schnelle Ueberleitung, den beschleunigten Austausch aller Korrespondenz ermöglichen. Heute ist fast jeder Schnell- und Personenzug und auch fast jeder Eilgüterzug mit einer Bahnpost besetzt. Den Betrieb für eine grössere Anzahl von Verkehrslinien regelt ein Bahnpostamt; im Reichspostgebiet bestehen jetzt 29, in Bayern und Württemberg je zwei solcher Bahnpostämter. („Hamb. Corresp.")

— Der Vorstand der schlesischen Landwirthschaftskammer hat letzterer in Bezug auf den **Mittellandkanal** folgende Resolution zur Annahme empfohlen:

„Die Landwirthschaftskammer für die Provinz Schlesien erkennt an, dass den Ansprüchen des wachsenden Verkehres durch angemessene Vervollkommnung der Transportanstalten entsprochen werden muss, vermag aber nicht die Ueberzeugung zu gewinnen, dass der Bau des Mittellandkanales das einzige bezw. richtige Mittel zur Erreichung dieses Zweckes ist. So lange der Gegenbeweis nicht erbracht ist, vertritt die Landwirthschaftskammer vielmehr die Ansicht, dass die gleiche Wirkung durch zweckmässige Ausgestaltung des Eisenbahnverkehres erzielt werden kann und dass letzterer Weg den Vorzug verdient. Er lässt vermeiden, dass die Landwirthschaft gezwungen wird, zu den Kosten von Verkehrseinrichtungen beizutragen, durch welche sie schwer geschädigt wird, er sichert dem Staate Einnahmen, anstatt ihm grosse finanzielle Opfer aufzuerlegen, er schafft Verkehrsmittel, die das ganze Jahr hindurch benutzbar sind, und führt keine umwälzenden Verschiebungen zu Gunsten der einen und zu Ungunsten der anderen Landestheile herbei. Für die schlesische Landwirthschaft würde der Bau des Mittellandkanales durch Verschlechterung ihrer Absatzverhältnisse und durch geradezu verhängnissvolle Verschärfung des schon jetzt so bedrohlichen landwirthschaftlichen Arbeitermangels so schwere Schädigungen im Gefolge haben, dass eine auch nur annähernde Ausgleichung derselben durch anderweitige verkehrspolitische Maassnahmen völlig ausgeschlossen erscheint."

Oesterreich-Ungarn.

— **Anzeigepflicht der Bahnverwaltungen für Fahrplanänderungen der die Zollgrenze überschreitenden Züge.** Im Einvernehmen mit den Ministerien des Handels und der Eisenbahnen hat das Finanzministerium den in Betracht kommenden Finanzlandesbehörden mit Erlass vom 4. Februar d. J. eröffnet, dass die Bestimmung des § 6 des Ministerialerlasses vom 18. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 175, wonach jede Aenderung des Fahrplanes hinsichtlich der die Zolllinie berührenden Fahrten seitens der Eisenbahnverwaltungen wenigstens acht Tage, bevor sie in Wirksamkeit tritt, der Finanzlandesbehörde anzuzeigen ist, nur in jenen Fällen Anwendung zu finden hat, in welchen es sich um thatsächliche Aenderungen des festgesetzten Fahrplanes (Fahrordnung) handelt. Dagegen sind nicht fahrplanmässige Züge, deren Einleitung durch gesteigerte, nicht vorhergesehene Verkehrsbedürfnisse bedingt wird (Sonder- oder Erforderniss-Personen- und Güterzüge, Züge in mehreren Theilen), lediglich von der in Betracht kommenden Grenzstation dem zuständigen Grenzzollamte schriftlich so zeitig wie möglich anzuzeigen, d. h. entweder unmittelbar nachdem die Nothwendigkeit der Einleitung eines solchen Zuges durch die Grenzstation sich ergibt, oder unmittelbar nach dem Einlangen der dienstlichen Nachricht, dass seitens einer anderen (Dispositions-) Station oder der vorgesetzten Bahndienststelle die Einleitung eines derartigen, die Zolllinie berührenden Zuges verfügt worden ist. Diese Anzeige ist nur dann als nicht rechtzeitig erstattet anzusehen, wenn dieselbe in einem Zeitpunkte einlangte, in welchem die für die entsprechende Revision und Abfertigung derartiger Züge nothwendigen Verfügungen seitens des in Betracht kommenden Zollamtes nicht mehr getroffen werden können.

— **Kahlenbergeisenbahn.** Am 7. d. Mts. waren es 25 Jahre, dass die erste Zahnradbahn Oesterreichs, die von Nussdorf bei Wien auf die aussichtsreiche Höhe des Kahlenberges führende Eisenbahn, dem Betriebe übergeben wurde. Die Bahn ist nach dem System Riggenbach gebaut und hat einen ansehnlichen Verkehr. Die nächsten Zahnradbahnen, welche in Oesterreich zur Eröffnung gelangten, sind die Gaisbergbahn bei Salzburg (System Riggenbach), die Achenseebahn in Tirol (System Riggenbach), die Eisenerz-Vordernberger Bahn (System Abt) und die Schafbergbahn (System Abt).

— **Die rechtliche Natur der Frankirungsmarken.** In der österreichischen Eisenbahnzeitung bespricht Dr. Hilscher in eingehender Weise die rechtliche Natur der Frankirungsmarken, wie solche seitens der österreichischen Staatsbahnverwaltung für die Frankirung der Frachtgebühren bei einzelnen Kollis ermässigten Eilgutes eingeführt worden sind.

Die Marke ist nach Ansicht Hilscher's einerseits ein Bescheinigungsmittel darüber, dass die Gegenleistung, der Preis der Marke bezw. die Transportgebühr, bereits geleistet wurde und andererseits eine Verkörperung des durch die Gegenleistung erworbenen Anspruches auf Leistung der Bahn, d. h. also ein Werthpapier in dem Sinne, dass die Ausübung oder Uebertragung der in dem Papier versprochenen Leistung von der Innehabung des Papieres bedingt ist.

Was die Funktion als Bescheinigungsmittel anbelangt, so geht sie daraus hervor, dass bei Anwendung der Marke das einheitliche Eisenbahntransportgeschäft in zwei selbständige Geschäfte getheilt wird, indem zunächst, häufig auch ohne Absicht auf einen bestimmten Transport, die Marke gekauft und das Transportgeschäft erst später eingegangen wird. Dieses Kaufgeschäft unterscheidet sich in gar keiner Beziehung von dem gewöhnlichen Kaufe; es kann ein handelsrechtlicher oder privatrechtlicher Kauf, ein Baarkauf oder auf Kredit sein usw. Die Marke ist in diesem Geschäfte lediglich Waare, also die Gegenleistung des Verkäufers. Da sie aber dem Massenverkehr als Hilfsmittel leichter und rascher Abwickelung des Transportgeschäftes dienen soll, so muss mit ihrem Besitze die civilrechtliche Wirkung verbunden sein, dass der redliche Besitzer einer Eisenbahnmarke dem Transportführer nicht mehr zu beweisen braucht, dass er den entfallenden Preis gezahlt hat, und dass die blosse Innehabung den Besitztitel ersetzt, dass also der Besitzer civilrechtlich auch nicht zum Nachweise des rechtmässigen Erwerbes von irgend jemanden gezwungen werden kann. (§ 1393, 2. Satz a. b. G.-B., ferner Art. 307 H.-G.-B.).

Durch diese Eigenschaften wird die Marke auch ein ganz selbständiges Werthobjekt, das natürlich auch weiter veräussert, oder als Zahlungsmittel verwendet werden kann. Bei solcher Verwendung verliert sie allerdings ihre Beziehung zum Transportgeschäft der Eisenbahn vollständig und ist juristisch entweder gewöhnliche Waare oder Geld.

In ihrer Beziehung auf das Transportgeschäft fungirt sie, wie schon erwähnt, als Bescheinigungsmittel darüber, dass ihr Inhaber, der einen Transport in Anspruch nimmt, den Transportpreis bereits bezahlt hat. Sie hat daher dieselbe Wirkung wie eine Quittung, ist aber trotzdem keine Quittung, da sie eben nicht den Abschluss eines einheitlichen Rechtsgeschäftes, sondern das Mittel, die unerlässliche Voraussetzung eines zweiten besonders gestalteten Rechtsgeschäftes ist und weil ja bei ihrer Hingabe (also beim Verkaufe) eine Schuld des Markenkäufers, deren Zahlung sie, wenn sie Quittung wäre, beweisen sollte, gar nicht existirt. Sie ist also nicht, wie die Quittung, eine Bescheinigung über die Tilgung einer Schuld, sondern eine Bescheinigung über eine begründete Forderung. Sie ist daher eher als Schuldschein, denn als Quittung aufzufassen. Sie ist ferner auch deshalb keine Quittung, weil sie verwerthbar, veräusserlich ist, da sie einen selbständigen Werth hat, was bei der Quittung nicht der Fall ist.

Dieser Werth der Marke liegt nun darin, dass sie für den Besitzer einen Anspruch auf Leistung eines Transportes repräsentirt, dessen Gebühr gleich dem Verkaufspreis der Marke ist, dass sie eben ein Werthpapier ist, gegen dessen Hingabe das zweite selbständige Geschäft, der Transport, eingeleitet wird.

Diese in ihren ökonomischen Zwecken begründeten Eigenschaften machen die Eisenbahnmarke juristisch zu einem Inhaberpapier. Die Eisenbahnmarke ist demnach eine Urkunde, gegen deren Aushändigung eine dem Inhalt der Urkunde entsprechende Leistung, nämlich die Beförderung eines Gutes von bestimmtem Gewichte auf eine bestimmte Entfernung, gefordert werden kann.

— **Entschädigungsprozess für eine bei einem Strassenbahnzusammenstoss davongetragene Verletzung.** Bei einem Strassenbahnzusammenstoss in Wien wurde die Frau eines Zahntechnikers schwer verletzt. Sie war auf der vorderen Plattform von ihrem Sitze mit dem Hinterhaupte auf die den Kutschersitz stützende Eisenstange gefallen, ihr Gatte fiel auf sie und auf diesen rücklings der Kutscher. Die Frau L. erlitt hierbei eine schwere Gehirnerschütterung, sowie in der Nacht nach dem

Unfalle eine Fehlgeburt. Die weiteren Folgen waren eine Unterleibskrankheit (Parametritis) und eine diagnosticirte traumatische Neurose. Die Beschädigte verklagte die Wiener Tramwaygesellschaft auf Zahlung eines Schmerzensgeldes von 3000 fl., der Heilungskosten von 701 fl., eines Verdienstentganges von 1500 fl., endlich der Kosten für eine von den Aerzten als nothwendig bezeichnete Kur. Die Klage wurde damit begründet, dass die Gesellschaft an dem Unfallsorte die Stellung und Behütung des Wechsels gewissermaassen dem Zufall anheimstelle, obwohl daselbst während der letzten drei Jahre nicht weniger als sechs Tramway zusammenstösse und zahlreiche Entgleisungen erfolgt seien und obgleich diese Stelle auch von behördlicher Seite als eine besonders gefährliche bezeichnet wurde. Die Gesellschaft habe zudem offenbar untüchtige Organe gerade an der Unfallstelle verwendet, weshalb sie das Verschulden ihrer Organe zu vertreten habe.

In der ersten Instanz wurde die Klage mit der Begründung abgewiesen, dass die Sachverständigen irgend eine Schutzvorrichtung an dieser besonders frequenten und durch die Steigung noch besonders gefährlichen Stelle als nicht nothwendig bezeichnet haben und dass auch in dem Statthaltereidekrete, mittelst dessen der Gesellschaft vor einiger Zeit die Aufstellung neuer Weichenwächter anbefohlen wurde, der gefährdete Wechsel nicht vorkam.

Die Berufung gründete sich insbesondere darauf, dass das Gutachten der Sachverständigen ein prozessordnungswidriges, in sich widerspruchsvolles und auch zu den Beweisakten im Widerspruche stehendes sei. Die Sachverständigen erklärten nämlich eine Schutzvorrichtung an der Unfallstelle deshalb für nicht nothwendig, weil es angeblich eine solche Vorrichtung, die absolute Sicherheit gewähre, nicht gebe, und sie bezeichneten die Unfallstelle trotz der in den letzten Jahren erwiesenermaassen erfolgten Zusammenstösse für nicht gefährlich. Andererseits habe die Tramwaygesellschaft unmittelbar nach dem Unfall den betreffenden Kutscher L., als an dem Unfalle schuldtragend, strafweise entlassen und damit diesen Mann selbst als zum Dienste untauglich bezeichnet; die Gesellschaft verwende endlich in ihrem Betriebe seit Jahren Schutzvorrichtungen, nämlich den durch einen Weichenhüter zu bedienenden geschützten Wechsel, bei welchem die Wechselzunge durch einen vertikal in die Schiene einzuführenden Pflock im Momente des Passirens des Tramwaywagens befestigt wird, bringe diese aber aus Ersparungsrücksichten nur dort an, wo sie infolge eines Statthaltereiauftrages hierzu gezwungen wird.

Bei der Berufungsverhandlung vor dem Oberlandesgericht (27. Februar 1899) wurde das erstrichterliche Urtheil aufgehoben, dem Klagebegehren stattgegeben und die Wiener Tramwaygesellschaft verurtheilt, an die Klägerin ein Schmerzensgeld in der Höhe von 1000 fl., die bisherigen Heilungskosten sowie Gerichtskosten zu bezahlen. Die Gründe besagten: Es wurde auf Grund des vorliegenden Beweismaterials als erwiesen angenommen, dass ungeachtet mehrfacher vorausgegangener Unfälle im Jahre 1896 die Gesellschaft nicht die allermindesten Vorkehrungen zum Schutze des fahrenden Publikums bezw. zur Verhütung von Strassenbahnzusammenstössen an der bezeichneten Unfallstelle getroffen, vielmehr den Schutz ihrer Fahrgäste einfach dem Zufalle überlassen habe. An der Unfallstelle sei nämlich trotz wiederholter Unfälle der allerprimitivste Wechsel, nämlich der Wechsel mit frei beweglicher Zunge im Gebrauche. Es sei dort weder zur Nachtzeit ein Signaldienst noch überhaupt ein den Wechsel bedienender Weichenhüter installirt. Hieraus ergebe sich, dass der verklagten Gesellschaft an dem Unfalle und sohin an der infolge dieses Unfalles der Klägerin zugestossenen schweren Verletzung ein direktes Verschulden zur Last falle, für welche die Gesellschaft gemäss § 1325 bürgerlichen Gesetzbuches zu haften habe.

— Entschädigungsanspruch für auf dem Bahntransport verendetes Vieh. Von einer in T. (Ungarn) im Hochsommer 1897 in zwei Kastenwagen verladenen, für Wien bestimmten Sendung von 18 Ochsen wurden 17 Stück noch vor Abrollen der Sendung in den Wagen erstickt aufgefunden. Die auf dem Unfallsorte sofort gepflogenen Erhebungen haben ergeben, dass die Stationsverwaltung die Verladung der Thiere bereits um die Mittagsstunde des damals sehr heissen Tages vornehmen liess; dass jedoch der nach Wien verkehrende Viehzug von T. aber erst Abends abging.

Die durch den Vorfall geschädigte Firma, welche ihre Ersatzansprüche bei der Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen im Reklamationswege stellte, wurde von dieser abgewiesen und klagte deshalb gegen die Empfangsbahn beim Handelsgericht in Wien auf Schadenersatz. Die Verklagte wendete ein, dass im vorliegenden Falle die Direktion der ungarischen Staatsbahnen zu verklagen gewesen wäre, in deren Bereich sich der Unfall ereignet habe. Nach Ablehnung dieser Kompetenzeinwendung entschied das Wiener Handelsgericht (11. Februar 1899) in der Hauptsache und verurtheilte die Empfangsbahn zur Zahlung des eingeklagten Schadenersatzes. Der Gerichtshof ging bei seiner Entscheidung davon aus, dass im vorliegenden Falle die Voraussetzung der von der verklagten Bahn eingewendeten Haftbetreiungsgründe nicht gegeben seien, dass vielmehr die klägerische Behauptung, wonach der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute entstanden sei, als feststehend anerkannt werden muss. Ein Verschulden, heisst es in der Urtheilsbegründung, muss einmal in dem Umstande erblickt werden, dass die Eisenbahn zum Viehtransport im Sommer Kastenwagen verwendete, die nach übereinstimmendem Urtheile der gehörten Sachverständigen in dieser Jahreszeit zum Transport von Ochsen absolut ungeeignet sind. Die unterlassene Beigabe von zum Viehtransport geeigneten Wagen muss aber um so zweifelloser als ein Verschulden der Bahn angesehen werden, als der Versender die Bestellung von Wagen zum Viehtransport bei dem Stationsvorstande in T. 48 Stunden vor der Verladung machte.

Ein Verschulden der Eisenbahnverwaltung müsse aber auch darin gesehen werden, dass dieselbe, ungeachtet der Vorschrift des § 46, 1 des Eisenbahnbetriebsreglements, eine Kundmachung über die Abgangszeit der für den Transport lebender Thiere bestimmten Lastzüge in der Station T. nicht veröffentlicht hat und es auch unterliess, die die Verladung der Ochsen besorgenden Leute des Versenders darauf aufmerksam zu machen, dass die Ochsen erst mit dem Zuge um 7 Uhr Abends nach Wien abgehen werden. Dadurch konnte es geschehen, dass die 18 Ochsen in den zwei Kastenwagen bei einer Hitze von 33° von halb 12 Uhr Mittags bis 7 Uhr Abends auf offenem Gleise standen, welcher Umstand, wie das Gutachten der Sachverständigen zeigt, Ursache des eingetretenen Schadens gewesen ist.

Wenn endlich die Eisenbahn geltend macht, dass trotz ihres Verlangens und entgegen der Bestimmung des § 44, 4 des Eisenbahnbetriebsreglements der Absender zu dem in Rede stehenden Transporte keinen Begleiter beigegeben hat, so haben bezüglich dieses Punktes die Sachverständigen erklärt, dass bei dem Umstande, dass selbst ein etwa beigegebener Begleiter ohne Lebensgefahr nicht hätte im Viehwagen selbst Platz nehmen können, der Begleiter nur das schon erfolgte Umfallen der Thiere hätte wahrnehmen können, und daher auch nicht imstande gewesen wäre, im geeigneten Moment gegen die drohende Erstickungsgefahr der Ochsen Präventivmaassregeln zu ergreifen. Im vorliegenden Falle stand daher der Mangel einer Thierbegleitung mit dem Ersticken der Ochsen in keinem ursächlichen Zusammenhange. Schliesslich hat der Gerichtshof sich die Frage gestellt, ob in der Thatsache, dass die Ochsen $7^1/_2$ Stunden lang auf offenem Gleise in den beiden Wagen verladen stehen gelassen wurden, nicht auch ein konkurrentes Verschulden des Absenders liegt. — Diese Frage glaubte jedoch das Gericht verneinen zu müssen, und zwar in der Erwägung, dass durch nichts bewiesen ist, dass der Absender von dem Abgange des für den Transport lebender Thiere bestimmten Güterzuges nach Wien Kenntniss hatte und eine Verpflichtung der bei der Verladung betheiligten Knechte, sich nach dem Abgange des Zuges zu erkundigen, nicht angenommen werden kann. Es haben vielmehr die Leute vollkommen genug gethan, wenn sie sich, wie es die in T. vernommenen Zeugen auch bestätigen, den Weisungen des Bahnpersonales genau fügten und die Verladung erst dann vornahmen, als diese von Seiten des Stationsbeamten ausdrücklich gestattet wurde. — Einzig und allein Sache des Bahnpersonales wäre es gewesen, darauf aufmerksam zu machen, wann der Zug mit den Ochsen nach Wien abgehen wird, damit die Verladung auf einen späteren Zeitpunkt hätte verschoben werden können oder sonst die geeigneten Maassnahmen hätten ergriffen werden können.

— Maassnahmen zur Hintanhaltung von Wagenmangel seitens der ungarischen Staatsbahnen. Den im Interesse der Betriebssicherheit der Fahrbetriebsmittel der Eisenbahnen bestehenden Vorschriften gemäss, müssen die Güterwagen nach Ablauf einer dreijährigen Dienstperiode einer gründlichen Revision unterzogen werden, bei welcher Gelegenheit alle vorhandenen Schäden behoben und die Ueberzeugung gewonnen wird, dass die Wagen für eine neuerliche Dienstzeit von drei Jahren in genügend gutem Zustande sich befinden. Dieser Verfügung zufolge gelangt sonach alljährlich der dritte Theil des Güterwagenbestandes in die Werkstätten, in welchen die vorgeschriebenen Untersuchungen und die Behebung der Schäden vorgenommen werden, welcher Umstand im Gefolge hat, dass ein beträchtlicher Theil des Wagenparkes dem Verkehr entzogen wird. Um nun jene Wagen, welche in der starken Verkehrsperiode, d. h. im zweiten Halbjahre jeden Jahres zur Vornahme der vorgeschriebenen Revisionen fällig sind, dennoch für die Abwickelung des Verkehres erhalten zu können, ohne dieselben — wenn auch nur für einige Zeit — in eine Werkstätte abgeben zu müssen, wurde seitens der ungarischen Staatsbahnen die Verfügung getroffen, dass die in den Herbstmonaten zur Revision zu stellenden Wagen schon in den Frühjahrsmonaten des Jahres 1899 den Werkstätten zugeführt werden, damit die nöthigen

Untersuchungen schon jetzt vorgenommen werden können und in der Zeit des verstärkten Verkehres nur revidirte Wagen im Betriebe sind.

— Die **Transporteinnahmen der ungarischen Bahnen** stellten sich im Januar d. J. im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im Januar 1899 fl.	im Januar 1898 fl.
Kgl. ungarische Staatsbahnen	6 582 400	6 449 231
Südbahn (ungarische Linien)	534 904	521 765
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.	76 412	67 372
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Lin.)	378 152	408 674
Mohács-Fünfkirchner E.	52 354	47 170
Fünfkirchen-Bárcser E.	34 400	35 371
Hauptbahnen zusammen	7 658 622	7 529 583
Lokalbahnen „	1 003 544	980 025
insgesammt	8 662 166	8 509 608

Die Einnahme der ungarischen Eisenbahnen ist gegen den gleichen Monat des Vorjahres um rund 152 000 fl. höher, wobei die Vergrösserung des Netzes um 637 km zu berücksichtigen ist. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen rund 129 000 fl. (Personenverkehr: 20 700 fl., Güterverkehr: 108 300 fl.) und auf die Lokalbahnen rund 23 000 fl.

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Monat Januar 1899 9 170,9 (1898: 9 166,8) km und diejenige der Lokalbahnen 7 445,2 (1898: 6 812,0) km, zusammen 16 616 (1898: 15 978) km.

Vereinsausland.

— Ueber den Fortgang der **Verhandlungen, betreffend die bulgarischen Strecken der Orientbahn,** lässt sich die „Köln. Ztg." unterm 4. d. Mts. aus Sofia folgendes berichten: Aus den spärlichen Nachrichten, die über die in Wien geführten Finanzverhandlungen hierher gelangten, ist bis jetzt nur zu ersehen, dass die Orientbahnfrage den Wünschen der neuen bulgarischen Regierung gemäss gelöst wurde. Die Orientbahngesellschaft behält den Betrieb, die Parallelbahn wird aufgelassen, und um den auf mindestens 8 000 000 Frcs. bewertheten Effektivverlust bei diesem Bahnbaue zu versüssen, werden einige tarifarische Zugeständnisse der Orientbahnen in Aussicht gestellt. Dem ausländischen Urtheil mag es etwas befremdend erscheinen, nun in Bulgarien vom Regierungstische hören zu müssen, dass der Grundsatz, der der Verstaatlichung der Bahnen, gestern noch als jedes Opfers werth bezeichnet wurde, plötzlich verwerflich und verderblich geworden sei; die hiesige biegsame öffentliche Meinung wird sich aber wohl damit abfinden.

— Die italienische Südbahn führt jetzt den **Nord-Süd-Expresszug** bis auf weiteres jeden Dienstag und Sonnabend von Verona nach Venedig sowie jeden Mittwoch und Sonnabend von Venedig nach Verona durch. In Venedig trifft der von Berlin über München-Verona verkehrende Zug um 9 Uhr 10 Minuten Abends ein; die Abfahrt von Venedig in der Richtung Verona-München-Berlin findet um 8 Uhr 38 Minuten Vormittags statt. Die Fahrzeit von München nach Venedig beträgt daher 11 Stunden 15 Minuten, in umgekehrter Richtung 12 Stunden 3 Minuten.

Der am Mittwoch von Venedig abgehende Zug hat unmittelbaren Anschluss an die jeden Mittwoch von Alexandrien (Aegypten) über Brindisi in Venedig eintreffenden Dampfer des österreichischen Lloyd. Die Ueberführung der Reisenden vom Schiffe zum Bahnhofe wird mittelst eigener Personendampfer der „Societá lagunare" in Venedig bewerkstelligt. Während der Ueberführung findet auch die Zollabfertigung des Reisegepäcks statt.

— Der Aufsichtsrath der **westsizilianischen Eisenbahn** Palermo-Marsala-Trapani schlägt für das abgelaufene Geschäftsjahr 12,5 L. Dividende vor (gegen 15 L. im Vorjahr). Das rückgängige Erträgniss wurde hervorgerufen durch ausserordentliche Ausgaben sowie verminderte Einnahme.

— **Die grosse Centraleisenbahn in England.** Von dem lange gehegten Traum Sir Edward Watkin's, ein grosses einheitliches Bahnunternehmen zu schaffen, das einen durchlaufenden Schienenweg darstelle zwischen dem Norden Englands über London, Paris, Madrid nach Gibraltar und von dort nach Uebersetzung der Meerenge an der Ostküste von Afrika entlang bis nach Indien, ist ein Theil jetzt in Erfüllung gegangen, freilich ein im Verhältniss zum ganzen nur winziger Theil, der den Gesammtplan nur um wenige Schritte vorwärts bringt, dafür aber für das engere Gebiet, das er betrifft, eine um so grössere Bedeutung hat. Es handelt sich um ein neues englisches Bahnunternehmen, welches kühn in die Schranken tritt gegen die fünf der nächsten Nebenbuhler, die Nordwest-, Mittelland-, Nord-, Ost- und Westbahn, die sämmtlich Mittelengland an die Hauptstadt anschliessen. Watkin's Gedanke, zunächst die seitherige Manchester, Sheffield und Lincolshire Bahn mit der Londoner Metropolitanbahn, die die Durchfahrung Londons ermöglichen kann, in durchlaufende Verbindung zu setzen und an der letzteren, mehr im Nordwesten Londons, grosse Endbahnhöfe für Personen- und Güterverkehr zu errichten, fand 1892 die Bestätigung des Parlaments. Am 25. Juli v. J. war die neue Bahn soweit fertig gestellt, dass der Güterverkehr eröffnet werden konnte; am 7. März d. J. wurde der Personenverkehr — bei feierlicher Eröffnung der Bahn durch einen Vertreter des Handelsamtes — in vollem Umfang aufgenommen. Nicht weniger als 700 Gäste waren zu der Feier geladen.

Die Verschmelzung der früheren Manchester, Sheffield und Lincolnshire Bahn mit der neuen Stammlinie zu dem Unternehmen der grossen Centralbahn bedeutet für das frühere Unternehmen wie für die Hauptstadt einen neuen Markstein in der Entwickelung. In diesem Sinne wird der Eröffnungsfeier ganz besondere, hervorragende Bedeutung beigemessen, die ihren Ausdruck auch äusserlich findet in glanzvoll ausgestatteten Festschriften, wie deren eine der neuesten Nummer der „Railway News" beiliegt. Diese berichtet eingehend über die Entwickelung des Manchester-Sheffieldunternehmens, das 1846 aus der Verschmelzung mehrerer Bahnen, deren eine bis 1837 zurückreichte, hervorging. Die Lokomotiven der Gesellschaft befahren 570 km eigene Linien, 315 km theilweise eigene Linien, 34 km Linien für andere Gesellschaften und 320 km fremde Linien, zusammen 924 km. Die Gesellschaft besitzt ferner 180 km Kanäle und Trambahnen. Die Londoner Erweiterung trägt 150 km zur Vermehrung des Unternehmens bei. Die Einführung in London hat im ganzen 200 000 000 ℳ. gekostet. Dafür sind hergestellt ein grosser Endbahnhof in London, grosse Güter- und Kohlenbahnhöfe mit allen neuesten Einrichtungen, ein Centralbahnhof in Nottingham und 150 km Bahn mitten durch England, die die reichen Nottinghamshire- und Derbyshirekohlendistrikte bedient.

— **Sudanbahn.** Die Entfernung zwischen Kairo und Khartum ist beinahe so gross wie zwischen Paris und Kiew. Diese Entfernung mussten die Engländer mit einer ansehnlichen Truppenmasse bei der Eroberung des Sudans überwinden. Bei Beginn der Operation im Sommer 1896 ging die Eisenbahn bis Girgeh. Ende 1896 begannen die Engländer mit dem Bau der Wüstenbahn von Wadihalfa nach Abu Hamed in einer Länge von 760 km zur Umgehung des Nilbogens. Die Kosten der schmalspurigen Bahn (110 cm) wurden auf 9 000 000 ℳ. veranschlagt. Gleichzeitig sollte die Bahnlinie Girgeh-Assuan vollendet werden. Major Dickhut vom grossen Generalstabe hat in einem Vortrage über die Entwickelung der gegenwärtigen Verhältnisse im Sudan vor der Militärischen Gesellschaft zu Berlin, der in dem neuesten Beiheft des „Militärwochenblattes" abgedruckt ist, auch diese Bahnbauten der Engländer berücksichtigt. Die Bauleitung der Wüstenbahn lag in den Händen der Engländer; als Arbeiter für den Unterbau wurden ägyptische Fellahs und gefangene Derwische verwendet; der Oberbau wurde grösstentheils durch ägyptische Soldaten gelegt. Der Bahnbau ging zuerst sehr langsam vorwärts; später um so schneller, als eine unterirdische Wasserader aufgefunden wurde, die das Anlegen zahlreicher artesischer Brunnen gestattete. Ende Mai 1897 war man in Höhe des Muradbrunnens, am 23. August war das 219. Kilometer vollendet und am 14. September war man — bei Bewältigung einer Strecke von täglich 2–3 km — nur noch 105 km von Abu Hamed entfernt. Bereits am 7. August hatte Kitchener diesen Ort durch ein Detachement nach ziemlich heftigem Gefechte besetzen lassen. Gleichzeitig war es der Flottille von sechs Kanonenbooten, einem Dampfschiffe und mehreren Segelbooten gelungen, den vierten Katarakt zu überwinden und ebenfalls Abu Hamed zu erreichen. Nun wurde von Abu Hamed aus nach Wadi der Bahn entgegengearbeitet und dadurch die Arbeit noch mehr beschleunigt. Major Dickhut sagt:

„Die Hartnäckigkeit, die hervorragende Tüchtigkeit der Engländer hat alle diese Schwierigkeiten überwunden. Mit den Truppen rückten die Ingenieure vor, hinter der Front wurde mit eiserner Ausdauer die Eisenbahn vorgeführt, der Nil hier schiffbar gemacht durch gewaltige Sprengungen, dort mit der Bahn umgangen. So wurde nach und nach das von den Truppen betretene Gebiet durch Schaffung von brauchbaren Verkehrsadern in organische Verbindung mit der Operationsbasis gebracht. Die unmittelbar hinter der Front unter den

ungünstigsten Bedingungen gebauten Bahnen haben alles in allem eine Länge von rund 1 000 km erreicht (also von Metz bis Thorn), eine Leistung, die ihresgleichen noch nicht gefunden hat. Schon wird auch mit fieberhaftem Eifer daran gearbeitet, den Sudan mit Uganda in direkte Verbindung zu setzen. Die von Mombassa in Britisch-Ostafrika ausgehende Eisenbahn, die am Victoria Nyanza den Nil erreichen soll, schreitet rüstig vorwärts, und wenn nicht alle Zeichen trügen, so ist der Sieg von Omdurman der erste Schritt zum Aufbau eines neuen britischen Reiches im Osten von Afrika."

— Ueber den **Betrieb der Usambara-Eisenbahn** im Jahre 1897/98, die auf Kosten der Regierung in Stand gehalten wurde, macht die kürzlich dem Reichstage unterbreitete Denkschrift über die Entwickelung der deutschen Schutzgebiete folgende Mittheilungen: „Nachdem die mangelhaften Durchlässe erneuert worden sind, wurden auch nach und nach die schadhaften Holzschwellen gegen neue ausgewechselt. Der Betrieb konnte deshalb ununterbrochen aufrecht erhalten werden. Wöchentlich sind zwei bis drei Züge in jeder Richtung abgelassen, während die Bahn nur verpflichtet ist, je einen Zug abzulassen. Diese Thatsache sowie die Angabe der Bauleitung, dass die Züge stets gut besetzt und befrachtet sind, — wovon das Bezirksamt Tanga sich häufig zu überzeugen Gelegenheit hatte — sprechen für das Bedürfniss der Bahn."

— In den Briefen über seine letzte Bereisung des Kilimandscharo, die in der „Tägl. Rundsch." veröffentlicht werden, schildert Dr. Hans Meyer die Eindrücke, die ihm die im Bau begriffene britische **Uganda-Eisenbahn** gemacht hat. Dr. Hans Meyer erreichte, vom Kilimandscharo kommend, diese Bahn bei der Station Voi, 100 englische Meilen von Mombassa, dem Hafenplatz und Ausgangspunkt der Bahn, entfernt. „Sie ist nichts (schreibt er) als Station und Depotstelle für die Bahn und hat ihre Bedeutung von dem kleinen Voifluss, dem einzigen Wasserlauf auf der 100 Meilen weiten Strecke bis zur Küste. Aber wie ganz anders sieht es hier aus, als auf der halb verfallenen deutschen Usambarabahn! Acht kräftige Lokomotiven mit trichterförmigen Schornsteinen stehen dampfend auf einem Gleise, auf einem anderen ein halbes Hundert Last- und Wasserwagen verschiedener Konstruktion; dazwischen nach indischem Muster gebaute Personenwagen mit vortrefflichen Sonnenschutzdächern und besondere Transport- und Küchenwagen für die Beamten und Soldaten. Das Stationsgebäude und einige Wohn- und Speisehäuser der Beamten sind einfache, leichte, niedrige Bungalows, aus Holz und Wellblech auf kurzen, steinernen Rosten schnell errichtet, sehr gut ventilirt, was ja in diesen Fiebergebieten die Hauptsache ist. Neben den Gleisen stehen regellos im ausgeschlagenen Buschwald Hunderte von grossen grünen Zelten zum Unterbringen des massenhaften Bahnmaterials und der zahlreichen indischen Bahnarbeiter. Die Bahn wird nur von Indiern unter Leitung englischer Ingenieure gebaut; die Unterbeamten sind meist Goanesen oder höheren indischen Kasten Angehörige; die vielen beturbanten, in leuchtende Farben gekleideten Indier beleben das graue grellsonnige Landschaftsbild ungemein. An der ganzen Bahn entlang herrscht das indische Element vor. Als ich nach Mombassa hinunterfuhr, glaubte ich wirklich, wie vor Jahren, im nordwestlichen Indien, nicht in Ostafrika zu sein; Neger sieht man verhältnissmässig nur sehr wenige. So findet hier eine friedliche englisch-indische Invasion nach Innerafrika statt, die die britische Macht ungeheuer verstärkt und von grösster wirthschaftlicher Bedeutung für das Land werden wird.

Ueber Voi hinaus, dem die anderen Stationen alle mehr oder minder gleichen, läuft die Bahn weit östlich am Kilimandscharo vorbei und wird schon 107 Meilen weiter bis Makindu regelmässig befahren. In jeder Richtung fährt täglich ein Personenzug ausser beliebig vielen Frachtzügen. Frachtsätze und Fahrpreise sind billig. Ueber den gegenwärtigen Endpunkt des täglichen Betriebes hinaus ist die Legung der Schienen und des Telegraphen bis zur 235. Meile vollendet und die Messarbeit auf der ganzen Linie bis zum Viktoriasee. In $2^1/_2$ Jahren wird man voraussichtlich mit den Lokomotiven an der Agorabai der Ostküste des Viktoria-Nyanza sein. Die nur am Tage verkehrenden Züge fahren auf dem soliden Unterbau ausgezeichnet. In acht Stunden ist man von der Voistation in Mombassa, wozu ich vor neun Jahren zu Fuss noch acht Tage gebraucht hatte. Von Moschi am Kilimandscharo kann man also in fünf bis sechs Tagen an der Küste in Mombassa sein, während man auf der deutschen Route nach Tanga mindestens 16 Tage braucht. Trifft man in Mombassa gerade zu einem heimfahrenden Europadampfer ein, so kann man von Moschi in 24 Tagen Berlin erreichen; 1889 rechnete man darauf noch mindestens sechs Wochen. Mit dieser Abkürzung durch die Ugandabahn rückt eine Kilimandscharoreise auch für ein grösseres Publikum in den Bereich der Möglichkeit. Freilich wird die fünf- bis sechstägige sehr anstrengende Steppenwanderung von Voi nach Moschi, die auch von den nördlicheren Bahnstationen Ndi oder Ttavo aus nicht kürzer ist — wie in einem offiziellen deutschen Bericht irrthümlich angegeben wird — auch in Zukunft die Nichts-als-Vergnügungsreisenden abhalten und den Kilimandscharo vor den Profanationen des englischen und deutschen Globetrotterthums bewahren. Im Hafenplatz Mombassa, dem Ausgangspunkt der Bahn, fand ich sehr vieles seit 1889 verändert, aber alles dies nur für die Bahn oder im Zusammenhang mit der Bahn. Abgesehen hiervon hat Mombassa so wenig wie ganz Britisch-Ostafrika Fortschritte gemacht. Nicht einmal zum Bau eines Leuchtthurmes und zur genügenden Betonnung des Hafens hat man sich aufgeschwungen, und von den städtischen Anlagen und der freundlichen Ordnung wie in Tanga oder gar Dar-es-Salaam ist hier keine Rede. Desgleichen gibt es weder im Küstenreich noch im Innern so vortrefflich vom Gouvernement angelegte und gut gehaltene Verkehrswege, Brücken, Rasthäuser wie im deutschen Gebiet, nirgends europäische Pflanzungen wie in Usambara und vielen anderen deutschen Landstrichen."

— **Leopoldville als Hauptstadt des Kongostaates und die Fortsetzung der Kongobahn.** An Stelle von Boma am unteren Kongo wird Leopoldville am Stanleypool die Hauptstadt des Kongostaates werden. Nach Eröffnung der Kongoeisenbahn ist Leopoldville vollends der wichtigste Verkehrsmittelpunkt des Kongostaates geworden. Von dort aus gehen alle Dampfer nach dem Oberkongo, nach dem Kassaibecken, nach der Sanga, nach der am gegenüberliegenden Ufer belegenen Hauptstadt des französischen Kongo, Brazzaville, ab. Leopoldville wird der grosse Stapelplatz aller aus Europa für den oberen Kongo und für das Sangabecken bestimmten Waaren und der nach Europa auszuführenden afrikanischen Erzeugnisse. Es wird drahtlich mit dem Tanganyikasee, mit der Station an den Fällen mit Redschaf am Nil verbunden, ist also vortrefflich als Mittelpunkt für eine grosse Verwaltung geeignet, es ist auch der günstigste Punkt für die Verbindung mit dem deutschen Südkamerun. Hoch über dem mitten sich ausdehnenden sogen. „Pool", dem meilenbreiten Kongosee vor den Stromschnellen, erbaut, ist der von weiten Kulturen umgebene Ort sehr gesund und kühl und für jeden der von Banana oder Boma kommt, wo die feuchte Hitze oft erdrückend ist, wirkt der Aufenthalt in Leopoldville erfrischend. Daher ist auch die Verlegung der Verwaltung des Kongostaates und die der grossen Handelsgesellschaften dorthin nur mehr eine Frage der Zeit. Für die Fortsetzung der Eisenbahn Matadi-Leopoldville nach dem Albert- und dem Tanganyikasee sind die Ingenieure bereits eingetroffen und unter Führung des früheren Ingenieurs an der Kongobahn, Adams, nach ihrem nächsten Bestimmungsorte, nach den Fällen, abgefahren. Die neue Linie wird von den Fällen quer durch den gewaltigen Wald gehen, der sich längst der Zuflüsse des Aruwimi erstreckt und den Stanley, Graf Götzen und neuestens Herr Lloyid durchquert haben. Die neue Strecke wird etwa 900 km lang sein und den Albertsee bei dem Orte Irumu erreichen. Mit dem Dampfer wird der Albertsee gekreuzt, und man wird in Wadelai oder in Duffileh anlangen. König Leopold unterstützt auch dieses Unternehmen reichlich, an das sich gleichzeitig die vorläufige Aufnahme der geplanten Strecke Albertsee-Albert Edwardsee-Kiwusee-Tanganyika anschliessen wird. Die Trasse soll in zwei Jahren festgelegt sein.

— **Die Nordbahn Guatemalas.** Der „Köln. Ztg." wird unterm 18. Februar aus Guatemala geschrieben: Der Amerikaner Huntington, der durch seinen grossen Aktienbesitz schon über die Panamabahn, die Pacific Mail Steamship Company, die Compania Agencia Maritima Nacional und die Central Rail Road hier verfügt, hat sich, wie schon früher angedeutet, nun auch zum Herrn über unsere Nordbahn gemacht, die dereinst die wichtigste interozeanische Linie bilden wird. Die Hauptverkehrswege sind nun in einer Hand vereinigt, die das auf völlige Eroberung des hiesigen Marktes ausgehende Streben des amerikanischen Handels kräftig fördern wird. Man befürchtet, dass, wie Honduras, auch unser Land durch finanzielle Abhängigkeit den Vereinigten Staaten verfallen wird. Die Aktien und Obligationen der Nordbahn erkennt Huntington nicht an, ebenso wenig die Schulden, die der verstorbene Bauunternehmer Silvanus Miller auf Rechnung der Nordbahn gemacht hat; unter den Gläubigern befinden sich englische und deutsche Häuser mit namhaften Beträgen, die ohne diplomatisches Eintreten uneinbringlich sein werden.

— An der Newyorker Börse wurde kürzlich nach einer sensationellen Meldung des Reuter'schen Büreaus angekündigt, dass der Bankier Morgan die Genehmigung der englischen Aktionäre der Reading-Eisenbahn erlangt habe, um eine **Verschmelzung aller Eisenbahnen der östlichen Staaten Nordamerikas**, welche Kohlengruben besitzen, anzubahnen. Sollte der Plan durchgesetzt werden, so würde ein riesenhafter Trust entstehen. Sein Kapital würde 180 000 000 (?) £ betragen. Jede Konkurrenz im Kohlenhandel würde dadurch unmöglich werden. Die gesammten Staaten östlich des Alleghanygebirges würden

auf Gnade und Ungnade einer Kombination überliefert sein, welche die Kohlenpreise ganz nach Belieben festsetzen könne. Seit einiger Zeit haben Leute, die um den Plan wussten, viele Aktien der betreffenden Eisenbahnen angekauft, wodurch die Aktien nicht wenig in die Höhe gingen.

— Ein **Eisenbahnzug**, der vor 14 Tagen Orion verliess, um auf der Cheyenne-Northernbahn nach Cheyenne, Wyoming, zu fahren, gerieth in der Nähe der Iron Mountainstation in einen Blizzard und wurde so **von Schneewehen eingeschlossen**, dass er dort noch festsitzt. Auf dem Zuge befinden sich 42 Reisende, die zuerst Mangel an Nahrung litten. Dann beschaffte man jedoch Schneeschuhe und es wurde eine Fouragirungsabtheilung organisirt, welche einiges Wild zusammenschoss. Es fehlt nicht an Feuerungsmaterial, wohl aber an Brot. Alle Versuche, von dem 75 km entfernten Cheyenne Hilfe zu bringen, scheiterten, und am vorigen Freitag brach ein neuer Blizzard los. Vier Kompagnien Negersoldaten von Fort Russel haben sich nun erboten, den Schnee auszuschaufeln, damit ein Hilfszug zu den Eingeschlossenen abgehen kann. So meldet „Daily Mail."

Allgemeines.

— Die **Eisenbahnfestlichkeit** ist die neueste Mode im amerikanischen Gesellschaftsleben. Als vor kurzer Zeit berichtet wurde, dass Adelina Patti mit ihrem jüngsten Gemahl die eigentliche Hochzeitsfeier im Kupee begangen, mit einem Hochzeitsfrühstück im Eisenbahnwagen, da glaubte man, dass die grosse Sängerin den ersten Schritt zu einer grossen Neuerung gethan, dass sie gewagt, was vor ihr keiner wagte. Thatsächlich hat aber das junge Paar hier nur eine Mode mitgemacht, die in amerikanischen Kreisen, die sich so etwas leisten können, längst gang und gebe ist. Die amerikanischen Millionäre sind bereits zu der Ueberzeugung gelangt, dass auch die Wände ihrer stolzesten Paläste für ihre gesellschaftlichen Bedürfnisse zu eng geworden sind — ihr „Vaterland muss grösser sein", und so ziehen sie denn mit ihren Freunden auf eigenartige Weise hinaus in die Ferne, in stolzen Salonwagen, und während die herrlichsten Gegenden an den Augen der Besucher vorüberziehen, geniesst man miteinander Festfreuden, die, wie sich aus dem gewählten Festorte selbst ergibt, Freuden ohne Ende sind. Vor kurzem erst gaben Mr. Webb und Mr. W. K. Vanderbilt solche Feste in Privatzügen, die nach Florida gingen. Vanderbilt's Privatbahnzug enthält jegliches, was für derartige Zwecke nothwendig ist, Wohnräume, Salons, Speise- und Schlafzimmer und ein Raum ist eleganter eingerichtet als der andere. Abends strahlt natürlich diese ganze fahrende Behausung in elektrischem Lichterglanze. Die Küchen sind bis ins kleinste komplet und ein ganzes Heer von Dienerschaft ist stets um die Gäste beschäftigt. Diese aber geniessen während der Fahrt jeglichen Luxus, wie ihn sonst nur ein grosses Welthotel bieten kann, sie empfangen Zeitungen, Telegramme und Briefe und leben während der Zeit in Saus und Braus. In diesen Wagen, deren Rütteln und Schütteln durch besondere mechanische Vorkehrungen auf ein Minimum beschränkt ist, hören die Festveranstaltungen nicht auf: vom ersten Frühstück ab, das gleich ein reichhaltiges Mahl bildet, bis zu dem eigentlichen grossen Festessen am Abend mit anschliessender Abendunterhaltung; bei letzter wirken stets die grössten Künstler mit, die unter der Reisegesellschaft nie fehlen dürfen.

— **Eine erstaunlich schnelle Seefahrt** machte unlängst das englische Dampfschiff „Isis", das die indische Post von Brindisi nach Port Said befördert. Nach einer Meldung des „English Mechanic" legte die „Isis" diese Strecke von 1 000 Knoten in 46 Stunden 14 Minuten zurück. Das würde einer mittleren stündlichen Geschwindigkeit von 41 Knoten = 75,8 km in der Stunde entsprechen. Eine solche Geschwindigkeit ist unseres Wissens bisher noch von keinem grösseren Schiffe erreicht worden und selbst von den Torpedobooten nur bei Probefahrten auf kurze Zeit.

— Ende 1898 hatten die **Dampferflotten der Welt**, soweit sie die grossen Meere befahren, folgenden Stand aufzuweisen.

	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt
England	5 707	10 993 000
Deutschland	878	1 625 500
Frankreich	547	952 700
Nordamerikanische Union	502	810 800
Italien	254	420 800
Russland	399	358 400
Oesterreich-Ungarn	166	298 900

— **Der Reiseverkehr zwischen Europa und Nordamerika** beläuft sich alljährlich auf rund 500 000 Personen. Im Jahre 1897 landeten, wie in „Stangen's Reisezeitung" zusammengestellt wird, in Newyork rund 91 000 Kajütpassagiere und 192 000 Zwischendeckpassagiere, im Jahre 1898 dagegen 80 600 Kajütpassagiere und 220 000 Zwischendeckpassagiere. Die Zahl der Kajütpassagiere nach Nordamerika hat einen Rückgang von über 10 % erfahren, vermuthlich infolge des spanisch-amerikanischen Krieges, die Zahl der Zwischendeckpassagiere dagegen, worunter die meisten Auswanderer, eine Vermehrung von mehr als 10 %. Der Verkehr von Amerika nach Europa ist im Durchschnitt schwächer, namentlich was die Zwischendeckpassagiere betrifft. Von den Kajütpassagieren beförderte der Norddeutsche Lloyd 18 000, White Star Line 10 300, Cunard Line 17 000, Hamburg-Amerikalinie 8 000, Compagnie Générale Transatlantique 5 200, Red Star Line 3 800, Anchor Line 5 000, amerikanische Linie 5 000 Passagiere usw.

Die Mittelland-Kanalvorlage.

Dem Landtage ist am 14. d. Mts. die Gesetzesvorlage zugegangen, welche die seit Jahrzehnten viel besprochene und erstrebte Kanalverbindung vom Rhein nach der Weser und Elbe verwirklichen soll.

Der für Schiffe von 600 bis 750 t berechnete Kanal soll in der Nähe von Ruhrort den Rhein verlassen und im Emscherthal bis Herne aufsteigen, um von da bis Bevergern den Dortmund-Emskanal, welcher einige Ergänzungsanlagen erhalten müsste, zu benutzen. Von Bevergern aus wird er die Weser bei Minden überschreiten und über Hannover die Elbe etwas unterhalb Magdeburgs erreichen. Die Baukosten sind — einschliesslich derjenigen für acht Seitenkanäle nach Osnabrück, Minden, Linden, Wülfel, Hildesheim, Lehrte, Peine und Magdeburg — auf rund 261 000 000 *M.* veranschlagt; hierin sind auch die Kosten für die durch Entnahme von Speisungswasser aus der Weser bei Rinteln bedingte Kanalisirung dieses Flusses von Hameln bis Minden inbegriffen, während von Minden bis Bremen wahrscheinlich der Bremische Staat auf seine Rechnung die Weserkanalisirung fortsetzen wird.

Der Kanalbau wird an die Bedingung geknüpft, dass die betheiligten Provinzen oder andere öffentliche Verbände dem Staate eine Einnahme aus Schifffahrtsabgaben und sonstigen Nutzungen des Kanales gewährleisten, welche zur Deckung der vollen Betriebs- und Unterhaltungskosten, sowie zur 3 % Verzinsung und 0,5 % Tilgung eines Antheiles der Baukosten ausreicht. Dieser in festen Summen ausgedrückte Antheil entspricht einem Dritttheil des Baukapitales des Hauptkanales und der Hälfte der für die Seitenkanäle veranschlagten Herstellungskosten.

Wenn die Staatsregierung nach langen und sehr gründlichen Erwägungen zu der Ueberzeugung gekommen ist, dass ein solcher Kanalbau für die Sicherung der wirthschaftlichen Zukunft des Staatsgebietes nothwendig sei, so ist hierfür die Wahrnehmung, dass die Eisenbahnen auf die Dauer nicht überall zur Bewältigung des mächtig anwachsenden Verkehres ausreichen und ihre Ergänzung an diesen Punkten mit unverhältnissmässigen Kosten und grossen Schwierigkeiten verbunden sein wird, in erster Reihe bestimmend gewesen. Die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im ganzen ist wohl noch einer grossen Steigerung fähig; das gleiche kann jedoch von den Schienenwegen des für den Kanal hauptsächlich in Betracht kommenden rheinisch-westfälischen Industriegebietes nicht gesagt werden. Dieses Gebiet, welches $^1/_{150}$ der Fläche des Deutschen Reiches darstellt, wird von $^1/_{22}$ der deutschen Bevölkerung bewohnt und bringt den Eisenbahnen beinahe den vierten Theil ihres Gesammtverkehres; auf 1 km der dortigen Bahnen entfielen 1897: 73 000, im übrigen Deutschland nur 6 800 t empfangener und abgesandter Güter. Es ist dort der Hauptsitz des Kohlenbergbaues und der Eisenindustrie in Deutschland; die Kohlenförderung des rheinisch-westfälischen Industriebezirks ist in gewaltigem Aufschwunge begriffen und seit 1892 bis 1897 von 37 000 000 auf 48 000 000 *M.* gestiegen, während die Roheisenerzeugung schon 1894 2 070 000 t oder 44 % der deutschen Gesammtproduktion betragen hat.

Dieser ganz ungewöhnlichen, aller Voraussicht nach fortschreitenden industriellen Entwickelung, die auf dem europäischen Festlande ihres Gleichen nicht hat und aller Voraussicht nach andauern wird, wird die Eisenbahn mit ihren Betriebseinrichtungen über einen gewissen Punkt hinaus nicht zu folgen vermögen, weil es für die Vermehrung der Gleisanlagen bei dem unter der Erde fortschreitenden Bergbau und der auf der Oberfläche zunehmenden Bebauung in absehbarer Zukunft an dem nöthigen Raume fehlen wird. Die Schienenwege sind schon jetzt mit städtischen Bauten und industriellen Werken an beiden Seiten derartig besetzt, dass ihre Erweiterung vielfach nur mit ganz

ausserordentlichen Kosten möglich ist. Das Vorhandensein dieser Eisenbahnengpässe und die grosse Zahl der nahe bei einander liegenden Bahnhöfe mit ungewöhnlich vielen Anschlussgleisen nach Fabriken und Zechen erschwert den Eisenbahnbetrieb in hohem Maasse und wird ihn in absehbarer Zeit Grenzen ziehen, die er vernünftigerweise nicht überschreiten darf.

Wirksame Abhilfe kann nach Lage der Verhältnisse nur durch eine leistungsfähige, den Anforderungen des heutigen Schifffahrtsbetriebes entsprechende Wasserstrasse geschaffen werden, welche der Eisenbahn die erforderliche Entlastung, namentlich hinsichtlich der Transporte von Massengütern, bringt. Der in Vorschlag gebrachte Bau von besonderen, nur für diese Transporte bestimmten Schleppbahnen mit verbreiterter oder auch normaler Spur und besonders grossen Güterwagen würde nicht zweckentsprechend sein, weil das Nebeneinanderbestehen verschiedener Systeme von Schienenstrassen und Betriebsmitteln sowohl für den Betrieb wie für die Verkehrsinteressenten nur störend und nachtheilig sein würde.

Es versteht sich von selbst, dass der Kanal den wirthschaftlichen Bedürfnissen des Industriebezirkes nur unvollkommen, denen des übrigen Landes gar nicht Rechnung tragen würde, wenn er nur innerhalb der Grenzen dieses Bezirkes läge und auf seine Verbindung mit dem Rhein beschränkt bliebe.

Hiernach erübrigt nur der Bau einer grossen, west-östlichen Wasserstrasse vom Rhein nach der Elbe, um den in Betracht kommenden weiten Gebieten diejenige wirthschaftliche Entfaltung zu ermöglichen, deren sie fähig sind. Glücklicherweise wird dieser Bau durch die natürlichen Verhältnisse der norddeutschen Tiefebene ausserordentlich begünstigt. Zwischen dem Mittellaufe der grossen, in die Ost- und Nordsee fliessenden Ströme, welche von Alters her in nord-südlicher Richtung dem Handel und Verkehr die Wege gewiesen haben, liegen ebene Gelände mit sehr geringen Höhenunterschieden und vielfach auch mit muldenförmigen Vertiefungen, welche zum Ausbau schiffbarer Querverbindungen geradezu einladen. Diese Querverbindungen sind denn auch im östlichen Norddeutschland, wo der preussische Einheitsstaat viel früher eine zielbewusste Wirthschaftspolitik bethätigen konnte, seit mehr als 100 Jahren zwischen Weichsel, Oder und Elbe hergestellt. Im Gebiete der westlichen Ströme ist es zu ähnlichen Kanalbauten bisher nicht gekommen, obwohl auch hier die geographischen Verhältnisse ungewöhnlich vortheilhaft sind. Die jetzt geplante, am Fusse des norddeutschen Hügellandes und Mittelgebirges sich hinziehende Kanallinie zeichnet sich durch eine sehr geringe Zahl von Schleusen und die ausserordentliche Länge der Haltungen vor allen anderen Kanälen aus. Die längste Haltung (in einer Ebene liegende, schleusenlose Strecke) des Kanals wird 210 km, die nächstlängste 92 km betragen und die Durchschnittslänge sich auf 39 km in der Hauptlinie stellen. Zum Vergleiche sei hier erwähnt, dass auf 12 der wichtigsten französischen Kanallinien mit zusammen 2 650 km 1 328 Schleusen vorhanden sind, so dass eine Haltung im Durchschnitt nur 2 km lang ist. Bei dem kanalisirten Main stellt sich dieses Durchschnittsmaass auf 7 bis 8 km, bei dem Bromberger Kanal auf 3 bis 4 km. Es ist bekannt, dass unter sonst gleichen Verhältnissen nicht nur die Bau-, Betriebs- und Unterhaltungskosten eines Kanales, sondern auch die Kosten des Schifffahrtsbetriebes mit der Zahl der Schleusen wachsen, während umgekehrt die Leistungsfähigkeit der Wasserstrasse mit der Durchschnittslänge der Haltungen zunimmt.

Der wirthschaftliche Nutzen des Kanales ist ausserordentlich hoch zu veranschlagen. Er liegt nicht nur darin, dass für den gewaltig anwachsenden Güterverkehr und mittelbar für die Gütererzeugung derjenige Entwickelungsspielraum geschaffen wird, welchen die Eisenbahn in dem hauptsächlich betheiligten Industriegebiet auf die Dauer allein nicht gewährleisten kann, sondern insbesondere auch in der durch die Wasserstrasse ermöglichten bedeutenden Ermässigung der Transportkosten. Die volkswirthschaftliche Entwickelung auf dem durch den Wettbewerb der Völker beeinflussten Weltmarkt in Deutschland selbst drängt immer mehr auf die Ermässigung der Herstellungskosten und der Preise. Der einzige Bestandtheil der Herstellungskosten, welcher einer wesentlichen Ermässigung noch fähig ist, sind die Transportausgaben; alle anderen Faktoren zeigen eine stabile oder gar — wie die Löhne — eine steigende Tendenz. Gerade Preussen und Deutschland bedarf einer Ermässigung der Transportkosten zur Sicherstellung seiner wirthschaftlichen Zukunft ganz besonders, weil die beiden wichtigsten Rohstoffe, nämlich Kohlen und Erze, nicht wie in Belgien und England nahe bei einander sich vorfinden, sondern durch weite Entfernungen getrennt sind. Die Ueberwindung dieser Entfernungen darf das für jeden Zweig des deutschen Erwerbslebens unentbehrliche und für die Ausfuhr so ausserordentlich wichtige Eisen nicht zu sehr vertheuern, wenn nicht unsere wirthschaftlichen Interessen ernsten Schaden leiden sollen. Die von der Wasserstrasse zu erwartende, durch Herabsetzung der Eisenbahntarife nicht in gleichem Maasse erreichbare Transportverbilligung wird aber nicht nur der Eisenindustrie, sondern fast allen Gebieten des Wirthschaftslebens zu gute kommen. Insbesondere wird die Landwirthschaft, und zwar auch diejenige der ostelbischen Provinzen, dabei keineswegs leer ausgehen.

Der Ueberschuss des Ostens an Bodenerzeugnissen wird durch billige Schiffsfrachten seinen Weg nach dem dicht bevölkerten, höhere Preise zahlenden Westen finden. Die Schiffsfrachten haben bekanntlich die Tendenz, sich auf grosse Entfernungen billiger zu stellen wie auf kleine, weil der durch Löschen, Laden und Liegen entstehende Zeitverlust bei wenigen weiten Reisen nicht so ins Gewicht fällt, wie bei einer Mehrzahl von kurzen. Sie wirken daher ähnlich den Staffeltarifen und werden sich im Osten dementsprechend — in günstigem Sinne vom Standpunkte der dortigen Interessen — fühlbar machen. Dies gilt nicht nur von Getreide, Heu, Stroh, Kartoffeln, Spiritus und anderen Gütern, sondern namentlich auch von Holz, welches für Grubenzwecke im rheinisch-westfälischen Industrierevier einen lohnenden Absatz erhalten kann. Andererseits wird der Osten auf dem die Hauptproduktionsgebiete für Thomasschlacke und für Kali in Rheinland-Westfalen, Hannover, Braunschweig und Sachsen durchschneidenden Kanale künstlichen Dünger, sowie ferner Kraftfuttermittel überseeischen und einheimischen Ursprunges zu wesentlich billigeren Preisen beziehen. Für die Landwirthschaft der am Kanal selbst belegenen Gebiete wird ausserdem die Möglichkeit geschaffen, werthvolle Meliorationen durch Bewässerung und Entwässerung auszuführen; letzteres wird namentlich da der Fall sein, wo der Kanal im Einschnitt liegt und für Bruchländereien neue Vorfluth schafft. Ferner wird die neue Wasserstrasse als Aufnahmebecken und Ableitungskanal für die sonst schädlich wirkenden Hochwässer der kleineren Flüsse wesentlichen Nutzen bringen. Sodann ist noch vom allgemein sozialen Standpunkt aus auf den sehr wichtigen Umstand hinzuweisen, dass der Kanal auf die Decentralisation der Industrie hinwirkt, weil die billige Frachtgelegenheit erfahrungsgemäss zur Ansiedelung von Fabriken längs der Wasserstrasse führt; es wird hierdurch der übermässigen Ansammlung der Fabrikbevölkerung in den Grossstädten in sehr erwünschter Weise entgegen gearbeitet.

Für die Frequenz und Rentabilität des Kanales bestehen günstige Aussichten. Nach den mit grösster Sorgfalt angestellten Berechnungen — man hat die in der Richtung des Kanales thatsächlich ausgeführten Eisenbahntransporte an der Hand der Frachtbriefe einzeln daraufhin geprüft, ob ihr Uebergang auf die Wasserstrasse zu erwarten ist — darf angenommen werden, dass bei Eröffnung des Kanales etwa im Jahre 1908 ihm sogleich 3 577 000 t mit einer Transportleistung von 543 000 000 tkm zufallen werden. Da die Einzelermittelungen aus den Frachtbriefen sich auf das Jahr 1892 beziehen, so musste, um für das Jahr 1908 ein der Wirklichkeit annähernd entsprechendes Ergebniss zu erhalten, eine der Entwickelung der letzten sechs Jahre entsprechende und für die nächste Zukunft wahrscheinliche prozentuale Verkehrszunahme mit in Rechnung gestellt und den positiv ermittelten Transportmengen zugeschlagen werden.

Wie vorsichtig im übrigen die Berechnung angelegt ist, ergibt sich daraus, dass der voraussichtlich recht bedeutende, durch den Kanal neu entstehende Verkehr, insbesondere der Verkehr mit den durch die Wasserstrasse erst transportabel werdenden Massengütern und der Verkehr der industriellen Anlagen, deren Neuerrichtung längs des Kanales nach anderweiten Erfahrungen erwartet werden kann, ausser Ansatz geblieben ist. Auch von den bereits bestehenden Transporten sind nur diejenigen als auf die Wasserstrasse übergehend angesehen worden, bei welchen die Beförderungskosten um einen ganz erheblichen Betrag (15 %) hinter den Eisenbahnfrachtkosten zurückbleiben.

Der Schiffsverkehr soll mit Abgaben belastet werden, welche nach den den vorliegenden Berechnungen zu Grunde gelegten Annahmen für die westliche Kanalstrecke zwischen Dortmund und dem Rhein 2 ₰, 1,50 ₰ und 1 ₰, für die östliche Strecke 1 ₰, 0,75 ₰ und 0,50 ₰ in drei Güterklassen für jedes Tonnenkilometer betragen würden. Es sind dies verhältnissmässig hohe Sätze, die aber in Anbetracht der grossen Vortheile, welche die Verfrachtung auf dem Wasser den Betheiligten bringen wird, wohl getragen werden können.

Bei der ermittelten Anfangsfrequenz der in Aussicht stehenden Verkehrsentwickelung und den angenommen Tarifsätzen würde der Kanal spätestens im zehnten Jahre nach seiner Eröffnung seine Betriebs- und Unterhaltungskosten nebst 3,5 % Verzinsung aufbringen, während später sogar auf die Erzielung von Ueberschüssen für eine stärkere als 0,5 % Tilgung des Anlagekapitals gerechnet werden könnte.

Es liegt in der Natur derartiger Berechnungen, dass sie trotz aller auf ihre Aufstellung verwandten Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt immerhin einige subjektive Momente enthalten müssen und deshalb der Kritik Spielraum bieten. Man kann z. B. die zukünftige Entwickelung des Verkehres in Zweifel ziehen, oder man kann mit einem gewissen Recht auf den Umstand hinweisen, dass über die endgültige Festsetzung der Kanaltarife gegenwärtig keine bindende Erklärung abgegeben

werden kann, weil bis zur Kanaleröffnung etwa im Jahre 1908 die für die Tarifgestaltung maassgebenden Verhältnisse — insbesondere hinsichtlich der Eisenbahnfrachtsätze und der Selbstkosten des Wassertransportes, der Zölle für ausländische Erzeugnisse — sich möglicherweise wesentlich ändern.

Gleichwohl dürfte ein objektiver Beurtheiler aus der ganzen Sachlage nach eingehender Würdigung des umfassenden Materials, welches die Begründung der Gesetzvorlage mit ihren besonderen Anlagen bringen wird, den Eindruck gewinnen und zu der Ueberzeugung gelangen, dass es sich hier in der That um eine Wasserstrasse handelt, die dank einer seltenen Gunst der Verhältnisse nicht nur wirthschaftlich sehr grosse Vortheile im Gefolge haben, sondern auch finanziell sich ohne Zuschuss aus allgemeinen Staatsmitteln sehr bald selbst erhalten wird.

Diese Ueberzeugung wird noch wesentlich verstärkt durch die Erwägung, dass die Vertretungen der vom Kanal durchzogenen Kommunalverbände die ihnen angesonnenen sehr bedeutenden Garantien für die erwarteten Kanaleinnahmen gewiss nicht übernommen hätten, wenn sie nicht auf eine günstige Gestaltung dieser Einnahmen mit Sicherheit rechneten. Es liegt kein Grund dazu vor, die Fähigkeit der Mitglieder dieser Vertretungen zur richtigen Beurtheilung der für die Rentabilität maassgebenden Verhältnisse in Zweifel zu ziehen; man ist im Gegentheil zu der Annahme berechtigt, dass diese Verhältnisse dort am besten übersehen und gewürdigt werden. Ebenso würde das kaufmännisch verwaltete und gut rechnende Bremen schwerlich den Anschluss an den neuen Kanal durch die Weserkanalisirung mit dem für einen so kleinen Staat ausserordentlich grossen Kostenaufwand von beinahe 43 000 000 *M.* erstreben, wenn es nicht von dem hohen wirthschaftlichen Werthe der den Rhein mit der Elbe verbindenden Wasserstrasse überzeugt wäre. Demgemäss hat Bremen sich auch bereit erklärt, für den Fall des Zustandekommens der Weserkanalisirung einen Theil der für den Mittellandkanal geforderten Garantien zu übernehmen.

Das Vertrauen dieser Kreise — der preussischen Kommunalverbände und der Stadt Bremen — in die Zukunft des Kanalunternehmens ist als Beweismittel für dessen Nützlichkeit und Nothwendigkeit vielleicht noch überzeugender als die statistischen Grundlagen und Rentabilitätsberechnungen.

Die Gesammtsumme der geforderten Kanalgarantien beläuft sich auf jährlich rund 5 400 000 *M.*, während eine nicht garantirte Summe von 5 900 000 *M.* zu Lasten des Staates verbleiben würde. Von der ersteren Summe sind nur 17 % bisher noch nicht übernommen; darunter werden 7,5 % gegebenenfalls durch Bremen gedeckt werden, während die Uebernahme des Restes durch Berlin erhofft wird. Die Garantien sind im allgemeinen nach der Streckenlänge des Kanales auf die betheiligten Verbände vertheilt. Für den rheinischen, den hannoverschen und den westfälischen Antheil östlich des Dortmund-Emskanales sind die Provinzen, für den westfälischen Antheil westlich dieses Kanales die betheiligten Kreise eingetreten, während von dem auf Sachsen entfallenden 18 % Antheil die Stadt Magdeburg 16 % übernommen hat. Schaumburg-Lippe, Hessen-Nassau und Braunschweig haben es abgelehnt, sich an der Garantie zu betheiligen. Der Gesetzentwurf geht von der Voraussetzung aus, dass die fehlenden Garantien bis zum 1. Juli 1900 beschafft sein müssen.

Abgesehen von der finanziellen Sicherung für die Staatskasse, haben die Garantien auch noch das gute, dass sie die betheiligten Kreise an entsprechend hohen Kanaltarifen interessiren und hierdurch den sonst erfahrungsmässig auftretenden heftigen Widerstand gegen angemessene Normirung der Schifffahrtsabgaben schwächen.

Dass eine neue Verkehrsanlage von so grosser Ausdehnung und Leistungsfähigkeit wie der Rhein-Weser-Elbekanal erhebliche Umwälzungen und Veränderungen zur Folge hat, welche theilweise und vorübergehend auch nachtheilig wirken können, liegt in der Natur der Verhältnisse. Vor allen Dingen werden die Eisenbahneinnahmen in Mitleidenschaft gezogen werden, da sie nach den angestellten Ermittelungen einen Ausfall von etwa 53 000 000 *M.* netto zu gewärtigen haben. Dieser Ausfall ist jedoch nur ein rechnungsmässiger und wird in den künftigen Etats nicht als solcher in die Erscheinung treten, weil der Uebergang der Frachten auf den Kanal sich nicht auf einmal, sondern allmählich im Laufe der ersten Jahre nach der Kanaleröffnung vollziehen, überdies auch der Ausfall durch die regelmässige Zunahme der Transporte in den dem Schienenwege verbleibenden Verkehrsbeziehungen sich mindestens ausgleichen wird. Die Eisenbahn wird aber auch von dem Kanal neue Transporte erhalten, nämlich diejenigen, welche durch den Wasserweg überhaupt erst ermöglicht werden und im Umschlagsverkehr theilweise auf den Schienenweg übergehen, sowie ferner solche Transporte, welche durch die an der Wasserstrasse sich ansiedelnden und durch sie ins Leben gerufenen Industrieanlagen neu entstehen.

Die Befürchtung landwirthschaftlicher Kreise, dass die neue Kanalverbindung das Eindringen des ausländischen Getreides in Deutschland wesentlich erleichtern könnte, erscheint kaum gerechtfertigt. Denn die Einfallsthore hierfür sind ausser den Eisenbahnlinien nach den Seehäfen die grossen, mit Schifffahrtsabgaben nicht belasteten, in südnördlicher Richtung zum Meere fliessenden Ströme und die Donau, während die durch den Kanal geschaffene westöstliche Querverbindung als solche recht eigentlich dem innerdeutschen Verkehr dienen und den lohnenden Absatz der inländischen Erzeugnisse unterstützen wird. Es kommt hinzu, dass auf dieser Querverbindung hohe Abgaben erhoben werden sollen, und zwar gerade auf dem westlichen Kanaltheil, der den Anschluss an den Rhein, die Haupteinfuhrstrasse des fremden Getreides, vermittelt, in doppelter Höhe wie auf der Oststrecke.

Auch die Besorgnisse hinsichtlich der Steigerung des Arbeitermangels durch den Kanalbau dürften unbegründet oder doch sehr übertrieben sein. Die praktischen Erfahrungen bei den grossen Kanalbauten der letzten Jahre — bei dem Nordostsee- und dem Dortmund-Emskanal — haben gelehrt, dass derartige Uebelstände nicht zu befürchten sind, weil die grossen Unternehmer, mit welchen die Verwaltung bei derartigen Bauten zu arbeiten pflegt, ihren eingeübten Arbeiterstamm grösstentheils mitbringen. Vielfach handelt es sich hierbei um mehr handwerksmässige Maurer-, Zimmer- und dergleichen Arbeiten, für die der gewöhnliche Landarbeiter überhaupt nicht in Frage kommen kann; aber auch für die bei Kanalbauten vorkommenden Erdarbeiten ist er im allgemeinen nicht verwendbar, weil sie für ihn zu schwer sind, und besondere, nicht überall vorhandene Eigenschaften voraussetzen. Endlich ist ein grosser Theil der Kanalarbeiter aus dem Auslande herangezogen worden, und es wird ohne Zweifel bei dem Bau des Rhein-Weser-Elbekanales besonders darauf Bedacht genommen werden, die Heranziehung und Verwendung der Ausländer behufs möglichster Schonung des einheimischen Arbeitsmarktes zu organisiren.

Wenn schliesslich von einigen Produktionsgebieten, namentlich von dem sächsischen Braunkohlenbezirk sowie von den Kohlen- und Eisenindustrierevieren Schlesiens, Bedenken hinsichtlich der Erschütterung ihrer Wettbewerbsstellung durch den Kanal erhoben worden sind, so dürfte auch in dieser Hinsicht kein Anlass zu pessimistischen Auffassungen vorliegen. Die sächsische Braunkohle wird zum grössten Theil in ihrem eigenen Produktionsgebiet, wo ihr die Ruhrkohle keine Konkurrenz machen kann, zu Betriebszwecken verbraucht; insbesondere findet sie in der sächsischen Zuckerfabrikation umfassende Verwendung. Sie hat im übrigen eigenartige Vorzüge für Hausbrandzwecke, welche ihr ein bedeutendes Absatzgebiet dauernd sichern. Sie hat sich in der Form von Braunkohlenbrikets in Berlin einen Markt erobert, dessen Aufnahmefähigkeit in der Zeit von 1875 bis 1894 um mehr als das 16 fache gestiegen ist (von 46 000 auf 760 000 t), trotz des Wettbewerbes der schlesischen Steinkohle, welche nach Berlin einen ungefähr gleich weiten Weg hat wie die rheinisch-westfälische. Es ist daher nicht wahrscheinlich, dass die der letzteren durch eine Wasserstrasse zu theil werdende Transporterleichterung den Braunkohlenverbrauch in Berlin nennenswerth beeinflussen wird. Andererseits wird die Braunkohle in die Lage kommen, auf dem Mittellandkanal nach Westen zu gehen und sich namentlich in Hannover ein neues Absatzgebiet durch ihre besondere Brauchbarkeit für Heizzwecke zu verschaffen.

Die schlesische Industrie hat in der letzten Zeit seitens der Staatsverwaltung so umfangreiche Förderung durch Herstellung neuer Absatzwege — durch Kanalisirung der oberen Oder, Erbauung des Koseler Hafens, Erbauung und Erweiterung des Oder-Spreekanales — sowie auch durch billige Ausnahmetarife nach Stettin und sonstige Eisenbahntarifmaassregeln erfahren, dass die Hoffnung wohl berechtigt ist, sie werde den Wettbewerb der westlichen Industriebezirke auch nach Erbauung des Rhein-Weser-Elbekanales bestehen, zumal die schlesischen Kohlen grösstentheils in der Provinz selbst verbraucht oder nach Oesterreich, Russland und den preussischen Ostprovinzen — also nach solchen Ländern, wo die Konkurrenz der Ruhrkohle nicht in Frage kommt — versandt werden.

Es ist schliesslich zu berücksichtigen und wird praktisch wesentlich ins Gewicht fallen, dass die schlesische Kohle auf dem Wege nach Berlin viel geringere Kanalabgaben zu zahlen hat wie die Ruhrkohle; denn erstere beträgt für die Tonne (1 000 kg) nur etwa 0,57 *M.*, während letztere nach den tarifarischen Voraussetzungen in der Begründung der Kanalvorlage nicht weniger als 2,51 *M.* zu zahlen hat.

Bücherschau.

— **P. Stühlen's Ingenieurkalender für Maschinen- und Hüttentechniker 1899.** Herausgegeben von Friedrich Bode, Civilingenieur, Dresden-Blasewitz. Verlag von G. D. Baedeker

in Essen. Preis der Ausgabe A (Lederband mit Klappe) 3,50 ℳ, der Ausgabe B (Brieftaschenform) 4,50 ℳ.

Dieser bewährte Ingenieurkalender enthält eine gedrängte Sammlung der wichtigsten Tabellen, Formeln und Ergebnisse aus dem Gebiete der gesammten Technik sowie ein Notizbuch für den täglichen Gebrauch. In der vorliegenden 34. Ausgabe derselben haben wiederum alle Neuerungen und Fortschritte in den einschlägigen Gebieten des Ingenieurwesens ihre Berücksichtigung gefunden, sodass derselbe allen Anforderungen gerecht wird. Bei der grossen Verbreitung und dem allgemeinen Bekanntsein dieses Kalenders erübrigt es auf den näheren Inhalt einzugehen. Als Ergänzung sind beigegeben 1. Bode's Westentaschenbuch enthaltend Tabellen, Tafeln und Formeln aus dem Gebiete der Mathematik, Mechanik, Wärmelehre und Chemie, ferner über Maasse, Gewichte, Maschinentheile, Dampfkessel, Eisenbahn- und Transportwesen usw.; 2. eine Sammlung gewerblicher Gesetze, Bekanntmachungen und Verordnungen betreffend elektrische Maasseinheiten, Beschlagnahme des Arbeits- und Dienstlohnes, Patentwesens usw., Haftpflicht und Dampfkesselanlagen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 26,656 km lange Strecke Ganzlin-Röbel der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, welche am 5. April d. J. für den Güter- und am 1. Mai d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Voraussichtlich am 1. April d. J. wird der an der Strecke Ratibor-Troppau zwischen Bolatitz und Deutsch-Krawarn gelegene Haltepunkt Sczepankowitz für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen nach Bolatitz 3,12 km, nach Deutsch-Krawarn 2,69 km. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz in Nr 21 — Inser.-Nr. 730 — d. Ztg.)

Lieferfristen.

Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft. Das k. k. Eisenbahnministerium hat im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmungen des § 63, Abschnitt 11, des Eisenbahnbetriebsreglements für jene Frachtgüter (mit Ausschluss von lebenden Thieren), welche auf den gesellschaftlichen Linien infolge der ab 1. März 1899 eingeführten Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die Verlängerung der bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen, als auch internationalen Güterverkehr mit Wirksamkeit von dem Tage der gehörigen Veröffentlichung bis 31. August d. J. genehmigt.

Aenderung von Stationsnamen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Der Name der an der Versecz-Kubiner Lokalbahn gelegenen Station Torontal-Petrovoszelló ist mit dem 1. März d. J. in Román-Petre abgeändert worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden

Nr. 1039 vom 8. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des § 21 Abs. 1 des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt am 13. März d. J.).

Nr. 1116 vom 15. März d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den 2. Entwurf der neuen, vom 1. Juni d. J. ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 15. März d. J.).

Nr. 1128 vom 14. März d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Benennung von Einzeltheilen des Oberbaues usw. (abgesandt am 16. März d. J.).

Nr. 1153 vom 10. März d. J. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Ausarbeitung gemeinsamer Abfertigungsvorschriften für den Güterverkehr, Begleitschreiben zum Protokoll der in München am 16./17. Februar d. J. abgehaltenen Sitzung und I. Entwurf gemeinsamer Vorschriften über die Güterabfertigung im Gebiete des Vereins (abgesandt am 14. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Danzig-Warschauer Gütertarif.

Die im III. Nachtrage auf Seite 4 angegebenen östlichen Schnittsätze für Heringe nach Stanislawow und Kolbel betragen nicht 0,84, sondern 0,54 R.

Danzig, den 11. März 1899. (747)

Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. April d. J. wird die öffentliche Ladestelle Liessau bei Dirschau in eine Güterhaltestelle umgewandelt und mit der Befugniss zur selbständigen Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, sowie Gütern in Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren unter der Bezeichnung „Liessau i/Wpr." in den Gruppentarif I (Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.), die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und in den oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr, sowie in den Staatsbahnthiertarif einbezogen.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen wird der Frachtberechnung die Entfernung von Dirschau mit einem Zuschlage von 3 km zu Grunde gelegt.

Die im Gruppentarif I, Seite 21/22 für die Beförderung zwischen Dirschau und Liessau vorgesehenen Ueberführungsgebühren kommen vom 1. April d. J. ab in Fortfall.

Danzig, den 14. März 1899. (748)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen.

Der gesammte Zugverkehr auf der Budapest-Predealer Hauptlinie war wegen Dammrutschungen zwischen den Stationen Szolnok und Szajol vom 17. bis 26. Februar l. J. eingestellt.

Budapest, am 8. März 1899. (749)

4. Güterverkehr.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Die Station Langerwehe des Direktionsbezirks Köln wird mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. in die Klasse 21 für Steinnüsse des Ausnahmetarifes vom 1. September 1898 aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Köln, den 13. März 1899. (750)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Die im Main-Neckarbahn-hessischen Gütertarif enthaltene Station Forsthaus des Direktionsbezirks Frankfurt am Main wird ab 1. Mai d. J. für den öffentlichen Güterverkehr geschlossen.

Darmstadt, den 11. März 1899. (751)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 20. März d. J. findet der Ausnahmetarif Nr. 2 (Rohstofftarif) auch bezüglich der Nr. 5 (Brennstoffe des Spezialtarifes III) und Nr. 6 (Holz etc. wie im Spezialtarif III genannt) im Verkehr mit Stationen der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn Anwendung.

Ferner wird vom gleichen Zeitpunkte ab der Ausnahmetarif Nr. 6c (Steinkohlen, Braunkohlen etc.) auf vorgenannte Bahn als Empfangsbahn erweitert.

Hannover, den 13. März 1899. (752)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher und Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppe I, II/V und III/V).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1899 wird die Station Salzwedel als Versandstation in die Ausnahmetarife 7 für Eisenerze usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb des ostdeutsch-mitteldeutschen Gütertarifs und 7a für Eisenerze usw. zum Hochofenbetrieb des Berlin-Stettin-mitteldeutschen Gütertarifs einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Magdeburg, den 13. März 1899. (753)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. kommen direkte Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und Ausnahmetarife, soweit letztere im Verkehr mit den betreffenden Privatbahnen Gültigkeit haben, zwischen Station Pommerensdorf des Direktionsbezirks Stettin einerseits und den Stationen der Greifswald-Grimmener und Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn sowie den Stationen der Riesengebirgsbahn Zillerthal-Krummhübel andererseits zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Stettin, den 13. März 1899. (754)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichischer und sächsisch-westösterreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. erhalten die Ausnahmetarife für die Beförderung von Düngemitteln und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation folgende geänderte Fassung:

„Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation — s. Pos. D 10 der Güterklassifikation im Theil I Abth. B —, ausgenommen Dungfedern (Abfälle der Bettfederfabrikation) und Schlempekompostdünger (Gemisch von Schlempe und Torfmull), bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief."

Dresden, den 15. März 1899. (755)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr über Sassnitz-Trelleborg.

Mit Geltung vom 1. April d. J. wird die Station Elmenhorst des Direktionsbezirks Stettin in den oben bezeichneten Güterverkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 13. März 1899. (756)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Theil II vom 1. Mai 1897.

Am 1. April l. J. gelangt der Nachtrag II, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, zur Einführung.

München, den 10. März 1899. (757)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 1. April 1899 tritt ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr in Kraft.

Durch denselben gelangen die bisher im mitteldeutschen Privatbahngütertarif enthalten gewesenen Bestimmungen und Frachtsätze, soweit sie den Binnenverkehr der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn betreffen, zur Aufhebung.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Exemplare des Tarifes sind durch unser Betriebsbüreau zum Preise von 0,50 ℳ zu beziehen.

Finsterwalde, den 15. März 1899. (758)
Die Direktion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. April d. J. treten im Tarif Theil II Heft 1 sowie im Anhang zu den Tarifheften 1 und 2 (ehemal. Werrabahn-österreich. Tarif) für die Beförderung von Kleie (auch Grieskleie, Erbsenschalenkleie und Gerstenkleie) in Wagenladungen von 10 t von den Stationen Klein-Schwechat k. k. St. B., Schwechat-Kledering St. E. G., Korneuburg Oe. N. W. B., Wien, Floridsdorf K. F. N. B., Wien, Floridsdorf-Jedlesee Oe. N. W. B., Wien, Stadlau St. E. G., Wien II (K. F. J. B.), Wien Lagerhaus, Wien Praterkai, Nussdorf k. k. St. B., Wien Donauuferbhf. K. F. N. B., Wien Donaukaibhf. k. k. St. B. und Wien I (K. E. B.) k. k. St. B. nach mehreren Stationen der königlichen Eisenbahndirektionen Cassel, Erfurt, Halle a/S., Hannover und Magdeburg sowie der Eisenberg-Crossener Eisenbahn neue bezw. ermässigte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Stationen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 13. März 1899. (759)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 1 betr.

Die nach unserer Bekanntmachung vom 25. Februar d. J. mit Gültigkeit vom 1. März d. J. an eingeführten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Jutegarn und Jutegewebe von Weida sächsische Staatsbahn nach bayerischen Stationen gelten vom 20. d. Mts. an auch für die Station Weida der preussischen Staatsbahnen.

Dresden, den 15. März 1899. (760)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1899 gelangen für die Beförderung von Pflastersteinen bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief nach der württembergischen Station Cannstatt nachstehende direkte Frachtsätze zur Einführung

Nach	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Andorf	Schärding	Taufkirchen
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Cannstatt	1,00	0,96	1,00

München, den 11. März 1899. (761)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Für die Beförderung von Knochenleim bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung für mindestens diese Menge auf einen Wagen und Frachtbrief treten am 1. April 1899 nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

nach	von Budapest-Angyalföld, Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-Józsefváros, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u. — Frachtsätze für 1 000 kg in Francs
Antwerpen (loco und transit {B. St. B. / G. C. B.})	75,19
Brüssel (loco und transit) B. St. B.	75,19
Gent (loco und transit) B. St. B.	76,47
Löwen (loco und transit) {B. St. B. / G. C. B.}	75,19
Ostende (loco und transit) B. St. B.	78,99
Terneuzen (loco und transit) B. St. B.	76,87

Köln, den 13. März 1899. (762)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. April d. J. wird die Station Leipzig (Magdeburger Bahnhof) in dem gleichen Umfange und mit den gleichen Frachtsätzen, wie die übrigen Leipziger Bahnhöfe in den Verbandsgütertarif, Heft 3 und 4, aufgenommen.

Dresden, den 15. März 1899. (763)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-bayerischer Verkehr.

In den vom 1. Januar 1898 an gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen in Wagenladungen von Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen zur Ausfuhr nach der Schweiz, Vorarlberg und Oesterreich sowie darüber hinaus wird am 18. d. Mts. die Station Regensburg Donaulände transit für Sendungen einbezogen, die behufs Weiterbeförderung auf der Donau nach Oesterreich und darüber hinaus direkt vom Eisenbahnwagen ins Schiff umgeladen werden.

Die Sätze für Regensburg Donaulände transit stellen sich um 0,21 ℳ für 100 kg niedriger, als diejenigen für Passau transit im obengedachten Tarife und im Nachtrage I hierzu.

Dresden, den 15. März 1899. (764)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband. Theil II Heft 1.

Einführung direkter Frachtsätze für frische Fische ab Braila, Constanta und Galatz nach Frankfurt a/M.

Mit Gültigkeit vom 15. April bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1899, gelangen für frische Fische nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach Frankfurt a/M. Hauptbahnhof, Ostbahnhof, Sachsenhausen	als Eilgut – in Mengen unter 5 000 kg	als Eilgut – von 5 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen	als Eilgut – von 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen	als Frachtgut*) – in Mengen unter 5 000 kg	als Frachtgut*) – von 5 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen	als Frachtgut*) – von 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen
	Frachtsätze pro 100 kg in Centimes					
Von Braila	2 848	2 391	2 301	1 754	1 517	1 358
„ Constanta	2 953	2 398	2 308	1 886	1 556	1 372
„ Galatz	2 881	2 410	2 320	1 748	1 513	1 355

*) Auf den deutschen, österreichischen und ungarischen Strecken erfolgt die Beförderung nach Thunlichkeit mit den zu diesem Zwecke von der Eisenbahn bestimmten und bekanntgegebenen Personen- oder Eilgüterzügen. Eine Garantie der Lieferfrist für Eilgut wird für diese Sendungen nicht geleistet. Auf den rumänischen Strecken werden diese Sendungen nur mit den gewöhnlichen Güterzügen befördert.

Wien, am 12. März 1899. (765)
Die k. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Tariftheil II, Heft 3.

Einbeziehung der Station Kirchberg bei Jülich des Eisenbahndirektionsbezirkes Köln in den Ausnahmetarif Nr. 2.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1899 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899 wird die Station Kirchberg bei Jülich des Eisenbahndirektionsbezirkes Köln in den Ausnahmetarif Nr. 2 (für Holz etc.) mit dem Theilfrachtsatze von 2,49 ℳ für 100 kg der Schnitttafel B, Schnitt II A einbezogen.

Wien, am 13. März 1899. (766)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Mai 1899 ab treten für den Personenverkehr mit den Nordseeinseln Norderney, Juist und Borkum Erhöhungen der Gepäckfrachtsätze ein.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Münster, den 15. März 1899. (767)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Lieferfristen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Verlängerung der Lieferfristen wegen Unterbrechung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen.

Mit dem Erlasse Z. 11331/16 vom 9. März 1899 hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmung des § 63 Abs. 11 des Eisenbahnbetriebsreglements für jene Frachtgüter, welche auf den gesellschaftlichen Linien infolge der Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die Verlängerung der bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen als auch internationalen Güterverkehr mit Wirksamkeit vom Tage der Veröffentlichung dieser Kundmachung bis 31. August 1899 genehmigt.

Im Elbeverkehre, für welchen zufolge des hohen Eisenbahnministerialerlasses vom 8. Februar 1899 Z. 2202 der Termin des Beginnes der Einschränkung des sonntäglichen Güterzugverkehres bis 1. Mai d. J. hinausgerückt worden ist, findet die vorangeführte Lieferfristverlängerung erst vom 1. Mai bis 31. August d. J. Anwendung.

Teplitz, am 16. März 1899. (767a)
Die Direktion.

7. Verdingungen.

Bahnbau Bütow-Berent.

Verdingung von eisernen Brückenüberbauten.

Die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues für die Pielisko- und die Schwarzwasserbrücke von im ganzen

36 300 kg Flusseisen und
1 250 „ Flussstahlguss

soll in einem Loose vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind versiegelt und postfrei bis zum Eröffnungstage, den 27. März cr., Vorm. 12 Uhr, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Verdingungshefte werden gegen gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ übersandt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Bütow, den 14. März 1899. (768J)
Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für Betrieb niederländischer Staatsbahnen.

Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 40 Loosen. Zur Besichtigung vom 14. März bis zum 5. April (Sonn- und Feiertage ausgenommen) von 10 bis 3 Uhr Zwolle, Utrecht und Tilburg. Verkaufsbedingungen auf portofrei Anfrage unentgeltlich zu beziehen bei obengen. Ges. 4. Abth. Centraldienst Utrecht oder von Magazinverwaltern Zwolle, Utrecht und Tilburg. Offerten bis zum 5. April portofrei an die 1. Abth. Centraldienst Utrecht. Submittenten sind bis zum 19. April d. J. an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, März 1899. (769)
Der Generaldirektor.

9. Offene Stellen.

Kreisbahn Wittmund-Aurich-Leer G. m. b. H.

Für unsere Theilstrecke Aurich-Wittmund werden zum 1. Juni d. J, 1 tüchtiger Werkmeister für die Lokomotiv- und Wagenreparaturwerkstatt, Kontrol- und Stationsbeamte, Lokomotivführer und Schaffner gesucht. Bei zufriedenstellenden Leistungen sind die Stellen dauernd und pensionsberechtigt.

Gesuche mit Lebenslauf und beglaubigten Zeugnissabschriften sind bis zum 1. April einzureichen.

Aurich, den 13. März 1899. (770)
Der Vorstand.

Grössere Kleinbahn sucht für Büreau tüchtigen

Betriebssekretär

mit guter Vorbildung im Kontrol-, Kassen- und Rechnungswesen etc.

Lebenslauf, Zeugnisse und Gehaltsforderungen unter B 211 an die Expedition d. Ztg. (771)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 21. November Vorm. gemeldet.

Nr. 22. Berlin, am 29. November 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	22/24	3	—	eiserne Kurbeln —	531	1	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
2	A	5	1	Topf	Gelee —	5	2	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
3	A od. V	4 10	1	Ballen	Watte —	37	3	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
4	A B	1415	1	Bund	Eisen —	40	4	Immendingen	Badische Stsb.	
5	A B C	9747	1	Kiste	Blechbüchsen, schwarze Farbbeitze	18	5	Mülheim Rh.	K. E.-D. Essen	
6	A E	42	1	„	Packete —	81	6	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
7	A E & Co.	958	1	„	Tapeten —	16	7	München Centr. B.	Bayerische Stsb.	
8	A	14107 14031	1 1	Blechkanne Fass	Oele —	188	8	Krojanke	K. E.-D. Danzig	
9	A F J W K C	2 —	2	Säcke	Kümmel —	—	9	Herne	K. E.-D. Essen	beschr.: Schönfeld.
10	A H	1/2	2	„	Kartoffeln —	116	10	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
11	A H	10/11	2	Kisten	Obst —	56	11	Düsseldorf Eilg.	„	
12	A H	div.	10	Trommeln	Calciumcarbid —	536	12	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
13	A K	— 30	1	eiserner Ballon	Petroleum oder Kohlensäure	283	13	Central-Viehhof	K. E.-D. Berlin	
14	A K A K A K H W A L	741 754 1263 1290 10	5	eiserne Fässer	gefüllt —	—	14	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
15	A K C	51102	1	Fass	Wein —	86,5	15	Wetter a/Ruhr	„	
16	A K Co.	—	1	„	anschein. eingemachte Bohnen	28	16	Wächtersbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
17	A K & Co.	10110	1	Kübel	Zwetschgenmus —	30	17	Corbach	K. E.-D. Cassel	
18	A K W	181	1	Sack	Speisezwiebeln —	32	18	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
19	A L	2554	1	Kiste	leer —	65	19	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
20	A L	4	1	Sack	1 Beutel mit Mehl und 3 Stück Leinewand	38	20	Berlin Görl. B.	„	
21	A M	3240	1	Kiste	leer, gebraucht —	6	21	Posen	K. E.-D. Posen	
22	A M	4712	1	Pack	Stühle —	4	22	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
23	A P	6156	1	Kübel	Farbe —	12	23	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
24	A Q	26	1	Sack	Kartoffeln —	44	24	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
25	A R & Co.	12804	1	Fass	Oel —	247	25	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
26	A R	533	1	Ballot	gefüllt —	29	26	Möhringen	Filderbahn	
27	A S	100	1	Sack	Kartoffeln —	100	27	Wanne	K. E.-D. Essen	
28	A S	771	1	—	Dezimalwaage —	40	28	Posen	K. E.-D. Posen	
29	A St	1/2	2	Packete	ger. Fische —	36	29	Zeulenroda	Sächsische Stsb.	verkauft.
30	A S H	255	1	Kiste	— —	24	30	Berlin H u. L.	K. E.-D. Berlin	
31	A W	—	1	Pack	Papier —	17	31	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
32	B	—	1	—	Ofentheil (Sockel) —	17	32	Wörth a/Rh.	Pfalzbahn	
33	B	—	1	—	Bretterverschlag —	10	33	Herzberg a. H.	K. E.-D. Cassel	
34	B	1	1	Kollo	4 Drahtgitter —	21	34	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	3,5 m lang, 20 cm breit.
35	B	195	1	Kiste	— —	—	35	Kiel	K. E.-D. Altona	
36	B	210	1	„	? —	—	36	Wiesenburg	K. E.-D. Magdeburg	
37	B	815	2	Kübel	mar. Fische —	7,5	37	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
38	B	3811/1211	1	Kiste	Porzellanteller —	16	38	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
39	B	8177	1	Sack	Wurzeln —	23	39	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
40	B A E G	5639/40	2	Kolli	Schrauben u. Platten	26	40	Posen	K. E.-D. Posen	
41	B B	56	1	Kiste	Bürsten —	25	41	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
42	B & Co.	82	1	Fass	leer —	7	42	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
43	B H	54	1	Kiste	Maschinentheile —	60	43	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
44	B J	8878	1	„	leer —	13	44	Leipzig II.	Sächsische Stsb.	
45	B S	1837	1	„	Holzwaaren —	25	45	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
46	B S	7155	1	Fass	— —	57	46	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr.: Schleswig.
47	B Z	15065	1	Kiste	leer —	28	47	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
48	C	952	1	Korb	Eisenwaaren —	—	48	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
49	C B (Brandzeichen)	—	2	—	Seifenkübel, leer, alt	21	49	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
50	C B C	844	1	Ballen	Rosshaare —	100	50	Barmen	„	
51	C B C	7153	1	Kiste	Glaswaaren —	82	51	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
52	C C	1114	1	„	Wichse —	12,5	52	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
53	C F	16	1	„	Blechwaaren in Kartons	63	53	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
54	C M	28044	1	„	gefüllt —	28	54	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
55	C N	4807/8 4816 4820	4	Kisten	leer —	34	55	Marburg	K. E.-D. Cassel	Neubrück beschr.
56	C P	3856	1	Kiste	Käse —	17	56	Dahlhausen Rhr.	K. E.-D. Essen	
57	C R	38	1	„	unbekannt —	—	57	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
58	C S	269	1	„	Rohrfiguren —	48	58	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
59	C T	7573 7574	1 1	„ Korb	ansch. Eisenwaaren	198	59	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
60	C W S L	8577	1	Kiste	leer —	33	60	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
61	D	2185	1	Fass	Heringe —	24	61	Remscheid-Vieringh.	„	
62	D	6558	1	„	Oel oder Farbe —	210	62	Hamm	K. E.-D. Essen	
63	D B	474	1	Stange	Stahl —	10	63	Neumünster	K. E.-D. Altona	
64	D B	9313	2	Pack	Tische —	—	64	Aachen	K. E.-D. Köln	
65	D B C W	13	1	Kiste	Eisentheile —	3	65	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
66	D E	3775	1	„	emaill. Blechwaaren	115	66	Frkfrt. a/M. Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
67	D H	1391	1	- -	Gussstück —	34	67	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
68	D H	827	1	Kiste	leerer Korb —	38	68	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
69	D K	2	10	Kolli	Eisen —	—	69	Kiel	K. E.-D. Altona	
70	D K	4197	1	Fass	Wein —	236	70	Berlin	K. E.-D. Berlin	
71	D R	5826	1	„	leer —	34	71	Malsfeld	K. E.-D. Cassel	
72	D T	101	1	—	eiserne Welle —	4	72	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
73	D Z	198	1	Kiste	leer —	—	73	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
74	E	—	4 2	Verschl. Kolli	Laternentheile —	—	74	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
75	E A N	44592	1	—	Kindersportwagen	3	75	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
76	E A N	30901	1	—	Puppenwagen —	2	76	Bismarck i/W.	K. E.-D. Essen	
77	E A N	41808	1	—	Puppenwagen, neu —	5	77	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
78	E B	35	1	Kiste	Stahlwaaren —	89	78	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
79	E B S	2391	1	Pack	2 Stühle —	12	79	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
80	E F	1	1	Sack	rohe Häute —	62	80	Zwickau	Sächsische Stsb.	
81	E G D	—	1	„	Weizenmehl —	100	81	Reichenbach i/V. ob. B.	„	
82	E H	6015	1	Harrass	Packstroh —	—	82	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
83	E H C	2390	1	Kiste	leer —	55	83	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
84	E H N	67489	1	—	Kinderstuhl —	8	84	Mochbern	K. E.-D. Breslau	beschr.: Berlin.
85	E K	6476	1	Kiste	Betten u. Kleider —	35	85	München Centr. B.	Bayerische Stsb.	
86	E K	5213	1	„	Drucksachen (Kinderschriften)	33	86	Elberfeld Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
87	E M	5670	1	„	leer	14	87	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
88	E S	694	1	„	1 Patronenlaterne u. 12 Patronen	3	88	Berlin Ostb.	„	
89	E S	4021	1	Fass	leer —	29	89	Posen	K. E.-D. Posen	
90	E S	4661	1	Kiste	Seifenpulver —	31	90	Coblenz Rh.	K. E.-D. Köln	
91	E U	—	1	Sack	Kastanien —	19	91	Freiburg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
92	E W	—	1	Fass	Heringe —	157	92	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
93	F	3	1	—	eis. Behälter —	42	93	Duisburg	K. E.-D. Essen	
94	F	8	1	Koffer	Kleider —	43	94	München Centr. B.	Bayerische Stsb.	
95	F	10354	1	Ballen	Wollgarn —	114	95	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
96	F A S	6972	1	Kiste	Nähmaschine —	15	96	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
97	F B roth	—	1	Pack	leere gebr. Säcke —	23	97	Nawra	K. E.-D. Bromberg	
98	F C	1500	1	Ballen	bedruckter Nessel —	20	98	Hagen Oberhg.	K. E.-D. Elberfeld	
99	F G	1003	1	Sack	Glaubersalz —	—	99	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
100	F H	5070	1	Kiste	Glas —	—	100	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
101	F K	5633	1	Pack	Holzleisten —	8	101	Hamm	K. E.-D. Essen	
102	F K & Cie	100	1	Ballen	Leinen —	10	102	Neuenahr	K. E.-D. Köln	
103	F L	4715	1	Kiste	leer —	18,5	103	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
104	F R	36	1	—	Reisekorb mit Vorhängeschloss	24	104	Stendal	K. E.-D. Hannover	
105	F S	25	1	Sack	Kartoffeln —	97	105	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
106	F W	—	8	Tafeln	Eisenblech —	67	106	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
107	F W	I	1	Sack	Kohlrabi —	49	107	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
108	F W	570	1	Ballen	wollene Decken —	31	108	Magdeburg B.	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Rheydt.
109	F W B	37	1	Packet	Verpackungsmaterial	42	109	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
110	F W F	10	1	Pack	Wagendecken —	—	110	Volpriehausen	K. E.-D. Cassel	
111	F W M	1542	1	Kiste	Viehsalz —	35	111	Posen	K. E.-D. Posen	
112	F W S	446	1	Fass	leer —	30	112	Alzei	Direktion Mainz	
113	G	17	1	Ballen	gebund. Pferdehaare	142	113	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
114	G	40087	1	—	eiserner gelochter Ring	260	114	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
115	G	5590	1	Kiste	? —	29,5	115	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
116	G B	I	1	—	Schraubstock —	—	116	Herdecke-Vorhalle	K. E.-D. Elberfeld	
117	G B	5/6	2	Kisten	leer —	85	117	Altona	K. E.-D. Altona	
118	G F	6304	1	Ballen	Steppdecken —	25	118	Kolberg	Alt-Damm-Kolberger	mit Kolberg beschr.*)
119	G F O	4971	1	Kiste	Lampen u. Cylinder —	70	119	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
120	G G	—	1	Fass	Aepfel —	57	120	Hagen Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
121	G H	68/69	2	—	Eisentheile —	51	121	Hösel	K. E.-D. Essen	
122	G H	235	1	Kiste	leer —	9,5	122	„	„	
123	G H	3795	1	„	gef. —	50	123	Aachen	K. E.-D. Köln	
124	G H	5228½	1	Packet	Leinen	65	124	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
125	G K	—	1	Kiste	Stahlschienen —	—	125	Moabit	K. E.-D. Berlin	
126	G K	43	1	„	unbekannt —	—	126	Münder a. Deister	K. E.-D. Hannover	
127	G K	1355	1	„	1 Sack leere Säcke —	33	127	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
128	G K	3216/17	2	—	Körbe —	—	128	Radevormwald	K. E.-D. Elberfeld	
129	G N	3887	1	Kiste	div. Lebensmittel —	—	129	Neustadt a/H.	Pfalzbahn	
130	G N	1871	1	„	Tafelwaagen —	35	130	Posen	K. E.-D. Posen	
131	G P G	815	1	„	gefüllt —	64	131	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
132	G R	54	1	Ballen	Baumwollwaaren —	21	132	Bocholt	K. E.-D. Essen	
133	G R	215	1	Bund	Winkeleisen —	45	133	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
134	G S	III	1	Kollo	eiserne Walze —	—	134	Leipzig Magd. Bhf.	K. E-D. Halle a/S.	
135	G S	40	2	Kisten	gefüllt —	61	135	Verden	K. E.-D. Hannover	
136	G S	194	1	Ballen	Wollwaaren —	47	136	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
137	G T	—	1	Kiste	gefüllt —	35	137	Dalheim	K. E.-D. Köln	
138	G W	41	1	Korb	Käse —	35,5	138	Brackwede	K. E-D. Hannover	
139	H	1—6	6	Kisten	ger. Fische —	22	139	Mageburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
140	H	94	1	Sack	Guano —	—	140	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
141	H	3197	1	Fass	leer —	25	141	Nürnberg Centr. B.	Bayerische Stsb.	
142	H	—	1	Pack	2 Roster —	10	142	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
143	H	—	2	—	gusseis. Kanalisationstheile „Gully“	52	143	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
144	H	12	1	—	Herdplatte —	3	144	Wanne	K. E.-D. Essen	
145	H	828/829	2	Kisten	Zucker —	55	145	Lüttringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
146	H A M	739	1	Kiste	leer —	38,5	146	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
147	H B	103	1	Fass	leer —	20	147	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
148	H B	117	1	—	eisernes Fass —	—	148	Elberfeld	„	
149	H B F	2130/1	2	Kisten	leer —	70	149	Köln-Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	
150	H C F	77	1	Kiste	Bisquit --	26	150	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
151	H C	3421 3677	2	Kisten	leere Cigarrenkistchen	21	151	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
152	H D	—	1	Schliesskorb	? —	27	152	Dortmund K. M.	„	beschr.: Dortmund.
153	H D K	—	1	Block	Rothguss —	5	153	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
154	H E	1913	1	Kiste	Sägescheiben —	58	154	Augsburg	Bayerische Stsb.	
155	H F	100	1	„	1 Stange, 1 Gewicht, 1 □-Platte von Eisen	33	155	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
156	H F	78	1	Ballen	Seilerwaaren —	15	156	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
157	H F & Co	8089	1	Verschlag	Tisch —	15	157	München Centr. B.	Bayerische Stsb.	
158	H G	16930	1	Kiste	gef. —	34	158	Rheydt	K. E.-D. Köln	
159	H G E	469	1	—	Schraubenkuppelung	59	159	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
160	H H	1	2	—	Bohlen —	46	160	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	von Wien.
161	H H F	1	1	Packet	2 Kisten ger. Fische	7	161	Dresden-N. II	Sächsische Stsb.	
162	H K	325	1	Korb	Aepfel —	28	162	Magdeburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
163	H L	564	1	Verschlag	Zinkwaaren —	119	163	Darmstadt	Direktion Mainz	
164	H L	318 359	1 1	Pack „	Kinderstühle — Kinderstuhl —	5	164	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
165	H N	1423	1	Kiste	gefüllt —	15	165	Immendingen	Badische Stsb.	
166	H P S	80	1	„	Spielwaaren —	—	166	Herford	K. E.-D. Hannover	
167	H R	81	1	Ballen	unbekannt —	—	167	Lüneburg	„	
168	H S	1	1	Sack	Kartoffeln —	81	168	Kirchheim	K. E.-D. Cassel	
169	H S	15	1	„	Säcke —	14	169	Cassel U.	„	
170	H S	2407	1	Kiste	gefüllt —	—	170	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
171	H St	5989	1	„	leer —	28	171	Flensburg	K. E.-D. Altona	
172	H U S	62	1	Fass	leer —	4,5	172	Grevenbrück	K. E.-D. Elberfeld	
173	H V	76	1	Kiste	Stempelfarbe —	39	173	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
174	H V O	631/2	2	Kisten	(gefüllt) —	614	174	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Brüssel / Midi.
175	H W W	2841	1	Fass	ansch. Oel —	—	175	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
176	H Z	12625 12627	3	Pack	mahag. Stühle —	30	176	Barmen-Unterb.	K. E.-D. Elberfeld	
177	J B	26	1	Kollo	? —	—	177	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
178	J B	9274	1	Kiste	Kaiserblau —	33	178	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
179	J E	570	1	Pack	4 Bettstellen —	15	179	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
180	J F	3057	1	Kiste	leer —	—	180	Köln-Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	
181	J F C M	2110 2110 a	2	Kisten	Christbaumlichte —	30	181	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
182	J H	4997	1	Ballen	Scheuertuch —	51	182	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
183	J H	1080	1	Kollo	Springfedern —	—	183	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	

*) Der Ballen trägt eine alte Bezettelung von Berlin Stb. Datum nicht zu entziffern.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
184	J H & S	—	1	Sack	leere Getreidesäcke	27	184	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
185	J J	1	1	Tonne	Heringe —	153	185	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
186	J M	1846	1	Kollo	Ofen- (Kessel) Thür	30	186	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
187	J M	41	1	Sack	Leine —	20,5	187	Sterkrade	K. E.-D. Essen	beschr.: Sterkrade.
188	J M	5672	1	Fass	leer —	15	188	Posen	K. E.-D. Posen	
189	J M M	—	1	Sack	Aepfel —	38	189	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
190	J N	6190	1	Fass	Oel —	207	190	Vienenburg	K. E.-D. Magdeburg	
191	J P	267	1	Kiste	gefüllt —	18	191	Maulbronn	Württemberg. Stsb.	
192	J R	279	1	„	Cigarren —	21	192	Köln-G.	K. E-D. Köln	
193	J S	1622	1	Stück	eis. Handwagen —	335	193	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
194	J S & S	10091/2	2	Ballen	Federn —	—	194	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bekl.: Podgorze.
195	J Z	329	1	Pack	Stiele —	25	195	Hattingen	K. E.-D. Essen	
196	K blau	—	5	Kisten	Käse —	26	196	Wieren	K. E.-D. Magdeburg	
197	K	24	1	Kollo	3 Körbe, leer —	11	197	Vlotho	K. E.-D. Hannover	
198	K	52	1	Fass	Petroleum —	63	198	Niederschöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
199	K	84	1	Stück	Eisenplatte, 60 cm im Quadrat u. 8 cm stark	212	199	Plagwitz-Lindenau	K. E.-D. Halle a/S.	
200	K	476	1 1	— —	Handkoffer — Schliesskorb —	—	200	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
201	K	5003	1	Ballen	Tapeten —	41	201	Leipzig Mgdb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
202	K & A	3543	1	„	Leder —	68	202	Leipzig II	Sächsische Stsb.	Leipzig beschr.
203	K & B	10513	1	„	Manufakturw. —	83	203	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
204	K & C	3026	1	Kiste	leer —	24	204	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Altenburg.
205	K E	—	1	„	Teigwaaren —	15	205	Coblenz Rh.	K. E.-D. Köln	
206	K E	9927	1	—	l. Blechgefäss —	—	206	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
207	K G	73649	1	Stab	Rundeisen —	—	207	Wanne	K. E.-D. Essen	
208	K K roth	—	1	Tafel	Eisenblech —	7	208	Düsseld.-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
209	K K	733	1	Kiste	unbekannt —	60	209	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
210	K M L	36	1	„	Wäsche —	14	210	„	„	
211	K P F	23	1	„	Parfümerie —	9	211	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
212	K R	4673/4	2	Kisten	leer —	123	212	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
213	K S	8319	1	Stück	eiserne Stange —	—	213	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
214	K W E	22	1	—	Viehgitter —	—	214	Bremerhaven	K. E.-D. Hannover	
215	L	1/3	3	Säcke	leere Säcke —	62	215	Soest	K. E.-D. Cassel	
216	L	7	1	Fass	leer —	26	216	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
217	L	2347	1	Kiste	Wurst —	30,5	217	Herne	K. E.-D. Essen	
218	L	6422	1	„	? —	117	218	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
219	L B	27	1	Sack	Kartoffeln —	74	219	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
220	L G	26	1	Kiste	leer —	8,5	220	„	„	
221	L F	9190	1	„	Limburger Käse —	40	221	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
222	L H	1632	1	„	gefüllt —	45	222	Mochbern	K. E.-D. Breslau	beschr.: Dresden.
223	L H	14145	1	„	Spiegel —	95	223	Amberg	Bayerische Stsb.	
224	L J W	30	1	„	leer —	15	224	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
225	L K C	1095	1	Ballen	Tabak —	77	225	Hattingen	K. E.-D. Essen	
226	L O	16	1	Bund	2 Eisenrohre —	15	226	Dortmund B. M.	„	
227	L S	—	18	„	Schiefertafeln —	—	227	Eger	Sächsische Stsb.	
228	L S	28	1	Fass	anscheinend Oel —	70	228	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
229	L S	815	1	Korb	Eisenwaaren —	50	229	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
230	L T	363	1	Ballen	Wolldecken —	21	230	Coblenz Rh.	„	
231	M	—	1	Kiste	Stärke —	32	231	Dahlhausen Rhr.	K. E.-D. Essen	
232	M	25	1	—	buchene Pfoste —	27	232	Oelsnitz i/V.	Sächsische Stsb.	
233	M	39	1	Pack	leere Säcke —	15	233	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
234	M	13316	1	„	Blecheimer —	10	234	Lohr a. M.	Bayerische Stsb.	
235	M II	634	1	Sack	Suppenartikel —	10	235	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
236	M A V	986	1	—	Kette —	?	236	Ansbach	Bayerische Stsb.	
237	M B	1	1	Kanne	leer —	—	237	Kiel	K. E.-D. Altona	
238	M E	1296	1	Sack	Graupen —	14	238	Coblenz Rh.	K. E.-D. Köln	
239	M E	4410	1	Kiste	eis. Tischplatte —	22	239	Magdeburg H.	K. E-D. Magdeburg	
240	M F	3190	1	„	Rosinen —	15	240	München Centr. B.	Bayerische Stsb.	
241	M G W	1957	1	Tonne	Butter —	53,5	241	Dresden-N. II	Sächsische Stsb.	
242	M H	4619	1	Kiste	Zinkwaaren —	50	242	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
243	M M	1	1	Pack	leere Säcke —	17	243	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Radeberg.
244	M M	8	1	Fass	Oel —	210	244	Ansbach	Bayerische Stsb.	
245	M P	7058	1	Bund in Rupfen	eis. Stangen —	13	245	München Südb.	„	
246	M R G 1897	2810	1	Bierfass	leer, 54,3 l —	83	246	Kastel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
247	M S	—	2	—	leere Körbe —	9	247	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
248	N	8	1	Korb	Knollen u. Wurzeln	85	248	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
249	N K	1408	1	Fass	leer —	14	249	Wendelsheim	Direktion Mainz	
250	O	921	8	Kolli	eis. Weichentheile —	300	250	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
251	O B	5436	1	Kiste	Felldecken —	77	251	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
252	O F B	1934	1	Büchse	Soda —	46	252	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
253	O G	12	1	Bund	Betten —	—	253	Ellwangen	Württemberg. Stsb.	
254	O K	2599	1	—	eis. Klobenhalter —	—	254	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
255	O R	5	1	Korb	Kleider —	12	255	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
256	O R	26/28	3	Pack	6 Sessel —	51	256	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: nach Zollhaus.
	O R	29/33	5	„	Blumentische —	—				
257	P	3	1	Gestell	marinirte Fische —	35	257	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
258	P	86	1	—	Gusstheil —	5	258	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
259	P	90	1	—	Luppe —	38	259	Wipperfürth	K. E.-D Elberfeld	
260	P C	2421	1	Ballen	unbekannt —	15	260	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
261	P C	2423	1	Kiste	unbekannt —	59	261	„	„	
262	P D	12	1	„	leer —	149	262	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
263	P D	13	1	Verschlag	leer —	52	263	„	„	
264	P H	150	1	Kiste	Blech —	25	264	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
265	P H	200	1	„	verzinktes Eisenblech	94	265	Iserlohn		
266	P H S	66520	1	Bütte	gefüllt —	—	266	Butzbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Neuwied-Butzbach.
267	P M	14	1	Kollo	Budentheile —	20	267	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
268	P M	5294	1	Kiste	? —	14,5	268	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
269	P St	2	1	Packet	5 Kisten ger. Fische	17	269	Zeulenroda	Sächsische Stsb.	verkauft.
270	P W	15	1	—	Nachtschrank —	—	270	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
271	Q	1	1	Pack	5 Kisten Bücklinge —	19	271	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: nach Gross-Umstadt.
272	R	—	1	Koffer	gefüllt —	82	272	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M	
273	R C	33	4	Tafeln	Blech —	8	273	Hameln	K. E.-D. Hannover	
274	R F W	103	1	Verschlag	Fahrrad —	—	274	Wilmersdorf-Friedenau	K. E.-D. Berlin	
275	R G S	3537	1	Rolle	Messingblech —	14	275	Zittau	Sächsische Stsb.	beschr.: Zittau.
276	R / L	— / —	52	Kolli	Gusseisenw. —	206	276	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
277	R L	1243	1	Kiste	? —	10	277	Wanne	K. E.-D. Essen	
278	R L	5841	1	„	leer —	16	278	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
279	R S	32	1	„	Briefumschläge —	24	279	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
280	R T	281	1	Pack	Papier —	9	280	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
281	R V	42	1	Bund	Eisenwaaren —	18	281	Wengern	K. E.-D. Essen	
282	R W	322	1	Kiste	Maschinentheile —	22	282	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
283	S	—	1 / 1	— / —	Feuertopf — / Ofenroste —	21	283	Brilon	K. E.-D. Cassel	
284	S	2	1	—	Petroleumfass, leer, alt	35	284	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
285	S	4	1	Pack	kl. Eisenplättchen —	0,5	285	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
286	S	8	1	Sack	Brot —	20	286	Hagen Eilg.	K. E.-D Elberfeld	
287	S	20	2	—	Eimer mit Deckel —	—	287	Dorstfeld	K. E.-D. Essen	
288	S	64	1	Bund	Stahl —	69	288	Wanne	„	
289	S F	—	1	—	Haut —	50	289	Mainz	Direktion Mainz	
290	S F	38	1	Kiste	Zuckerwaaren —	16	290	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
291	S F	93	1	—	eiserne Welle —	17	291	Herne	K. E.-D. Essen	
292	S G	36	2	Kisten	Porzellan —	127,5	292	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
293	S H	634	1	Kiste	Papier —	58	293	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
294	S & H	6903	1	„	leere Flaschen —	26,5	294	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
295	S u. H	37	1	„	alte Wäsche —	55	295	Bremen H.	H. E.-D Hannover	
296	S K	I	1	Ballen	Hopfensäcke —	33	296	Mainburg	Bayerische Stsb.	
297	S M	1	3	Kisten	leer —	82	297	Kiel	K. E.-D. Altona	
298	S O	13056	1	Kiste	Thonverzierungen —	28	298	Mülheim a/Rhr.	K. E.-D. Essen	
299	S P	3114	1	„	? —	30	299	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Vallendar.
300	St	24	1	„	Eier —	10,5	300	Würzburg	Bayerische Stsb.	
301	St	609	1	—	1. Petroleumfass —	33	301	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
302	T	8/9	2	Kannen	leer —	6,5	302	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
303	T	156	1	Fass	leer —	65	303	Neuss	K. E.-D. Köln	
304	T weiss	60	1	Kollo	Ofentheil —	2,5	304	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
305	T A	48791	1	Kiste	Nähmaschine —	18	305	Aachen	K. E.-D. Köln	
306	T B	X	1	„	Wein —	53	306	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
307	T B	54	1	„	Muskatnüsse —	40	307	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
308	T K	4415	1	Fass	Oel —	206	308	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
309	[Zeichen]	583	1	—	leeres Fass —	33	309	Haslach	Badische Stsb.	
310	U P	75	1	Fass	Obst —	125	310	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
311	V	3453	1	Kiste	Kolonialwaaren —	6,5	311	Posen	K. E.-D. Posen	
312	V B	5318	1	—	1. Lattenkiste —	27,5	312	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
313	V D K	4531	1	Kiste	Gemälde —	—	313	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
314	V D S	585	1	—	1. eisernes Fass —	167	314	Posen	K. E.-D. Posen	
315	v K	1	1	—	Reisesack von braunem Segeltuch	11	315	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
316	W	—	1	Stück	Ofenknie —	—	316	Neumünster	K. E.-D. Altona	
317	W	—	2	—	gusseis. Säulen —	48	317	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
318	W	15	1	Sack	leere Säcke —	25	318	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
319	W	51	1	Pack	23 Kohlenlöffel —	8	319	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
320	W	1533/34	2	Fass	Farbe —	60	320	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
321	W	3833	1	Pack	leere gebrauchte Spahnkörbe	10,5	321	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
322	W	5862	1	Kiste	leer —	46	322	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
323	W D	46	1	„	leer —	12	323	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
324	W E	3729	1	Korb	Obst —	45	324	Duisburg	K. E.-D. Essen	
325	W G	845	1	Fass	leer —	7	325	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
326	W G / S	—	1	Kiste	unbekannt —	10	326	Wilmersdorf-Friedenau	K. E.-D. Berlin	

*) Von Hannover Nord 13/10. Waage 4.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
327	W H	48	1	Bolten	Schinken	10	327	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
328	W J	1098	1	Sack	Roggen	101	328	Lindern	K. E.-D. Köln	
329	W K	2874	1	Kiste	1 kl. Spiegel	15	329	Oelsnitz i/V.	Sächsische Stsb.	
330	W K	3	1	Bund	2 Besen	—	330	Kiel	K. E.-D. Altona	
	W K	14	1	„	2 alte Stühle	—				
331	W M	50	1	Kiste	leer	37,5	331	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
332	W P	45	1	Kollo	Böcke	14	332	„	„	
333	W R	49	1	Kiste	leer	19	333	„	„	
334	W R	52	1	Sack	Kartoffeln	69	334	Linden K	„	
335	W R	3767	1	Kiste	—	70	335	Vamdrup	K. E.-D. Altona	beschr.: Kopenhagen.
336	W S	726	1	„	Kerzen	15	336	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
337	W W	667	1	„	gestickte Wäschenummern	—	337	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
338	Z	100 1/3	3	Säcke	Samen	231	338	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Posen	
339	Z H J	9413	1	Ballen	Baumwollwaaren	20	339	Schulitz	K. E.-D. Bromberg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
340	Brsl.	42383	1	Wagen	Gasröhren	—	340	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
341	Stat. Deutz	—	1	Ballen	Leinen	—	341	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
342	El.	2 309	1	Wagen	Roheisen	—	342	Ü.-Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
343	Elb.	7	1	Ladung	künstlich. Dünger	—	343	Herrenhausen	K. E.-D. Hannover	
344	Els. L.	6439	1	Wagen	Pflastersteine	--	344	Dahlhausen Rhr.	K. E.-D. Essen	
345	Erf.	36092	1	„	1 Partie Pflastersteine	—	345	Herne	„	
346	Ess.	46447	1	„	Kalksteine	—	346	Oberhausen	„	
347	Essen	90018	1	„	Asche	—	347	Herne	„	
348	Falkenkrug	376	1	altes Bierfass	leer	17	348	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
349	Jos. Fliere	80	1	Kiste	Marktgut	37,5	349	„	„	
350	Signalbauanstalt C. Fiebrandt	—	1	—	Scheibe	211	350	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
351	Telegraph Grahle	42	1	Kiste	leer	14	351	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
352	Glaue	—	1	Koffer	(gefüllt)	15	352	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
353	Herf	377	1	altes Bierfass	leer	17	353	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
354	Huber	—	1	Ballen	Blasen	9	354	München Südb.	Bayerische Stsb.	
355	Kz	13512	1	Wagen	Kalksteine	—	355	Zabrze C. A.	K. E.-D. Kattowitz	
356	Köln	48343	1	„	feuerfeste Steine	—	356	Osterfeld S.	K. E.-D. Essen	
357	Köln	49134	1	„	Ziegelsteine	—	357	Dahlhausen Rhr.	„	
358	Conservenfabrik Gr. Lafferde E. G.	—	1	Blechbüchse	Kohlrabi	1	358	Tempelhof Rang. B.	K. E.-D. Berlin	
359	Frieda Luftig	81	1	Ballen	Betten usw.	58,5	359	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
360	Moser	—	1	Korb	Kleider	20	360	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
361	W. Notenberg	—	2	Kolli	Ofentheile	16	361	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
362	Pass	389	1	Korb	Bohnen	5,5	362	Kufstein	Bayerische Stsb.	
363	Preist	—	1	Kiste	Gemälde	7	363	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
364	A H u. Louis Pritzkow Berlin	—	1	Fass	leer	30	364	Berlin Ostb.	„	
365	Pug J S Mainz	—	1	Sack	Kornkaffe	76,5	365	Camberg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
366	Hermann Rochlitz C./S.	—	1	Stück	Jauchepumpentheil aus Guss	5	366	Butzbach	„	
367	Wegger	—	2	Kistchen	frisches Obst	12	367	Armsheim	Direktion Mainz	
368	Wittenberg	3	1	Kiste	Blechlochmaschine	49	368	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	mit Zollblei von Herbesthal.
369	Zirrgiebel	1587	1	„	gefüllt	20	369	Mainz	Direktion Mainz	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
370	—	5	1	—	Decke	80	370	Simbach	Bayerische Stsb.	
371	—	5	1	Brod	Zucker	12,5	371	Plattling	„	
372	—	11 u. 12	2	—	Schlösser	0,5	372	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
373	—	12	1	Ballen	leere Säcke	—	373	Düren	K. E.-D. Köln	
374	Schein	21	1	—	Pappschachtel	—	374	Köln H. B.	„	
375	P. Karte	26	1	Kiste	ausgestopfte Vögel	3	375	Hannover	K. E.-D. Hannover	von Alfeld nicht abgenommen.
376	—	27	1	Pack	2 Roster	—	376	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
377	P. Karte	27	1	Packet	Muster Schlössergeräthen	—	377	Bremen	K. E.-D. Hannover	von Geestemünde.
378	P. Karte	28	2	Kisten	elektrische Maschinen	—	378	„	„	
379	P. Karte	29	1	Schliesskorb	Kleidung	13	379	„	„	von Verden.
380	—	40/2	1	—	Schaukelpferd	8	380	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
381	—	118	1	—	eis. Knierohr	4	381	Thorn	K. E.-D. Bromberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
382	—	247	1	Holzkiste	— —	—	382	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
383	—	254	1	—	Waagschalenblatt, alt	1	383	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
384	—	356	1	Petroleumfass	leer —	—	384	Deutsch-Evern	„	Streckenfund.
385	—	357	1	Kiste	leer —	7,5	385	Bremen H.	„	
386	—	358	2	Kisten	leer —	18	386	„	„	
387	—	359	1	Rolle	Dachpappe —	16,5	387	Geestemünde Freihaf.	„	
388	—	360	1	Sack	Kartoffeln —	70	388	Bremen H.	„	
389	—	361	1	Schliesskorb	Damenbekleidung und eine Zither	40	389	Hannover N.	„	
390	—	362	3	—	einzelne Holzschuhe —	—	390	Minden	„	
391	—	363	1	Sack	Kartoffeln —	46	391	Rheda	„	
392	—	364	2	Paar	Holzschuhe —	2,5	392	Minden	„	
393	—	365	1	Kiste	vertrocknete Blumen	—	393	Detmold	„	
394	—	366	—	—	2 Sportwagen —	3 5	394	Hannover N.	„	
395	—	367	1	Kollo	6 Stück Kohlenschaufeln	8,5	395	„	„	
396	—	368	7	—	circa 1 m lange Bretter	28,5	396	Bremen H.	„	
397	—	369	3	Kolli	Eisentheile —	4	397	„	„	
398	—	370	1	Sack	Lumpen —	20	398	„	„	
399	—	371	1	Gestell	zu einer Badewanne —	1	399	„	„	
400	—	372	1	Kolli	fünf Korbdeckel —	3	400	„	„	
401	—	373	1	Sack	Oelanzug, 1 Maschinentheil	27	401	„	„	
402	—	374	1	Kolli	2 Bretter —	7,5	402	„	„	
403	—	375	1	altes Bierfass	leer —	22,5	403	„	„	
404	—	378	1	Kollo	alte Emballage —	9,5	404	„	„	
405	—	379	1	„	Lampenkugeln —	1	405	„	„	
406	—	380	1	Sack	Kartoffeln —	75	406	„	„	
407	—	381	1	Bund	rechteckige Kupferstangen	27	407	Lehrte	„	
408	—	1326	1	—	Maschinentheil —	15	408	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
409	—	2902	1	Fass	Oel —	18	409	Frkfrt. a/M. H.G.B.	„	
410	—	4082	1	Sack	Rollgerste —	54	410	Bad Tölz	Bayerische Stsb.	
411	—	4083	1	Kiste	Pfeffer —	8	411	„	„	
412	—	4252	1	Ballen	Putzwolle —	110	412	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
413	—	17176	1	„	Gummiwaaren —	—	413	Altendorf Essen Süd	„	
414	—	68370	1	Kübel	Margarine —	—	414	Essen Nord	„	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
415	M R H	—	1	Ballen	Tabak —	55	415	Düren	K. E.-D. Köln	
416		4/80	1	Kiste	gefüllt —	18	416	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
417		51	1	„	leere Flaschen —	32	417	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
418	O Hannover	38	1	„	leer —	17	418	Hannover N.	„	
419	A	3416	1	„	Schnapsgläser —	12	419	Konitz	K. E.-D. Danzig	
420	O	20865	1	Fass	Seife? —	29	420	Niemberg	K. E.-D. Magdeburg	
421	E	347	1	Sack	Baumwollgarn —	—	421	Düsseld.-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
422	F	2955	1	Kiste	? —	24	422	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
423	H	164	1	Ballen	Bücher —	38,5	423	Vamdrup	K. E.-D. Altona	beschr.: Kopenhagen.
424	JR & Comp.	39	1	Kiste	leer —	9	424	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
425	SS	2612	1	Fass	leer —	33	425	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
426	U	2081	1	Ballen	— —	80	426	Gaschwitz	Sächsische Stsb.	
427	R C	384	1	Kiste	Porzellan —	20	427	Westend	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
428	[illegible] u	500	1	Sack	Drahtstifte —	36	428	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
429	[illegible]	10736	1	Kiste	leer —	22	429	Tempelhof Ringb.	K. E.-D. Berlin	
430	K S / T C Luchsingen Hätzingen	18240	1	„	Wollfäden auf Papierspulen	70	430	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
431	Bc (russ. Adler)	—	2	Dosen	Fische —	8	431	Magdeburg B.	K. E.-D. Magdeburg	
432	I roth	—	1	Pack	Eisenwaaren —	4,5	432	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
433	I roth	59	1	—	Flacheisen —	15	433	Walsrode	K. E.-D. Hannover	
434	weiss O	—	6	Kolli	Ofenröhren —	25	434	Posen	K. E.-D. Posen	
435	weiss	—	1	Kollo	U-Eisen —	134	435	Spandau	K. E.-D Berlin	
436	blauer Strich	—	1	—	Gasrohr, 5,15 m lg. —	8,5	436	Potschappel	Sächsische Stsb.	
437	blauer Strich	—	1	Pack	25 eiserne Kohlenschaufeln	—	437	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
438	gelber Strich	—	1	Bund	eis. Ring (Ofentheil)	11	438	Laurahütte	„	
439	rother Strich	—	1	—	Eisenrohr —	17	439	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
440	rother Strich	—	12	Stück	Knieröhren —	113	440	Posen	K. E.-D. Posen	
441	— roth	—	1	—	Kette mit Ring und Haken	7	441	Kosten	„	
442	schwarzer Strich	—	1	Kollo	Eisenform —	42	442	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
443	weisser Strich	—	1	Bund	Bandeisen —	23	443	Hagen-Oberhagen	K. E-D. Elberfeld	
444	weisser Strich	—	1	Stange	Eisen —	30	444	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
445	weisser Strich	—	3	Stangen	Flacheisen —	33,5	445	Kamenz	„	
446	— weiss	—	7	—	Gasrohre —	15	446	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
447	Strich weiss	—	1	Bund	Thürbänder —	25	447	Sensburg	„	
448	roth ><	—	1	„	Draht —	—	448	Schönberg	Sächsische Stsb.	
449	roth ><	—	4	Stück	Gusstheile —	139	449	Kappel	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
450	—	—	1	—	Ascheimer, verzinkter	4,5	450	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
451	—	—	1	—	Ausziehtisch —	51	451	Mainz	Direktion Mainz	
452	—	—	1	Pack	3 Backkörbe —	17	452	Idstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
453	—	—	2	Ringe	Bandeisen, 5 mm und 11 mm Breite	30	453	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
454	—	—	3	—	Bastdecken —	—	454	Aachen	K. E.-D. Köln	
455	—	—	1	Ballen	Bäume —	27	455	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
456	—	—	1	„	leb. Bäume —	54	456	Beucha b/Br.	Sächsische Stsb.	
457	—	—	1	„	Baumwollwaaren —	17	457	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
458	—	—	1	Blechflasche	Benzin —	44	458	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
459	—	—	1	Sack	Betten —	23	459	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
460	—	—	1	„	Betten —	54	460	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
461	—	—	1	Kollo	Bettrahmen —	8	461	Posen	K. E.-D. Posen	
462	—	—	1	Pack	Bettstelltheile —	13	462	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
463	—	—	1	—	roth u. gelblich geblümte Bett- oder Tischdecke	1	463	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
464	—	—	8	—	runde Blechdeckel —	3	464	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
465	—	—	1	Korb	1 Blechflasche, Oel, Lack oder Firniss enthaltend	33	465	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
466	—	—	14	Stück	Blechröhren —	5	466	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
467	—	—	1	—	eichene Bohle —	52	467	Gr.-Auheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	Streckenfund.
468	—	—	2	Dosen	Bratheringe —	21	468	Regensburg	Bayerische Stsb.	
469	—	—	1	Gestell	5 Dosen Bratheringe	43,5	469	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
470	—	—	3	—	neue fichtene Bretter	—	470	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
471	—	—	4	Stück	Bretter —	—	471	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
472	—	—	84	—	Bretter —	580	472	Kreuznach	Direktion Mainz	
473	—	—	11	—	Bretter von Elsenholz, 8 m lang, 30 cm breit, 2,5 cm stark	—	473	Dahmsdorf-Müncheberg	K. E.-D. Bromberg	
474	—	—	1	Sack	Brot —	19	474	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
475	—	—	1	„	5 Laibe Brot —	—	475	Weckesheim	„	
476	—	—	1	Schliesskorb	Bücher —	49,5	476	Oberlahnstein	„	
477	—	—	1	Buffer	— —	—	477	Frkfrt. a/M. H.G.B.	„	bez.: Luino Nr. 21520.
478	—	—	44	Stück	Buffer —	464	478	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
479	—	—	12	—	Cementdielen —	192	479	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
480	—	—	7	—	eiserne Contregewichte	42	480	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
481	—	—	1	—	Decke —	—	481	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
482	—	—	1	Säckchen	Deckel	3	482	Cleve	K. E.-D. Köln	
483	—	—	2	—	eiserne Deckel	20	483	Steele N.	K. E.-D. Essen	
484	—	—	1	Rolle	Drahtseil	112	484	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
485	—	—	1	Bund	Düngergabeln	4	485	Mehltheuer	Sächsische Stsb.	
486	—	—	1	Ring	Eisendraht	10	486	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
487	—	—	1	„	Eisendraht	8	487	Menden	„	
488	—	—	1	—	Eisenplatte	19	488	Ostönnen	„	
489	—	—	1	Kollo	Eisenplatten	1,5	489	Harburg	K. E.-D. Altona	
490	—	—	1	„	Eisentheil	15	490	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
491	—	—	1	—	Eisentheil	112	491	Wanne	K. E.-D. Essen	
492	—	—	7	Pack	Eisentheile	26	492	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
493	—	—	1	Korb	Eisenwaaren	27	493	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
494	—	—	1	„	Eisenwaaren	25	494	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
495	—	—	1	Sack	gelbe Erbsen	50	495	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
496	—	—	1	—	Eisenblechplatte	—	496	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
497	—	—	1	—	eis. Fahrradständer (Gepäck)	3	497	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	Vlissingen-Dresden bez.
498	—	—	1	—	Fahrrad	20	498	Hanau West	K. E.-D. Frankf. a/M.	Schild mit Nr. 1613.
499	—	—	1	Gestell	Fahrrad	—	499	Wiesbaden	„	
500	—	—	1	—	Fahrradständer	5	500	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
501	—	—	2	Fässer	leer	—	501	Schwelm-Loh	K. E.-D. Elberfeld	
502	—	—	10	Stück	Fassunterlagen	108	502	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
503	—	—	1	Ballot	Federbett	8	503	Neckarau	Badische Stsb.	
504	—	—	3	—	Federblätter	3	504	Pforzheim	„	
505	—	—	1	—	Feuertopf	6	505	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
506	—	—	13	Stäbe	Flacheisen	—	506	Aplerbeck	„	
507	—	—	2	Bund	Flacheisen	108	507	Duisburg	„	
508	—	—	1	Stange	Flacheisen	19	508	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
509	—	—	1	„	Flacheisen	16	509	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
510	—	—	1	Kiste	Flanschen	80	510	Duisburg	K. E.-D. Essen	
511	—	—	1	„	Führungsstifte	56	511	Dortmund K. M.	„	
512	—	—	2	Kolli	Füllofen	54	512	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
513	—	—	2	Stück	Gasrohre	2 ,5	513	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
514	—	—	9	Bund	Gasröhren	75	514	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
515	—	—	1	Pack	49 Stück Gasschlüssel	6	515	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
516	—	—	2	—	eis. Geschränke	19	516	Wanne	K. E.-D. Essen	
517	—	—	1	Pack	eis. Haken	2	517	Schweidnitz-Ob.	K. E.-D. Breslau	
518	—	—	1	—	eis. Haken	2	518	Breslau O/S.	„	
519	—	—	1	Pack	Handkörbe	4	519	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
520	—	—	1	—	vierrädriger Handwagen	69	520	Darmstadt	Direktion Mainz	
521	—	—	1	Partie	Handwerkszeug für Maurer	—	521	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
522	—	—	1	—	Heizschlauch 12 m lg.	—	522	Wörth a/Rh.	Pfalzbahn	
523	—	—	1	Verschlag	2 grössere geschnitzte Holzkonsoltheile	8	523	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
524	—	—	1	Holzkoffer	(braun), gefüllt	51	524	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
525	—	—	1	Sack	Holzwaaren	—	525	Düsseld.-Derend.	„	
526	—	—	1	„	Infusorienerde	46	526	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
527	—	—	1	„	Kaffee	20	527	Mengede	K. E.-D. Essen	
528	—	—	1	—	Kammrad	16	528	München Centr. B.	Bayerische Stsb.	
529	—	—	1	Sack	Kartoffeln	50	529	Moabit	K. E.-D. Berlin	
530	—	—	1	„	Kartoffeln	95	530	Meiderich	K. E.-D. Essen	
531	—	—	1	„	Kartoffeln	80	531	Niedernhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
532	—	—	1	„	Kartoffeln u. Gemüse	91	532	Wilmersdorf-Friedenau	K. E.-D. Berlin	
533	—	—	1	„	Kartoffeln	70	533	Schönholz	„	
534	—	—	1	„	Kartoffeln	63	534	Weitmar	K. E.-D. Essen	
535	—	—	1	Kiste	Käse	5	535	Gleiwitz	K. E.-D Kattowitz	
536	—	—	1	Korb	Käse	54	536	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
537	—	—	1	—	eis. Kasten eines Kippwagens	104	537	Laskowitz	K. E.-D. Danzig	
538	—	—	1	—	Kette	254	538	Duisburg	K. E.-D. Essen	
539	—	—	2	—	Ketten, 6 u. 9 m lang	—	539	Bismarck i/W.	„	
540	—	—	2	—	Ketten	33	540	Nürnberg Centr. B.	Bayerische Stsb.	
541	—	—	1	Sack	Kieselerde	135	541	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
542	—	—	1	—	Kinderstuhl mit abgebrochener Lehne	—	542	Altenessen	K. E.-D. Essen	
543	—	—	1	Kiste	leer	5	543	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
544	—	—	1	—	Klappstuhl	4	544	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
545	—	—	1	Schliesskorb	Kleider	36	545	Frankf. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
546	...		1	Sack	alte Kleider	14	546	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	
547	—	—	1	„	Kleider, Kappus u. Linsen	19	547	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
548	—	—	1	„	Kleie	40	548	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
549	—	—	1	gelber Koffer	—	—	549	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
550	—	—	1	Koffer	? —	104	550	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
551	—	—	1	Sack	Knoblauch —	10	551	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
552	—	—	1	—	neuer Kohlenkasten	2	552	Posen	K. E.-D. Posen	
553	—	—	1	Bund	12 neue Körbe —	12	553	Ansbach	Bayerische Stsb.	
554	—	—	1	„	Körbe —	24	554	Asch	„	
555	—	—	4	Stück	leere Körbe —	2	555	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
556	—	—	1	Bund	Körbe —	8	556	Sonthofen	Bayerische Stsb.	
557	—	—	1	Korb	leere gebrauchte Körbe	9	557	Posen	K. E.-D. Posen	
558	—	—	1	Pack	leere Körbe —	8	558	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
559	—	—	1	—	Krahnenkette —	50	559	Duisburg	K. E.-D. Essen	
560	—	—	1	Sack	anschein. Kunstdünger	48	560	Troisdorf	K. E.-D. Köln	
561	—	—	3	—	eis. Lagerstücke —	3,5	561	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
562	—	—	1	—	Laternenstütze —	—	562	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
563	—	—	1	Bund	Latten —	22	563	Freiburg	Badische Stsb.	
564	—	—	1	Rolle	Leder —	58	564	Schönberg	Sächsische Stsb.	
565	—	—	1	„	Leder —	31	565	Wilmersdorf-Friedenau	K. E.-D. Berlin	
566	—	—	1	Kiste	Luftpumpe —	—	566	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
567	—	—	1	—	Maschinentheil —	500	567	Bruch	K. E.-D. Essen	
568	—	—	1	—	Maschinentheil —	3,5	568	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
569	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	13	569	Plagwitz-Lindenau	K. E.-D. Halle a/S.	
570	—	—	1	Verschlag	runde Maschinentheile, anscheinend 2 Schmiergelscheiben	84	570	Leipzig Th. B.	„	
571	—	—	1	—	Matratze —	21	571	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
572	—	—	5	—	Maulkörbe —	1	572	Seligenstadt	Direktion Mainz	
573	—	—	1	Pack	Messinghähne —	5	573	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
574	—	—	1	Gebund	Messingstreifen —	92	574	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
575	—	—	2	—	Milchkannendeckel —	2	575	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
576	—	—	1	—	schwarzer Musterkoffer	—	576	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
577	—	—	1	—	emaill. Nachtgeschirr	—	577	Altenessen	K. E.-D. Essen	
578	—	—	1	Kiste	eiserne Nägel —	104	578	Dortmund B. M.	„	
579	—	—	1	Korb	frisches Obst —	60	579	Schlochau	K. E.-D. Danzig	
580	—	—	1	Bund	5 neue Oelkannen —	3	580	Stuttgart H.	Württemberg Stsb.	
581	—	—	10	Kistchen	Ofenpolitur —	10	581	Heidelberg	Badische Stsb.	
582	—	—	20	—	Ofenroste —	81	582	München Centr. B.	Bayerische Stsb.	
583	—	—	1	—	Ofenschirm —	4	583	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	
584	—	—	2	—	gusseis. Ofentheile —	15	584	Görlitz	„	
585	—	—	1	Bund	12 Stangen Quadrateisen	84	585	Lübben	K. E.-D Halle a/S.	
586	—	—	1	—	Reibeisen —	—	586	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
587	—	—	1	Reisekorb	leer —	—	587	Hamburg H. (Gep.)	K. E.-D. Altona	
588	—	—	1	Gebund	Reisstroh —	25	588	Trechtingshausen	Direktion Mainz	*)
589	—	—	1	Reisekorb	— —	6	589	Guben	K. E.-D. Berlin	
590	—	—	1	Ballen	Reisstroh —	25	590	Spay	Direktion Mainz	auf der Strecke gef.
591	—	—	1	—	eis. Rohr, neu 2,5 m lg., 21 cm Ø	32	591	Riestedt	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
592	—	—	1	Bund	4 verz. Rohre —	20	592	Hattingen	K. E.-D. Essen	
593	—	—	2	—	eis. Röhren —	7	593	Magdeburg Elbeb.	K. E.-D. Magdeburg	
594	—	—	1	Bund	3 Rohrschellen —	18	594	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
595	—	—	1	—	gusseis. Rohrbogen	29	595	Guben	K. E.-D. Berlin	
596	—	—	1	Sack	Rübensäckchen —	50	596	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
597	—	—	4	Stangen	Rundeisen —	24	597	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
598	—	—	1	Pack	leere Säcke —	—	598	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
599	—	—	1	„	l. Säcke —	5	599	Oberglogau	K. E.-D. Kattowitz	
600	—	—	1	Bund	4 Säcke —	—	600	Mannheim Gep.-Abf.	Badische Stsb.	
601	—	—	2	Säcke	Säcke —	40	601	Freiburg	„	
602	—	—	1	Bund	leere Säcke —	20	602	München Südb.	Bayerische Stsb.	
603	—	—	1	Sack	leere Säcke —	61	603	Spandau	K. E.-D. Berlin	
604	—	—	1	Körbchen	leere Säcke —	—	604	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
605	—	—	1	Ballon	Salzsäure —	72	605	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
606	—	—	1	Bund	Schaufeln —	10	606	Stuttgart Gep.	Württemberg. Stsb.	
607	—	—	21 14	— —	eiserne Scheiben — alte Eisentheile —	213	607	Narsdorf	Sächsische Stsb.	
608	—	—	14	Säcke	Schmiedekohle —	800	608	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
609	—	—	1	Packet	Schnüre —	1,5	609	Neustadt a. W.-N.	Bayerische Stsb.	
610	—	—	1	Korb	6 Pack Schrauben —	15	610	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
611	—	—	1	—	kl. Schraubenschlüssel	—	611	Köln-Deutz	„	
612	—	—	1	Sack	Speck —	50	612	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
613	—	—	1	—	Spindelschraube —	3,5	613	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
614	—	—	1	Stange	Stahl, viereckig —	5	614	Heidelberg	Badische Stsb.	
615	—	—	2	Stangen	Stahl —	21	615	Warburg	K. E.-D. Cassel	
616	—	—	1	Bund	Stahl —	258	616	Moabit	K. E. D. Berlin	
617	—	—	1	Stange	Stahl —	8	617	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
618	—	—	10	Stück	runde Stahlscheiben	43	618	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
619	—	—	4	„	Standbäume —	—	619	Leipzig Magd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	

*) Auf Strecke: Trechtingshausen-Bingerbrück am 3./11. gefunden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
620	—	—	1	Korb	Stiefel und Obst —	6	620	Heidelberg Gep.-Abf.	Badische Stsb.	
621	—	—	3	Pack	36 Stiefeleisen —	1	621	Regensburg	Bayerische Stsb.	
622	—	—	1	Sack	leere Streichholzdosen	—	622	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
623	—	—	1	Pack	2 Stühle —	—	623	Weisswasser	K. E.-D. Halle a/S.	
624	—	—	1	„	Stühle —	—	624	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
625	—	—	1	Kiste	eis. Tafeldezimalwaage	15	625	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
626	—	—	2	—	eiserne Träger —	75	626	Oelsnitz i. V.	„	
627	—	—	1	Ballen	Tuch —	11	627	Soest	K. E.-D. Cassel	
628	—	—	2	Blechbüchsen	ansch. Vaselin —	13	628	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
629	—	—	2	—	Viehgitter —	—	629	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
630	—	—	14	Rollen	Wachstuchdecken —	—	630	Mallmitz	K. E.-D. Breslau	*)
631	—	—	1	—	eiserne Walze —	108	631	Altona (Gep.)	K. E.-D. Altona	von Klosterthor.
632	—	—	1	weisser Schliesskorb	Wäsche —	13	632	Oberbrecken	K. E.-D. Frankf. a/M.	
633	—	—	1	Schliesskorb	Wäsche, Kleider u. Bücher	33	633	Altfelde	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
634	—	—	1	Sack	Wäscheleinen —	11	634	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
635	—	—	1	—	Waschbrett —	2	635	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
636	—	—	1	—	alter Waschkorb —	4,5	636	Ruhland	K. E.-D. Halle a/S.	
637	—	—	1	Stück	eiserne Welle —	1 000	637	Finsterwalde	„	7 m lg.
638	—	—	1	Stange	Winkeleisen —	9,5	638	Pottschappel	Sächsische Stsb.	
639	—	—	1	Stück	Winkeleisen —	15,5	639	Zoblitz	„	
640	—	—	1	Pack	Zahnradstange mit Schraubengewinde	—	640	Rauxel	K. E.-D. Essen	
641	—	—	1	Verschlag	Zahnrad —	—	641	Bochum Süd	„	
642	—	—	2	—	eiserne Zangen —	6	642	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
643		—	1	Tafel	Zinkblech —	8	643	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
644	—	—	1	—	Zinkrohr —	10	644	Witten W.	K. E.-D. Essen	
645	—	—	1	Sack	Zwiebel, Sellerie, Kappus, Carotten	14	645	Essen H. B.	„	

*) Streckenfund. Theilweise vom Zuge entzwei gefahren.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 23. 22. März 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Die Usuipassbahn; vereinigter Zahnrad- und Reibungsbetrieb auf einer Hauptbahn in Japan.

Von F. Baltzer in Tokio.

(Fortsetzung aus Nr. 22).

Die ersten vier Zahnradlokomotiven Abt'scher Bauart waren in der Fabrik von Kessler & Co. in Esslingen (Württemberg) bestellt und wurden im Jahre 1892 nach Japan abgesendet, nachdem die wichtigsten Abmessungen aller Theile, ihre Einzelheiten sowie die Zeichnungen von dem berathenden englischen Ingenieur der japanischen Staatsbahnen in London, wie üblich, eingehend geprüft und ausdrücklich genehmigt worden waren. Die Anordnungen stimmen im allgemeinen mit denen zahlreicher, aus derselben Fabrik hervorgegangener Lokomotiven für andere Zahnradbahnen, z. B. die Harzbahn, überein, auch sind Anstände irgend welcher Art bei der Prüfung der Zeichnungen und der Ausführung nicht erhoben worden. Durch Einschränkung der Spurweite auf $^3/_4$ der in Europa üblichen entstehen natürlich Unbequemlichkeiten für die Konstruktion der Lokomotive, namentlich Schwierigkeiten für die Anordnung der Feuerkiste und die Gewinnung hinreichender Heizfläche, die indessen bei anderen Schmalspurbahnen wiederholt erfolgreich überwunden worden sind, wie das Beispiel der Maschinen für die bosnischen Zahnradbahnen von nur 76 cm Spurweite beweist. Die Lokomotiven trafen anfangs des Jahres 1893 in Japan ein und wurden sogleich in Tokio in den Staatsbahnwerkstätten von Shinbashi zusammengesetzt. Die Maschinen sind $^3/_3$-gekuppelte Tenderlokomotiven mit zwei völlig getrennten Dampfmaschinen*); die beiden Cylinder der Reibungsmaschine, die auf die sechs Triebräder von 900 mm Durchmesser arbeiten, haben 340 mm Durchmesser und 500 mm Kolbenhub; die beiden Cylinder der Zahnradmaschine, welche die gekuppelten beiden Zahnräder von 573 mm Theilkreisdurchmesser antreiben, haben den gleichen Durchmesser, aber nur 400 mm Hub. Der Radstand der Maschinen beträgt bei 9,10 m Gesammtlänge von Buffer zu Buffer nur 3,60 m, und das Dienstgewicht 34 bis 35,5 t. Die Feuerkiste liefert 8 qm und die vorhandenen 192 Heizröhren liefern 67, also beide zusammen eine Heizfläche von 75 qm, während die Rostfläche sich auf 1,72 qm beläuft, so dass demnach die Heizfläche nur $43^1/_2$ Mal so gross ist, als letztere. Der Kesseldruck beträgt 12, der mittlere Arbeitsdruck in den Dampfcylindern 7—8 Atmosphären. Der Inhalt der Wasserbehälter beläuft sich auf 3 cbm und der Kohlenvorrath auf 1 000 kg; ausserdem werden noch 500 kg Kühlwasser mitgeführt. Der grösste Achsdruck der Maschinen beträgt 12 t.

Diese Maschinen sollten bedingungsgemäss imstande sein, ein Zuggewicht von 100 bis zu 120 t auf der Steilrampe von 1 : 15 mit einer Geschwindigkeit von 8 km in der Stunde zu befördern. Sowohl bei den ersten Probefahrten als auch demnächst im regelmässigen Betriebe wurde diese Leistung von dem japanischen Personal nicht annähernd erreicht, vielmehr ergab sich, dass die Lokomotiven im allgemeinen nur $^2/_3$ von dem vorgeschriebenen Zuggewicht, nämlich 60 bis 70 t, also durchschnittlich 6 bis 7 beladene Güterwagen mit 7,5 bis 8 km Stundengeschwindigkeit zu ziehen vermochten. Dieser Misserfolg wurde nun von den englischen Berathern hauptsächlich auf den Fehler der zu gering bemessenen Heizfläche zurückgeführt. Es erscheint jedoch in hohem Grade zweifelhaft, ob nicht vielmehr gerade die anfänglich fehlerhafte Behandlung der Maschinen, insbesondere die falsche Bedienung der Feuerung und der Doppelmaschine, Verwendung minderwerthiger japanischer Kohle, Ueberanstrengung des Kessels durch zu rasches Fahren, kurzum allerhand Fehler, welche nachweislich vorgekommen sind, einen wesentlichen Theil der Schuld an den Misserfolgen tragen. Es war seiner Zeit von den Fabrikanten ausdrücklich beantragt worden, dass ein erfahrener Monteur die Zusammensetzung der Maschinen überwachen und die japanischen Lokomotivführer in der Behandlung der vereinigten Reibungs- und Zahnradmaschine, (die eine besondere Kenntniss und

*) Abbildung im „Engineering" 1894, S. 508.

Erfahrung voraussetzt, unterweisen sollte. Diesem Antrage wurde seitens der japanischen Behörde leider nicht entsprochen und die Folge war, dass thatsächlich mancherlei verhängnissvolle Fehler nicht ausblieben. Kam es doch beispielsweise vor, dass ein zum Oelen des Zahngetriebes und der Zahnstange vorgesehener Apparat vom Lokomotivführer Monate lang mit Wasser statt mit Oel gespeist wurde.*) Auf der anderen Seite scheint man aber auch bei dem Bau der Lokomotiven in der Fabrik nicht die erforderliche Sorgfalt beobachtet zu haben, denn alsbald nach dem Zusammenbauen in Tokio mussten verschiedene Abänderungen vorgenommen werden, nach deren Ausführung die Maschinen besser arbeiteten. Der damalige fremde Rathgeber der Eisenbahnverwaltung, Pownall, berichtet darüber eingehend an die japanische Behörde und erwähnt folgende Abänderungen, die in Shinbashi veranlasst wurden:

1. Berichtigung des Sicherheitsventils, um eine Steigerung des Dampfdruckes über die Grenze von 12 Atmosphären zu verhindern;
2. Ersatz der bei 12 Atmosphären Kesseldruck angeblich nicht sicher wirkenden Dampfinjektoren von Körting durch andere;
3. Einschränkung der Mündung des Blasrohres, wobei der ringförmige Zwischenraum von $^5/_8$ auf $^1/_2$ Zoll und die Oeffnung von 4 auf $3^1/_2$ Zoll Durchmesser verringert wurde (der Werth dieser Abänderung erscheint in hohem Grade zweifelhaft);
4. Einsatz eines neuen Keils mit stärkerem Anzuge in den Kreuzkopf der Kolbenstangen, da bei dem vorhandenen ein Anstossen an den Krummzapfen der Triebräder zu befürchten stand;
5. an den Kuppelstangen musste, da sie bei der Bewegung an den Ausschnitt im Lokomotivrahmenblech anstreiften, $^1/_8$ bis $^3/_{16}$ Zoll abgenommen werden;
6. die Platte, auf der die äussere Schieberbewegung befestigt war, zitterte, weil zu schwach, bei heftigem Arbeiten der Maschine und zeigte Ausschläge von $^3/_{16}$ Zoll; sie musste deshalb durch Blech und Winkeleisen versteift werden;
7. endlich mussten die Sandstreuer verändert werden, weil der Sand feucht wurde, und sie infolge dessen nicht zuverlässig wirkten.

Inwieweit die Aufstellung dieses Sündenregisters wirklich berechtigt war und inwieweit es der ausführenden Firma zur Last gelegt werden darf, kann natürlich heute kaum mehr festgestellt werden. Sollten vielleicht die englischen Ingenieure an dem Erzeugniss der deutschen Industrie eine besonders scharfe und missgünstige Kritik geübt haben, da sie es unangenehm empfanden, dass in die seither unbestrittene Domäne ihrer Lieferungen für die japanischen Eisenbahnen deutscher Wettbewerb einzudringen drohte? Es wäre nur allzu menschlich empfunden und gehandelt!

Jedenfalls konnte der Vertreter der deutschen Firma mit Leichtigkeit einzelne Bemängelungen widerlegen oder auf Irrthümer und Vorurtheile der begutachtenden englischen Ingenieure zurückführen. Die Sandstreuer waren z. B. beanstandet, weil der englische Ingenieur für den Lokomotivdienst in Japan eine besondere Bauart sich hatte patentiren lassen, die er hier gern verwendet gesehen hätte. Daher war der deutsche Sandstreuer mangelhaft. Die Injektoren hatten nicht gut gearbeitet, weil man die Maschine bei der Bergfahrt höchst ungewöhnlicher und jedenfalls unnöthiger Weise in verkehrter Stellung mit dem Schornstein nach hinten verwendet hatte. Wenn die Maschine in ihrer richtigen Stellung fährt, so wirken bei der starken Längsneigung nicht nur die Injektoren besser, sondern es bleibt auch der obere Theil der Feuerkiste mehr vom Wasser bedeckt, die Dampfentwickelung ist lebhafter und es wird weniger Wasser in den Dampfdom mitgerissen. Andere Anstände erklärten sich in gewissen Anschauungen der englischen Gutachter, die natürlich fremden, ihnen nicht geläufigen Anordnungen mit Misstrauen oder Vorurtheil entgegentraten. In Bezug auf die allgemeine Beschaffenheit der Arbeit und des Materials war freilich die Bemängelung leider nicht unberechtigt; es kann an dieser Stelle mit Bezug hierauf der Esslinger Fabrik ein schwerer Vorwurf nicht erspart werden: obgleich nämlich anfangs der englische Ingenieur in London mit Hartnäckigkeit auf der Forderung bestanden hatte, dass die Lokomotiven gerade in der Esslinger Fabrik gebaut werden sollten, hat diese schliesslich, infolge besonderer Umstände, die Maschinen thatsächlich **nicht** geliefert, sondern, wie sich später herausstellte, die Anfertigung der Maschinen unter der Hand an die mit ihr in Verbindung stehende **italienische** Fabrik in **Saronno** übertragen; auch der beaufsichtigende englische Ingenieur in London scheint befremdlicher Weise gegen dieses eigenthümliche Vorgehen nicht eingeschritten zu sein, sondern hat die in Italien hergestellten Lokomotiven demnächst geprüft, bedingungsgemäss gefunden und unbedenklich abgenommen. Wie sich dann ergab, zeigten die Maschinen mancherlei wirkliche Mängel, wenn man auch nicht behaupten kann, dass diese an den Minderleistungen der Lokomotiven Schuld seien; die italienische Fabrik besass eben nicht die eingehende Kenntniss und langjährige Erfahrung im Bau von Zahnradlokomotiven, wie sie der Esslinger Firma zur Seite stand. Das Verfahren dieser letzteren erscheint jedenfalls als ein starker Missgriff, der scharfe Missbilligung verdient, und die ganze Angelegenheit verlief in ihren Folgen für die deutsche Industrie um so nachtheiliger, weil das ungünstige Urtheil über die angeblich aus Deutschland stammende Lieferung thatsächlich berechtigt war und daher von der fremden Konkurrenz schonungslos gegen den deutschen Namen ausgebeutet wurde, während die hervorgetretenen Mängel streng genommen gar nicht der deutschen Industrie zur Last zu legen waren. So hatten sich denn alle Umstände vereinigt, um den Erfolg der von Deutschland kommenden Lieferungen zu vereiteln. Ein Verfahren, wie es hier seitens der Esslinger Firma beliebt wurde, sollte im Interesse der heimischen Industrie unter allen Umständen vermieden werden; der in solchen Fällen angerichtete Schaden bleibt auch für die Zukunft gar nicht abzusehen und die deutsche Arbeit wird auf Jahre hinaus selbst auf anderen verwandten Gebieten bei den betreffenden Behörden des Auslandes in Misskredit gebracht. Mögen die Maschinen auch im Anfange durch fehlerhafte Behandlung starke Beschädigungen erhalten haben, dass sie in mancher Hinsicht von vornherein Mängel besassen, unterliegt keinem Zweifel; die Lokomotiven haben fortgesetzt zu Klagen Veranlassung gegeben und demnächst im Betriebe wiederholten Ausbesserungsarbeiten an einzelnen Theilen unterworfen werden müssen; insbesondere hat die zu schwache Konstruktion des ganzen Rahmenbaues mehrfach zu umfangreichen Abänderungen Veranlassung gegeben. Die gegenseitige Stellung der beiden gekuppelten Zahnräder war bei einzelnen Maschinen nicht richtig montirt, indem die Stellung der Zähne bei beiden Achsen nicht genau übereinstimmte; dies machte natürlich den Zahneingriff unmöglich und musste abgeändert werden. Hätte man von vorherein einen Monteur aus Deutschland mitkommen lassen, so hätte dieser den Fehler, der auf einer Vertauschung der beiden äusseren Zahnradscheiben beruhte, natürlich beim Zusammenbauen der Maschinen sofort gefunden und von Anfang an beseitigt. Von Seiten der Japaner ist übrigens nicht einmal versucht worden, die deutsche Firma für die erwähnten Mängel haftbar zu machen, obwohl dies nach den Lieferungsbedingungen wohl zulässig gewesen wäre; daraus darf wohl gefolgert werden, dass man sich in Japan in der Sache keineswegs sicher fühlte, in Anbetracht der schlimmen Behandlung, die den Lokomotiven thatsächlich von Anfang an widerfahren war. Dass man die Maschinen in Japan von vornherein nicht mit der erforderlichen Vorsicht behandelt hatte, geht unter anderem daraus hervor, dass an der ersten Maschine nach Berichtigung der falschen Zahnradstellung bei der Versendung von Tokio nach Yokogawa unterwegs während der Fahrt der äussere Dampfcylinder der

*) Vergl. S. 114 des Aufsatzes „The Usui Mountain Railway, Japan"; Paper-Nr. 2822 von A. W. Pownall in den „Minutes of Proceedings" des Londoner Ingenieurvereins, Bd. 120, Sitzung 1894—95, Theil 11.

linken Seite zertrümmert wurde, da die Breitenabmessungen der Maschine den Bauten auf der Strecke nicht entsprachen; die Maschine musste mit einem Cylinder weitergefahren und der Schaden demnächst in Karuizawa ausgebessert werden.

Die ersten Proben mit den Maschinen wurden im Januar 1893 gemacht und dann vom 21.—24. Februar bei verhältnissmässig günstigem, trockenem Wetter im ganzen 12 eigentliche Versuchsfahrten mit den verschiedenen Lokomotiven unter Beobachtung der Fahrzeit und der Zuglast angestellt. Dabei ist hervorzuheben, dass im Anfange vielfach zu wenig Expansion angewendet und bei geringerer Zugbelastung zu schnell gefahren wurde, so dass der Dampf-, Wasser- und Kohlenverbrauch über das Maass des Erwarteten wesentlich hinausging. Die Maschinen konnten mit etwa 40 t Zuglast zwar den Dampf halten, und erreichten mit $5^3/_4$—7 Atmosphären Kesseldruck ihr Ziel, aber das Wasser im Kessel war vom Wasserstandsglase vollständig verschwunden. Ferner wurde die Fahrgeschwindigkeit in unzulässiger Weise übertrieben, indem bei der Bergfahrt auf der Steilrampe mehrfach mit 10,6 bis sogar 11,9 statt 8 km in der Stunde gefahren wurde. Die Lokomotivführer konnten mangels anderer Mittel ihre Fahrgeschwindigkeit nur an den Viertelmeilenpfosten beurtheilen, was natürlich nicht genügte, um die vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit von 8 km/Std. genau zu erzielen.

Dabei wurde völlig übersehen, dass bei einer so gewaltigen Arbeitsleistung, wo es gilt, einen 100 t schweren Zug in je einer halben Stunde auf Höhen von 250 und 300 m zu befördern, schon eine ganz geringe Steigerung der Geschwindigkeit eine grosse Mehrbelastung der Maschine darstellt. Zu Anfang versagten die Maschinen in einzelnen Fällen sogar vollständig und kamen mitten auf der Steilrampe zum Stillstande. Dies war darauf zurückzuführen, dass die Doppelmaschinen von Anfang an nicht richtig benutzt wurden. Es ist nicht zweifelhaft, dass man durch fehlerhafte Bedienung der kombinirten Reibungs- und Zahnradmaschine ein völliges Versagen der Leistung herbeiführen kann. Vor allen Dingen kommt es darauf an, dass beim Anfahren auf der Zahnradstrecke zunächst die Zugkraft der Reibungsmaschine so vollständig wie möglich ausgenutzt wird, d. h. dass diese soviel Arbeit als möglich übernimmt, ehe die Reibungstriebräder zu schleudern beginnen. Fast allmählich darf dann die Zahnradmaschine bei der Arbeit betheiligt werden, um eine Steigerung der Geschwindigkeit bis auf das vorgeschriebene Maass herbeizuführen, wobei indess sorgfältig darauf zu achten ist, dass der Dampfdruck nicht zu sinken anfängt, vielmehr stets nahe an der zulässigen Maximalgrenze bleibt. Um dies zu erreichen muss natürlich auch der Heizer seine volle Schuldigkeit thun. Die Adhäsionscylinder sind nämlich so bemessen, dass sie bei guter Adhäsion auch diejenige volle Zugkraft entwickeln können, die dem Adhäsionsgewicht bei Neigungen bis etwa 1:40 entspricht; andererseits sind auch die Zahnradcylinder gross genug, um bei schlechter Adhäsion das ihnen zufallende Mehr an Zugkraft noch mit zu übernehmen. Im Interesse einer guten Dampfausnutzung ist für beide Maschinen auch Expansion vorgesehen. Bei voller Arbeit der vier Cylinder mit voller Füllung ist natürlich der Dampfverbrauch sehr bedeutend und wird bei gesteigerter Geschwindigkeit ein so übermässiger, dass in kurzer Zeit bei stark sinkendem Kesseldruck ein Ermatten und schliesslich völliger Stillstand der Maschine eintritt. Dieser Vorgang hat sich bei den Probefahrten thatsächlich wiederholt abgespielt, und es ist nicht unwahrscheinlich, dass durch zu rasches Anfahren mit beiden Maschinen in voller Arbeit und ohne Expansion des Dampfes die Lokomotiven nicht nur überanstrengt, sondern ihnen geradezu bleibende Schäden zugefügt worden sind. Alles dies wäre natürlich vermieden worden, wenn man die richtige Unterweisung des Lokomotivpersonals durch einen mit der Behandlung der Maschinen wohl vertrauten deutschen Monteur angenommen hätte; den zugezogenen englischen Ingenieuren fehlte es zu jener Zeit gleichfalls an jeder genaueren Kenntniss und Erfahrung auf diesem Spezialgebiete. In der Folge lernte man ja etwas besser mit den Lokomotiven umgehen und die Fälle des völligen Versagens wiederholten sich später nicht mehr, aber die vertraglich ausbedungene Last von 100 t konnten die Maschinen nach wie vor nicht ziehen; auch gegenwärtig wagt man nicht, ihnen mehr als etwa 70 t Zuggewicht zuzumuthen. Der Hauptfehler ist augenscheinlich die falsche Vertheilung der Leistung auf Adhäsion und Zahnrad; sobald man die Adhäsionsräder bis zum Schleudern antreibt, hört ihre Wirksamkeit völlig auf und die Zahnradmaschine, der in diesem Augenblick die ganze Arbeit aufgebürdet wird, ist für sich allein dieser dann nicht gewachsen. Da aber die Zahnräder nicht ausweichen können — es müssten denn die eigenen Zähne oder die der Zahnstange brechen —, so ist zu befürchten, dass eine solche Ueberanstrengung die Maschine in ihren Organen beschädigt.

Die Firma Rinecker, Abt & Co. in Würzburg, die als die Inhaberin der Abt'schen Patente die Lieferung der Lokomotiven nach Japan vermittelt hatte, erbot sich nun, durchdrungen von der Ueberzeugung, dass keiner der zu Tage getretenen Arbeitsmängel geeignet war, die Leistungsfähigkeit der Maschinen wesentlich zu beeinträchtigen, gründlichste Abhilfe zu schaffen; sie erbot sich, auf eigene Kosten einen Monteur nachträglich nach Japan zu senden, der die Schäden an den vier Lokomotiven ausbessern und die japanischen Bediensteten gründlich anlernen sollte; die Firma verpflichtete sich sogar, vier schwerere Lokomotiven nach der damals bekannten besten Bauart, von der Fabrik in Winterthur, der auf diesem Gebiet die längsten Erfahrungen zur Seite stehen, zu demselben Preise wie die ersten vier Maschinen — für 2800 £ = 57500 ℳ das Stück — zu liefern; diese Lokomotiven sollten den für die Libanonbahn von Beirut nach Damaskus gebauten genau entsprechen und mit einer Achse mehr ausgerüstet, an Heizfläche 20 qm, an Dienstgewicht 7 t mehr aufweisen wie die ersten Maschinen; etwas vollkommeneres existirte damals auf diesem Gebiete schwerlich irgendwo in der Welt. Auch anderweite Vereinbarungen mit den weitgehendsten Garantien waren noch getroffen wegen Lieferung weiterer Maschinen durch die Fabrik von Krauss & Co. in Deutschland, deren neueste Zahnradlokomotiven für die Schafbergbahn völlig befriedigend ausgefallen waren; alles vergeblich! Die Engländer hatten inzwischen ihren Zweck längst erreicht, es war schleunigst unter der Hand mit der Firma Beyer, Peacock & Co. in Manchester wegen Lieferung zunächst von zwei Zahnradlokomotiven für die Usuipassbahn abgeschlossen worden, und in Deutschland hatte man das Nachsehen!

Während man früher bei Bestellung der ersten Lokomotiven in Deutschland ausdrücklich ein möglichst geringes Dienstgewicht verlangt hatte, nahm man jetzt ohne weiteres 19 bis 20 t Mehrgewicht in den Kauf, das man also bei jeder Fahrt ohne besonderen Vortheil mit in die Höhe zu schleppen hat. Dem Dienstgewicht von 54,5 t entsprechend, beträgt die Heizfläche bei den neuen Maschinen rund 120 qm, die Rostfläche 1,87 qm, sodass sich ein Verhältniss beider von 64 ergibt. Der Radstand ist von 3,60 auf 5,64 m gesteigert, und wie bei den Libanonmaschinen eine vierte, Bisselachse als vordere Laufachse in besonderem Drehgestell hinzugefügt. Der feste Radstand beträgt 3,96 m; die Cylinder der Reibungsmaschine haben 0,393 m Durchmesser bei 0,51 m Hub, die der Zahnradmaschine 0,303 m Durchmesser und 0,432 m Hub. Der Triebraddurchmesser misst 0,914 m, der Kesseldruck beträgt 12 Atm. Die Maschinen führen 5,2 cbm Speisewasser und 1,52 t Kohlenvorrath. Diese Lokomotiven sollten Züge von 100 t Gewicht mit 8 km Stundengeschwindigkeit befördern und haben dieser Bedingung wohl auch thatsächlich voll entsprochen, nachdem die deutschen Maschinen das Versuchsobjekt gewesen waren, an dem die Japaner gelernt hatten. Die Engländer hatten es einmal wieder meisterhaft verstanden, sich von anderen die Kastanien aus dem Feuer holen zu lassen, und ernteten nun noch den Ruhm dazu. Auch späterhin sind noch weitere Bestellungen dieser schweren Maschinen nach England an dieselbe Firma ergangen, während man über die fälschlich sogenannten deut-

schen Lokomotiven nach wie vor leider nur wenig schmeichelhaftes zu hören bekommt.

Hinsichtlich der verschiedenen verwendeten Kohlen stellte sich im Verlaufe der Versuche heraus, dass bei der Karatsukohle wesentlich bessere Ergebnisse erzielt wurden, als bei der anfangs gebrauchten Poronaikohle aus Hokkaido und der weicheren, stärker russenden Jagawakohle, welch letztere wie die Karatsukohle auf der Insel Kiushiu gewonnen wird. Die Poronaikohle verdampft angeblich in gewöhnlichen Lokomotiven auf je 1 kg 8 kg Wasser. In Bezug auf den Kohlenverbrauch ergab sich, dass während nach Angabe des Fabrikanten bei einer Förderung von 100 t Zuglast 580 kg Kohle verbraucht werden sollten, thatsächlich bei 42—43 t Zuggewicht durchschnittlich 778,6 kg verbraucht wurden. Die Tonne beförderte Last forderte damals also thatsächlich $\frac{778,6}{42} = 18,5$ kg Kohle, d. i. mehr wie das Dreifache von dem, was in Aussicht gestellt und erwartet war $\left(\frac{580}{100} = 5,8 \text{ kg}\right)$. Die nachträgliche Aenderung der Blasrohrabmessungen mag hierbei nicht ganz ohne Einfluss geblieben sein. Bei den Probefahrten fällt noch auf, dass man damals nur einen einzigen Versuch mit wesentlich höherem Zuggewicht, als 43 t, — rund 100 t — gemacht und sich beim ersten Misserfolge beruhigt hat.

Bezüglich der Bremsen ist noch anzuführen, dass die Maschinen mit der bei Zahnradlokomotiven üblichen Luftbremse und ausserdem mit einer doppelten, von Hand zu bedienenden gewöhnlichen Reibungsbremse ausgerüstet sind; die eine wirkt auf den Umfang der Reibungstriebräder, die andere auf die mit den Zahnrädern fest verbundenen Friktionsscheiben. Die bei der Thalfahrt ausschliesslich zu benutzende Luftbremse ist für jedes Cylinderpaar gesondert vorhanden und wie üblich so eingerichtet, dass — indem die Dampfkolben bei der Thalfahrt mit rückwärts gelegter Steuerung arbeiten — Luft angesaugt und in den Dampfcylindern zusammengedrückt wird. Durch die Regelung des Austrittes der so gewonnenen Druckluft mittelst eines besonderen Luftventils wird die Geschwindigkeit bei der Thalfahrt regulirt. Dabei wird den Cylindern und Schiebern durch Oeffnung eines besonderen Hahnes das erforderliche Kühlwasser aus dem Wasserbehälter zugeführt. Im Betriebe ergab es sich als nothwendig, alle Wagen ausser mit der Handbremse noch mit der von der Lokomotive aus bethätigten Luftsaugebremse zu versehen, damit der Führer jederzeit den ganzen Zug vollständig in seiner Gewalt hat. (Schluss folgt.)

Der Mittellandkanal und die Eisenbahnen.

Entsprechend der jahrelangen, gründlichen Vorbereitung des grossen Kanalprojektes ist jetzt mit der Gesetzvorlage dem preussischen Landtage wie den weiteren Interessentenkreisen ein reiches, nach jeder Beziehung eingehendes Material zur Beurtheilung des für unser Wirthschaftsleben und unsere Verkehrspolitik so wichtigen Unternehmens unterbreitet worden. Da im Abgeordnetenhause die erste Lesung des Entwurfes erst nach den Osterferien, also frühestens Mitte April, erfolgen soll, bleibt auch dem Studium und der Kritik noch genügende Zeit. Wir haben in Nr. 22 d. Ztg. einen allgemeinen Ueberblick aus der Begründung des „Entwurfes eines Gesetzes, betreffend den Bau eines Schifffahrtskanals vom Rhein bis zur Elbe" gegeben, und führen nachstehend zur Ergänzung aus der 54 Seiten mit Karten und Tabellen umfassenden Arbeit vornehmlich dasjenige noch etwas näher aus, was speziellen Bezug auf das Eisenbahnwesen nimmt.

Ist auch der Kanalbau in Deutschland gegenüber anderen Ländern, speziell unseren westlichen Nachbarn, zurückgeblieben, so hat doch die Binnenschifffahrt Deutschlands sich seit einer Reihe von Jahren in hohem Maasse entwickelt. Der Betrag des von der Binnenschifffahrt beförderten Gutes, nach Kilometern und Tonnen oder sogen. Tonnenkilometern berechnet, hat sich in den letzten 20 Jahren von 2 900 000 000 auf 7 500 000 000, also um 159 % gehoben, während die Zahl der von den Eisenbahnen geleisteten Tonnenkilometer in derselben Zeit von 10 900 000 000 auf 26 500 000 000, also um 143 % gestiegen ist. Von dem Gesammtverkehr Deutschlands entfallen zur Zeit etwa 78 % auf die Eisenbahnen, 22 % auf die Wasserstrassen. Der Verkehr des Rheines wird auf keinem Binnenwasserwege Europas erreicht und nur übertroffen von dem der grossen Binnenseen Nordamerikas. Zur Beantwortung der Frage, ob in einem bestimmten Falle für die Beförderung von Massengütern die Eisenbahn oder eine künstlich herzustellende Wasserstrasse den Vorzug verdient, kommt zunächst die geologische Gestaltung des betreffenden Gebietes in Betracht. Die norddeutsche Tiefebene ist für die Anlegung eines vom Rhein bis zur Weichsel reichenden Kanalsystems von der Natur besonders günstig geschaffen; es sind nur niedrige Wasserscheiden, welche die zahlreichen Kanälen ausreichendes Speisungswasser bietenden Ströme trennen, zu durchbrechen; von der ganzen 466 km betragenden Länge des Rhein-Elbekanals ist eine durchaus in der Ebene liegende Strecke von 210 km zwischen Münster und Hannover vollständig schleusenlos. Die Motive besagen, zur Bewältigung des wachsenden Riesenverkehres, namentlich in den rheinisch-westfälischen Industriegebieten „liegt am nächsten der Gedanke, die in der Hand des Staates befindlichen Eisenbahnen, die diesen grossen Verkehr ermöglicht und geschaffen haben, weiter auszubilden." Die weitere Darlegung, wonach die Eisenbahnen zur Zeit noch imstande sind, mit grosser Anstrengung den gewaltigen Anforderungen gerecht zu werden, „aber bei der von Jahr zu Jahr fortschreitenden Entwickelung des Verkehres allein und selbst in Verbindung mit den natürlichen Wasserstrassen nicht mehr in der Lage sein werden, den Verkehrsbedürfnissen der hochentwickelten Industrie weiter in vollem Umfange zu entsprechen" — ist schon geschildert worden. „Der Staatsverwaltung wie der Landesvertretung liegt die Pflicht ob, dafür Sorge zu tragen, dass rechtzeitig in zweckmässiger Weise eine Ergänzung der Verkehrsmittel erfolge, dass also baldthunlichst mit der Herstellung einer leistungsfähigen Wasserstrasse zur Mitbenutzung bei der Beförderung der Massengüter vorgegangen werde. Beide Verkehrswege werden alsdann als gleichberechtigt und einer den anderen unterstützend das weitere Gedeihen dieses wichtigen Theiles des Vaterlandes fördern."

Zur Ueberführung der Wege und Eisenbahnen über den Kanal dienen feste, 37,5 m lange eiserne Brücken. Die anschlagsmässigen Kosten betragen durchschnittlich für das Kilometer beim Dortmund-Rheinkanal rund 1 147 000 ℳ, beim Mittellandkanal (Hauptkanal) 465 800 ℳ, bei den zweischiffigen Zweigkanälen 705 000 ℳ, bei den einschiffigen 356 000 ℳ, bei der Weserkanalisirung Hameln-Minden 323 000 ℳ, während für den Dortmund-Emskanal thatsächlich 316 000 ℳ für das Kilometer verausgabt sind. Die Begründung betont und sucht zu beweisen, dass überall die Voranschläge und Berechnungen sehr vorsichtig gemacht worden sind. Ohne selbstverständlich das im mindesten anzweifeln zu wollen, erwähnen wir, dass bei dem jetzt fertiggestellten Dortmund-Emshäfenkanal, der künftig ein Glied des Rhein-Elbekanals bilden wird, ungefähr ein Viertel mehr als die veranschlagten Kosten gebraucht worden ist und 14 000 000 ℳ nachgefordert werden mussten. Dagegen ist man bei dem grösseren Werke, dem Kaiser Wilhelm-(Nord-Ostsee-)kanal voll-

ständig in den Grenzen der ausgeworfenen Summe von 156 000 000 *M* geblieben. Das Anlagekapital auf 1 km Länge der preussischen Staatsbahnen beläuft sich auf rund 250 000 *M*, ist also erheblich geringer als das des Mittellandkanals.

Die Begründung der Vorlage führt u. a. aus, wie die Verkehrsbeziehungen zwischen dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und den östlich der Elbe gelegenen Provinzen verhältnissmässig gering sind. „Der Mangel einer Wasserstrasse hat hier augenscheinlich lähmend eingewirkt, wie sich schon aus dem Umstande ergibt, dass zwischen dem nicht so bedeutenden, genau so weit entfernten oberschlesischen Industriegebiet und Berlin ein Eisenbahngüteraustausch besteht, der an Gewicht denjenigen zwischen Reichshauptstadt und Ruhrgebiet um das Fünffache übertrifft!" Nimmt man noch den sehr bedeutenden Wasserverkehr zwischen Oberschlesien und Berlin hinzu, so ist nicht zu verwundern, dass sich Schlesien aufs äusserste gegen die Konkurrenz des Mittellandkanals wehrt.

Grundsätzlich von hohem Interesse ist folgender Satz der Motive: „Es ist davon auszugehen, dass durch die einzuführenden Schifffahrtsabgaben ausser der Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten eine mindestens 3,5 % Verzinsung und Tilgung der Baukosten erreicht wird." Schon früher ist immer seitens der Staatsregierung das Prinzip aufgestellt worden, dass Kanäle ausser Betriebs- usw. Kosten eine „mässige" Verzinsung des Anlagekapitals erbringen müssten. Für den Mittellandkanal wird also direkt volle Verzinsung grundsätzlich als Bedingung aufgestellt. Allerdings fügt die Begründung vorsichtig hinzu: „Ob es möglich sein wird, derartige Abgaben zu erheben, hängt indess von den wirthschaftlichen Verhältnissen ab, welche bei der Eröffnung des Kanalbetriebes bestehen. Diese können sich im Verlaufe von 8—10 Jahren, welche bis zur Fertigstellung des Kanals vergehen werden, erheblich ändern, und es kann daher selbstverständlich zur Zeit eine Feststellung des Abgabentarifes noch nicht erfolgen." Die jetzt nur für die Berechnung unverbindlich angenommenen Kanalabgaben sind, wie die Motive selber bemerken, wesentlich höher als diejenigen, welche auf anderen preussischen Wasserstrassen erhoben werden. Als Grund dafür, dass der Mittellandkanal höhere Abgaben tragen könne, wird neben seiner erheblich grösseren Leistungsfähigkeit und Ausdehnung u. a. angeführt, dass der Kanal die Konkurrenz nur mit der Eisenbahn, nicht mit anderweiten abgabenfreien Wasserstrassen zu bestehen hat, wie z. B. der Dortmund-Emskanal, bei welchem die Tariffestsetzung wesentlich durch den Wettbewerb des Rheines beeinflusst wird.

Angesichts der grossen Rolle, welche die Ueberschüsse der Staatsbahnen im preussischen Staatshaushalt spielen, ist natürlich von starkem Interesse, inwieweit dieselben durch den Kanal beeinträchtigt werden können. Wir ergänzen deshalb den betreffenden Passus des Artikels in Nr. 22 d. Ztg. durch folgende Entnahmen aus der Begründung der Regierungsvorlage:

Es liegt auf der Hand, dass der neue Kanal, welcher Gebiete mit dem höchstentwickelten Eisenbahnverkehr durchschneidet, einen wesentlichen Einfluss auf den Einnahmeetat der Eisenbahnverwaltung ausüben muss. Auch ist anzunehmen, dass dieser Einfluss sich sehr bald nach der Betriebseröffnung des Kanals geltend machen wird. Man wird kaum wesentlich fehlgehen, wenn man der Annahme der örtlich betheiligten Eisenbahndirektionen dahin folgt, dass im ersten Kanaljahr von dem rechnungsmässigen Ausfall 75 %, im zweiten auch der Rest sich dem Wasser zuwenden wird. Anders ist es mit dem Verkehr, der als Folge der wohlfeileren Wasserstrasse neugeschaffen wird, und der sich naturgemäss erst allmählich entwickeln kann. Der Roheinnahmeausfall der Staatsbahnen wird mit rund 67 000 000 *M* berechnet; durch gleichzeitige Ersparniss von 14 000 000 *M* infolge verminderter Betriebsleistung vermindert sich der Ausfall auf 53 000 000 *M*. Wir verweisen wegen der Ausführungen, wonach diesem Verluste gegenüber auch den Eisenbahnen Vortheile erwachsen, der Ausfall also mehr nur ein rechnungsmässiger sein würde, auf den Artikel in Nr. 22, doch bleiben aus der Begründung einige Zeilen hinzuzufügen. Es heisst dort: „Dieser Verlust (von 53 000 000 *M*) würde sich sehr stark steigern, wenn in der Zukunft wesentlich geringere Abgaben zur Erhebung gelangen sollten, als die bei der Berechnung der Eisenbahnausfälle zu Grunde gelegten." Zum Ausdruck der Hoffnung, dass die Einnahmeverluste, welche zeitweilig mit dem neuen Kanalsystem unvermeidlich verbunden sein müssen, in absehbarer Zeit nicht nur ausgeglichen, sondern in Mehreinnahmen verwandelt werden, wird hinzugefügt:

„Es muss hierbei mit Schärfe betont werden, dass es für die Staatseisenbahnverwaltung auch nach dem weiteren Ausbau des Wasserstrassensystems unumgänglich erforderlich bleibt, nach wie vor die volle Freiheit der Tarifpolitik ihrem Interesse entsprechend auszuüben, dass die Staatsbahn aber ausser der Möglichkeit und ausserhalb der Aufgabe steht, wirthschaftliche Benachtheiligungen, welche einzelnen Bezirken oder Unternehmungen etwa zugefügt werden könnten, durch besondere Frachtvergünstigungen wieder auszugleichen."

Wir erinnern in dieser Beziehung daran, dass thatsächlich von dem dem Kanal opponirenden Osten, namentlich von Schlesien u. a. sehr wesentliche Verbilligungen der Eisenbahntarife als Bedingung der Zustimmung zu dem Kanalprojekt gefordert werden. Uebrigens wird hervorgehoben: „In überraschender Weise hat sich der wirthschaftliche Aufschwung gezeigt, den der Eisenbahnbau im Gefolge gehabt hat." Im Ruhrrevier hat sich der Eisenbahnverkehr von 43 000 000 t in 1892 auf 62 000 000 t im Jahre 1897 gesteigert, das bedeutet eine Vermehrung von 42 % in fünf Jahren.

In der Begründung wird auch den Bedenken entgegengetreten, wonach wegen der Winterfröste die Wasserstrasse nicht geeignet sein würde, den Eisenbahnen wirksam zu helfen. Die Eissperre dauert in den Gegenden des Rhein-Elbekanals etwa acht Wochen und fällt gewöhnlich in das erste Jahresviertel, selten schon in den Monat Dezember. Der Eisenbahnverkehr aber ist im ersten Vierteljahr ein relativ schwacher; er hat im gesammten Bereich der Staatsbahnen in den letzten fünf Jahren durchschnittlich etwas über 22 % betragen, gegenüber 28,8 % des stärksten vierten Vierteljahres. Bedenklich — aber erfahrungsgemäss nicht häufig vorkommend — würde für den Verkehr und für die Eisenbahnen ein früh einsetzender Dezemberfrost sein, weil in diesem Monat im Ruhrrevier ohnedies der stärkste Verkehr ist. Immer aber würden die Wasserstrassen naturgemäss den Verkehr in den günstigsten Jahreszeiten pflegen, den Kohlenversand in den an sich schwächeren Monaten beleben, und dadurch die Eisenbahnen von einem Theil ihres Verkehres in den verkehrsstärkeren Monaten entlasten.

Wir haben schliesslich noch als sehr schätzenswerthes Material zur Sache hervorzuheben die „Denkschrift über den Entwurf eines Rhein-Elbekanals", auf Grund der Vorarbeiten aufgestellt vom königlichen Wasserbauinspektor Prüsmann, welche am 18. d. Mts. dem preussischen Landtage zugegangen ist. Heft 1 gibt auf 184 Seiten eingehende Darstellungen der Geschichte des Kanalprojektes, Beschreibung der Kanalanlagen, der Kanalspeisung, Wasserwirthschaft und Landesmeliorationen, der Veranschlagung und Gesammtkosten der Anlagen, der Leistungsfähigkeit des Kanals und seiner Einwirkung auf die Landeskultur. Heft 2 bringt dazu neun vorzügliche Karten, betreffend den Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen, Uebersichtsplan des Rhein-Elbekanals in Verbindung mit den Wasserstrassen Deutschlands. Uebersicht über das rheinisch-westfälische Kohlengebiet, Darstellung des Eisenbahnverkehres im rheinisch-westfälischen Industriegebiet usw.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat Februar d. J. ergibt für 66 Bahnen, die schon im Februar 1898 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 41 990,71 km.

Einnahme	im ganzen M.	gegen das Vorjahr M.	auf 1 km M.	gegen das Vorjahr M.	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im Februar d. J.					
aus dem Personenverkehre	26 590 253	+ 2 371 787	647	+ 47	+ 7,83
aus dem Güterverkehre	78 823 351	+ 4 671 307	1 883	+ 77	+ 4,26
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1898 bis Ende Februar d. J.					
aus dem Personenverkehre	354 800 192	+ 21 991 365	10 242	+ 475	+ 4,86
aus dem Güterverkehre	893 937 471	+ 49 462 766	23 787	+ 997	+ 4,37
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Februar d. J.					
aus dem Personenverkehre	8 352 263	+ 666 150	1 375	+ 92	+ 7,17
aus dem Güterverkehre	19 980 049	+ 655 043	3 236	+ 57	+ 1.79

Am 1. Februar d. J. wurde bei den sächsischen Staatseisenbahnen die schmalspurige Strecke Wilsdruff-Nossen (27,81 km) eröffnet.

— Dass die **preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft** für das Grossherzogthum Hessen recht günstige finanzielle Erfolge gebracht hat, war schon bekannt. Jetzt werden auch die in Betracht kommenden Zahlen veröffentlicht. Im letzten Jahre, in welchem die hessischen Staatsbahnen für sich allein arbeiteten, im Jahre 1895/96, war das Ergebniss nicht nur keine Reineinnahme, vielmehr war ein Zuschuss aus der Staatskasse von rund 120 000 M. erforderlich. Für das Jahr 1897/98 hat sich dagegen ein faktischer Reinertrag von 3 300 000 M. ergeben. Das Zustandekommen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft hat demnach für das Grossherzogthum Hessen eine Besserung der Finanzen um über 3 000 000 M. zur Folge gehabt.

— Für die **Anlage von Güterschuppen** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten soeben eine Reihe neuer Bestimmungen erlassen. Nach denselben sollen die Güterschuppen möglichst so eingerichtet werden, dass der Empfang, die Umladung und der Versand der Stückgüter in einem Schuppen vereinigt werden können. Auf grösseren Stationen sollen besondere Eilgüterschuppen, jedoch meistens getrennt von den gewöhnlichen Güterschuppen, in der Nähe der Personenzuggleise angeordnet werden. Schuppen für feuergefährliche Gegenstände sollen in angemessener Entfernung von anderen Gebäuden errichtet werden. Auf kleineren Stationen mit geringem Stückgutverkehr sollen das Empfangsgebäude und der Güterschuppen in unmittelbaren Zusammenhang gebracht werden, damit die Abfertigung des Personen- und Güterverkehres ohne Schwierigkeit durch einen Beamten erfolgen kann. Hingegen soll auf grösseren Stationen mit erheblichem Stückgutverkehr der Güterschuppen getrennt vom Stationsgebäude an besonderen Schuppengleisen angeordnet werden. In jedem Falle aber soll bei der Anlegung von Güterschuppen die Erleichterung des Verkehres mit dem Publikum und die Zu- und Abführung der Güterwagen ohne Kreuzung der Hauptgleise in Betracht kommen.

— Ein **Eisenbahngepäckwagen mit Vorrichtung zum Anhängen von Fahrrädern** wurde — wie gemeldet wird — auf der Strecke zwischen Berlin und Potsdam Probe gefahren. An der Fahrt nahmen die maassgebenden Beamten der betreffenden Ressorts und Vorstandsmitglieder des Schutzverbandes Berliner Radfahrer theil. Die Einrichtung des Wagens, welche den Zweck hat, unter grösster Raumausnutzung die Fahrräder ohne Beschädigung zu transportiren und vor allem schnell ein- und ausladen zu lassen, soll sich nach allen diesen Richtungen hin als so brauchbar erwiesen haben, dass sofort eine grössere Anzahl Gepäckwagen bei allen preussischen Eisenbahndirektionen zur Einstellung in fahrplanmässige Schnellzüge mit diesen Vorrichtungen versehen und in Verkehr gebracht werden sollen. Natürlich erfordert diese Maassnahme eine gewisse Zeit.

— Infolge mehrfacher Beschwerden über die **Belästigung und Ausbeutung der Fahrgäste der IV. Wagenklasse** durch Hausirer, Musiker usw. hat die Eisenbahndirektion Köln eine Amtsblattverfügung aus dem Jahre 1897, betreffend das Verbot von Hausiren, Musiziren, Aufführung von Schaustücken und Einsammeln von Geld in den Wartesälen, auf den Bahnsteigen und in den Eisenbahnwagen erneut in Erinnerung gebracht und es gleichzeitig den Zugrevisoren und den Zugführern zur besonderen Pflicht gemacht, sowohl selbst nach Möglichkeit den noch immer vorkommenden Unfug in den Zügen zu verhindern, als auch dafür zu sorgen, dass das unterstellte Personal in dieser Hinsicht seine volle Schuldigkeit thut. Ferner hat die genannte Direktion die Stationsbeamten angewiesen, für die Folge ein besonderes Augenmerk auf das Treiben der Hausirer usw. in den Wartesälen, auf den Bahnsteigen und, soweit angängig, auch in den Zügen zu richten und dabei die Erwartung ausgesprochen, dass beobachtete Zuwiderhandlungen unnachsichtlich zur Anzeige gebracht und in jedem erwiesenen Falle die betreffenden Personen von den Betriebsinspektionen auch streng bestraft werden.

— **Kleinbahnwesen.** Im Kommunallandtag für den Regierungsbezirk Cassel wurde kürzlich ein Antrag angenommen, wonach bei Erzielung eines Reinertrages der Kleinbahnen von über 4 % des Anlagekapitales die Zinsleistung an den Bezirksverband zu erhöhen ist. Hierbei kam es nach der „Frankf. Ztg." zu einer allgemeinen Besprechung des Kleinbahnwesens. Der Berichterstatter des Ausschusses v. Baumbach mahnte, bei Kleinbahnunternehmungen mit der grössten Sorgfalt vorzugehen. Es sei vielfach den Betheiligten nicht zur Ueberzeugung gekommen, dass neben der Berechtigung, die durch die Konzession, ein solches Unternehmen zu betreiben, ertheilt wird, auch noch auf die ganze Dauer der Konzession, also regelmässig auf 99 Jahre hinaus, die Verpflichtung entsteht, es, mag es gut oder schlecht gehen, zu betreiben. Dem Kommunalverband könne dadurch das Unternehmen zu einer schweren Last werden. Es bedürfe daher der sorgfältigsten Prüfung, ehe ein Kommunalverband den entscheidenden Schritt thue und den Bau beschliesse. Man müsse genauere Rentabilitätsberechnungen aufstellen und dürfe nicht einfach jede Versendung als sichere Fracht für die Kleinbahnen zu hohen Frachtsätzen rechnen. Der Kleinbahnunternehmer sei bei Normirung der Tarife in viel schwierigerer Lage als die Staatsbahn, weil er meist nur auf kurze Strecken zu verfrachten hat und befürchten muss, dass ihm, wenn er die Tarife recht ausgiebig bemisst, die Frachten verloren gehen. Darunter leide die Rentabilität. Andererseits komme bei der Frage der Rentabilität aber auch in Betracht, welche Vortheile etwa der betreffenden Gegend durch die Bahn verschafft werden. Trete eine allgemeine Hebung des Wohlstandes ein, so könne auch bei geringer Rente die Bahn als rentable Anlage gelten. Jedenfalls aber dürfe man sich nicht durch gute Erträgnisse einiger Kleinbahnen ohne weiteres bestimmen lassen. Zu der Frage äusserte sich auch Oberpräsident Graf Zedlitz-Trützschler, der auf Grund seiner früheren Erfahrungen den Satz aufstellte, dass Kleinbahnen überall da angebracht und finanziell gesichert sind, wo es sich um die Beherrschung eines möglichst über das ganze Jahr sich gleichmässig vertheilenden Massentransportes handelt oder wo die Dichtigkeit der Bevölkerung, insbesondere der industriellen Bevölkerung, eine grosse ist und voraussichtlich die Benutzung der Kleinbahn durch letztere eine so starke werden wird, dass aus ihr sehr erhebliche Einnahmen erzielt werden. Ueberall dort, wo die Kleinbahn die Aufgabe hat, Massengüter, seien dies Erze, Kohlen, Rüben oder sonstige derartige Produkte, aus bestimmten Bezirken an andere festliegende Verarbeitungsstellen abzuführen, und in Rückfracht Konsumartikel zurückzubringen, haben sich durchweg die Kleinbahnen als sehr nützliche, nothwendige und finanziell rentable Unternehmungen erwiesen. Auch Steinbrüche und Holz haben in dieser Beziehung ähnliche Erfahungen gegeben. Dagegen hat man die Erfahrung gemacht, dass die Kleinbahnen dort, wo sie mehr dem täglichen Sammelverkehr eines verschiedenartig gestalteten Wirthschaftsgebietes dienen sollen, oft finanziell nicht reussirt haben. In diesen Gebieten ist es für den einzelnen Produzenten schwer erreichbar, die Wagenladungen zu füllen, dies ist aber die Voraussetzung einer vortheilhaften Benutzung der Kleinbahn. Bei den Rentabilitätsberechnungen wird oft übersehen, dass ein erheblicher Theil der Transportgüter der Gegend sich der Verfrachtung durch die Kleinbahn entzieht. Es empfehle sich somit bei allen Unternehmungen, eine sorgfältige Prüfung der Bedürfnissfrage und der Rentabilitätsfrage vorausgehen zu lassen. Allerdings sei jede Verbesserung der Verkehrsverhältnisse eine Melioration ersten Ranges. Aber auch die Melioration bleibe nur dann eine solche, wenn sie die Kosten des Unter-

nehmens wirthschaftlich in irgend einer Form lohnt; was ja auch voll erfüllt werden könne durch eine Steigerung der Wohlhabenheit eines Landestheiles oder durch die Entwickelung der Produktionsfähigkeit eines solchen. Ob ein solcher Fall vorliegt, müssten die örtlichen Organe im Einzelfall entscheiden.

— Dem weimarischen Landtage ist kürzlich die Regierungsvorlage über den von Preussen geplanten Ausbau der für den nord-süddeutschen Verkehr hochwichtigen **Eisenbahnverbindung Eschwege-Eisenach** zugegangen, welche Linie eine Gesammtlänge von 59,7 km erhalten wird.

— Der Verband der Textilindustriellen von Chemnitz und Umgegend hat bekanntlich in einer dem Reichstag überreichten Denkschrift um eine **schnelle und billigere Frachtverbindung zwischen den mitteldeutschen Industriebezirken und England** petitionirt. Bereits in der Sitzung vom 24. Februar kamen die Beschwerden der sächsischen Textilindustriellen durch den Abg. Münch-Ferber zur Sprache. Der Verband deutscher Baumwollgarnkonsumenten hat nun jüngst unter seinen Mitgliedern Umfrage gehalten, wie weit auch in anderen Bezirken Deutschlands ein Bedürfniss nach einer besseren Frachtverbindung mit England obwaltet. Namentlich aus Süddeutschland sind darauf Zuschriften und Aeusserungen eingelaufen, die eine rasche und billige Verbindung auch für die süddeutschen Textilindustriebezirke als wünschenswerth erscheinen lassen. Allein die Klage einer der grössten süddeutschen Webereien, dass die Waaren für England durch die Schweiz nach Basel und erst von da durch einen Spediteur nach England dirigirt werden müssen, lässt eine bessere Verbindung mit England als dringend nothwendig erscheinen. Der Verband deutscher Baumwollgarnkonsumenten wird dem Vernehmen nach in dieser Richtung an zuständiger Stelle vorstellig werden, nachdem geeignetes Material gesammelt ist.

— Am 20. März 1874, also vor 25 Jahren, wurde der **Berliner Stadtbahnvertrag** vereinbart und zwar zwischen dem preussischen Staate, der deutschen Eisenbahnbaugesellschaft und der Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Halberstädter und Berlin-Hamburger Eisenbahn. Die Gesammtbaukosten wurden mit 48 000 000 *M.* veranschlagt, wovon der Staat 21 000 000 *M.* übernahm, während der Rest je nach Verhältniss von den übrigen Bautheilnehmern aufgebracht werden sollte. Die „königliche Direktion der Berliner Stadtbahngesellschaft" wurde als Vorstand des Aufsichtsrathes eingesetzt, indessen konnte erst im Herbste 1875 mit den Bauten wirklich begonnen werden. Bald fehlte es der Gesellschaft an den erforderlichen Mitteln, sie wurde aufgelöst, das eingezahlte Kapital für verfallen erklärt; der Staat übernahm durch Vertrag vom 28. Februar 1878 das Eigenthum an dem Unternehmen. Nunmehr war der Bau erst gesichert und schon am 7. Februar 1882 konnte der Stadtverkehr eröffnet werden.

— Die „Berliner Correspondenz" schreibt über **Kanalbau und Volkswirthschaft** folgendes:

Der Gesetzentwurf über den Bau eines Schifffahrtskanals vom Rhein bis zur Elbe, welcher dem Abgeordnetenhause nunmehr vorliegt, berührt so mannigfache und ausgedehnte Interessentenkreise, ist von so ungeheurer Wichtigkeit für die Gestaltung unserer nationalen Volkswirthschaft, erfordert zu seiner Durchführung einen so gewaltigen Aufwand an materiellen Mitteln, dass ihm in der Erörterung der wirthschaftlichen Fragen der Gegenwart nothwendig ein hervorragender Platz einzuräumen ist. Es kann nicht ausbleiben, dass in der Debatte über den grossartigen Plan die Gegensätze scharf aufeinander platzen: im Osten der Monarchie hat man vielfach eine völlig andere Auffassung von der Nützlichkeit des projektirten Wasserstrassennetzes als im Westen, Industrie und Landwirthschaft gehen in der Beurtheilung der Kanalvorlage weit auseinander, ja selbst innerhalb desselben Produktionszweiges, z. B. der Kohlenindustrie, stehen Freund und Gegner des Kanalbaues einander schroff gegenüber. Unter solchen Umständen ist es doppelt wichtig, über den subjektiven Gesichtspunkten die objektive Würdigung des Planes nicht ausser Acht zu lassen, vor allem die Wohlfahrt der Allgemeinheit der Geltendmachung von Sonderinteressen voranzustellen.

Zwar soll der Rhein-Elbekanal zunächst dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet zu gute kommen, sein wirthschaftlicher Einfluss wird sich jedoch über diesen begrenzten Landestheil weit hinaus erstrecken. Indem er, durch Vereinigung der grossen, bisher getrennten Wasserstrassen Deutschlands, den Nordosten mit dem Südwesten des Reiches in engere Verbindung bringt, schafft er für den gegenwärtig noch unzulänglichen Austausch von Massengütern in Mitteldeutschland und darüber hinaus einen bequemen und billigen Verkehrsweg. Von letzterem werden Industrie und Landwirthschaft Vortheil haben. Diese beiden Grundpfeiler unseres nationalen Wohlstandes werden durch die erleichterte und verbilligte Absatzgelegenheit für ihre Erzeugnisse in ihrer Entwickelung gefördert und im Wettbewerbe mit dem Auslande gestärkt werden. Namentlich die Ermässigung der Transportkosten für Kohle und Eisen entspricht einem grossen allgemeinen Interesse. Zur Kennzeichnung der Bedeutung der Kanalbauten speziell für die Landwirthschaft ist darauf hinzuweisen, dass landwirthschaftliche Erzeugnisse, wie Getreide, Kartoffeln, Zucker, Spiritus, Holz usw., jetzt vielfach unter Benutzung der östlichen Ströme nach Hamburg und den Ostseehäfen, von da übers Meer nach Rotterdam und dann rheinaufwärts gehen, um den Bedarf des Westens zu decken. Andere Sendungen gehen ins Ausland, während sie als Ersatz für fremde Bezüge der westlichen Provinzen dienen könnten. In Zukunft wird in das Ruhrgebiet und die anliegenden westlichen Landestheile der Rhein-Elbekanal von Osten her mitten hineinführen, indem er die überwiegend landwirthschaftlich genutzten Theile der Provinzen Sachsen, Hannover und Westfalen durchzieht, also ihren Produkten eine billigere Fracht nach den Verbrauchsstätten sichert. Von der Elbe ab ferner steht der neue Kanal durch vorhandene Wasserwege fast mit dem ganzen Osten der Monarchie in Verbindung und kann durch die Elbe, die märkischen Wasserstrassen, die Oder, die Warthe, die Netze und den Bromberger Kanal aus allen östlichen Provinzen die landwirthschaftlichen Erzeugnisse heranziehen.

Freilich werden gerade seitens der landwirthschaftlichen Kreise von der neuen Verkehrsanlage auch starke Nachtheile befürchtet. Es wird von dorther geltend gemacht, dass der Kanal das Eindringen ausländischen Getreides bis in das Herz Deutschlands fördern und dass der Kanalbau der Landwirthschaft viele Arbeitskräfte entziehen könnte. Was das erstere Bedenken anlangt, so haben eingehende Berechnungen ergeben, dass die Gefahr, der Rhein-Elbekanal könnte dem Zustrom fremden Getreides förderlich sein, stark überschätzt wird. Die Inanspruchnahme ländlicher Arbeiter für die Ausführung der Kanalbauten aber dürfte, wie mit Sicherheit angenommen werden kann, nur unter gebührender Berücksichtigung der dringenden Interessen der Landwirthschaft erfolgen. Jedenfalls wird die Ausführung eines Werkes von einer solchen volkswirthschaftlichen Tragweite, wie es der Rhein-Elbekanal ist, nicht aus d i e s e m Grunde unterbleiben dürfen. Zudem ist es bei grossen Verkehrsunternehmungen unvermeidlich, dass den wirthschaftlichen Vortheilen auf der einen Seite vereinzelte Nachtheile auf der anderen Seite gegenübertreten. Ausschlaggebend darf in dem einzelnen Falle lediglich das Schwergewicht der sachlichen Gründe sein. In Ansehung der Kanalvorlage ist zu erwarten, dass, je gründlicher und sorgfältiger die prinzipiellen Einwände gegen den Gesammtplan eines Ausbaues unserer Wasserstrassen sowie die Beschwerden einzelner Produktionszweige und Landestheile über eine Beeinträchtigung ihrer Lebensinteressen geprüft werden, desto mehr die Ueberzeugung erstarken wird, dass der Rhein-Elbekanal ein Gebot nationalwirthschaftlicher Nothwendigkeit ist.

— Kürzlich ist in Berlin auf Anregung von Theoretikern ein **„Verein für deutsche Wanderungspolitik"** begründet worden mit dem Zweck, weite Kreise über die Bedeutung der modernen Wanderungen aufzuklären und für eine einheitliche deutsche Wanderungspolitik zu interessiren, das Wesen dieser Wanderungspolitik gründlich zu durchforschen, die treibenden Kräfte zu untersuchen, um dadurch die nothwendige Grundlage für eine erfolgreiche Wanderungspolitik zu gewinnen und das Material zu sammeln und zu sichten, um die Vorarbeiten für praktische Maassnahmen zu liefern. Obschon sozialpolitische und wirthschaftliche Vereine in genügender Zahl vorhanden sind, so hat doch auch der neue Verein mit diesen besonderen Aufgaben, die er sich stellt, eine gewisse Daseinsberechtigung und er kann gemeinnützig wirken, wenn er Aufklärung schafft über die Bedeutung der Wanderungen, die zwar schon in früheren Jahrhunderten zu beobachten waren, aber noch niemals unter so eigenartigen Formen, in solcher Massenhaftigkeit und aus so vielfachen Beweggründen wie in neuester Zeit, seitdem Dampfschiffe und Eisenbahnen die Freizügigkeit sowohl im internationalen wie im nationalen Verkehr zum Durchbruch gebracht haben. Die Fragen der Wanderungspolitik nehmen immer grössere Wichtigkeit an und man wird ihnen eingehendere Aufmerksamkeit als bisher zuzuwenden haben. Bis zu einem gewissen Grade hängt von der Art der Wanderungen die Entwickelung der wirthschaftlichen Lage ab, die soziale Gliederung und selbst die nationale Macht. Der neue Verein will einen Mittelpunkt bilden für die Schaffung einer zielbewussten deutschen Wanderungspolitik und wendet sich an alle Freunde der äusseren wie der inneren Kolonisation, an alle, die an der Stärkung des sozialen wirthschaftlichen und nationalen Lebens in Deutschland mitarbeiten wollen, insbesondere an die Führer und Freunde der grossen nationalen politischen Vereinigungen, mit denen er Hand in Hand arbeiten will. Bei der Bedeutung des von Jahr zu Jahr bedenklich zunehmenden Wanderungs-

verkehres für die deutsche Landwirthschaft wäre es erwünscht, wenn auch in weiteren Kreisen dem neuen Vereine ein wohlwollendes Interesse entgegengebracht würde.

Oesterreich-Ungarn.

— Der Kaiser hat mit Entschliessung vom 19. Februar d. J. das zur Vorlage gebrachte Exemplar der Kaiserausgabe des zur Feier seines 50 jährigen Regierungsjubiläums erschienenen, vom österreichischen Eisenbahnbeamtenvereine herausgegebenen Werkes: **„Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie“** entgegenzunehmen und anzubefehlen geruht, dass dem Vereine aus diesem Anlasse der Allerhöchste Dank auszusprechen sei.

Das vorgelegte Exemplar des vorbezeichneten Werkes wurde der k. und k. Familien-Fideikommissbibliothek einverleibt.

— In der gemeinschaftlichen Eisenbahndirektorenkonferenz vom 14. August 1890 wurde die **Festsetzung des Kurszuschlages bezw. Kursabschlages für Valutenumrechnung** mit 0,5 % zum Waaren- bezw. vom Geldkurse der Wiener Börse beschlossen. Infolge eines im „Allgemeinen Tarifanzeiger“ vom 30. Oktober 1898 enthaltenen Aufsatzes über die Höhe der von den einzelnen Bahnverwaltungen in ihren Bahnhöfen an einem und demselben Tage für den Kassendienst verlautbarten Umrechnungskurse hat das Eisenbahnministerium Erhebungen in dieser Sache gepflogen. Dieselben haben ergeben, dass der s. Zt. gefasste Beschluss der Direktorenkonferenz nicht gleichmässig zur Durchführung gelangt, sondern bei den einzelnen Verwaltungen in der Ermittelungs- und Abrundungsmethode Ungleichmässigkeiten bestehen. Dieser Umstand hat dem Eisenbahnministerium Veranlassung gegeben, die Vorsitzende in der Eisenbahndirektorenkonferenz einzuladen, diesen Gegenstand in der Eisenbahndirektorenkonferenz zu dem Behufe zur Berathung zu bringen, damit bei allen Bahnen die Kursnotirung in gleichförmiger Weise zur Ausführung gelange.

— **Die Besteuerung der Eisenbahnen.** Die auf Grund der neuen Steuergesetze für die Eisenbahnen vorgenommene Steuervorschreibung, welche den Verwaltungen schon vor einigen Wochen zugegangen ist, hat zunächst eine endgültige und präzise Stellungnahme der Eisenbahnen zu denselben nicht ermöglicht, da in den Notifikationen der Steuervorschreibung die einzelnen maassgebenden Details für die Grundlage der Steuervorschreibungen nicht angeführt sind. Die meisten Verwaltungen haben demnach, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, vorerst sich von den Steueradministrationen Aufklärungen bezüglich dieser Details, d. h. die spezifizirte Bekanntgabe jener Posten, welche in den vorgelegten Fassionen beanstandet wurden, erbeten, wozu sie nach dem Gesetze berechtigt sind. Erst nach Bekanntgabe dieser Aufklärungen werden die weiteren Schritte, also eventuell zunächst der Rekurs an die Finanzlandesdirektion, ergriffen werden. Vor dem Verwaltungsgerichtshofe dürfte die Steuerangelegenheit, in welcher die einzelnen Bahnen selbständig vorgehen werden, bestenfalls erst gegen Schluss des Jahres zur Verhandlung gelangen.

— In Angelegenheit der **Herabsetzung der Kohlentarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn** hat der Wiener Gemeinderath beschlossen, an das Eisenbahnministerium eine Petition zu richten, in welcher in ausführlich begründeter Weise die Bitte gestellt wird, dass mindestens diejenige Herabsetzung der Kohlentarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche für Sendungen von Ostrauer Kohle nach Wien transito beabsichtigt ist, für alle zum Verbrauche in Wien bestimmten Kohlensendungen, welcher Herkunft auch immer, verfügt werde. Es sei zu bestimmen, dass die Tarifherabsetzung ausser jenen Grossbetrieben, welche die Verfrachtung der zum eigenen Gebrauche bestimmten Kohle selbst durchführen, nur jenen Kohlenproduzenten und jenen Kohlenhändlern zugestanden werden dürfe, welche sich verpflichten, ihre Kohlenpreise um das Maass der zugestandenen Tarifherabsetzungen zu ermässigen.

In derselben Angelegenheit hat der Verein für kaufmännische Interessen in Wien beschlossen, an die Regierung eine Resolution zu richten, in welcher der Erwartung Ausdruck gegeben wird, die Regierung werde in der Frage der Tarifherabsetzung der Nordbahn darauf Bedacht nehmen, dass die Industrie und der Konsum der Stadt Wien von der Wohlthat der Ermässigung der Kohlentarife nicht ausgeschlossen werden, und dass die Tarifermässigung nicht nur einzelnen inländischen Provenienzen in bestimmten Relationen zugute komme, sondern sich auf alle, auch auf die ausländische Kohle erstrecke.

— **Elektrische Strassenbahnen in Wien.** In den letzten Tagen haben die im Eisenbahnministerium geführten Verhandlungen, betreffs der Ertheilung der Konzession für ein einheitliches Netz von mit elektrischer Kraft zu betreibenden Kleinbahnlinien in Wien ihren Abschluss gefunden. Die Ertheilung der Konzession für die genannten Bahnlinien an die Gemeinde Wien dürfte daher in kurzer Zeit zu gewärtigen sein. Der von der Gemeinde gewählten Konstruktion des Rechtsverhältnisses entsprechend, erscheint die Gemeinde Wien als Trägerin der in der auszugebenden Konzession enthaltenen Berechtigungen und Verbindlichkeiten. Die Gemeinde wird daher berechtigt sein, das ganze seiner Zeit vom Gemeinderathe in Aussicht genommene Linienprogramm unter der Bedingung auszuführen bezw. ausführen zu lassen, dass die bezüglich der neuherzustellenden Linien vorzunehmenden kommissionellen Amtshandlungen ein anstandsloses Resultat ergeben. Der Betrieb des Unternehmens kann von der Konzessionärin an eine zu gründende Bau- und Betriebsgesellschaft überlassen werden.

Im Hinblicke auf die vielumstrittene Frage der Steuer-, Stempel- und Gebührenbefreiung enthält die Konzessionsurkunde die Bestimmung, dass der Stadtgemeinde Wien als Konzessionärin die im Art. V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 (R.-G.-Bl. Nr. 2 von 1895) angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt werden.

Die Dauer der Steuerbefreiung wurde mit 25 Jahren, vom Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, mit der Maassgabe festgesetzt, dass die zugestandene Steuerbefreiung betreffs der alten Linien erst mit jenem Zeitpunkte wirksam wird, in welchem letztere nach erfolgter Umwandlung dem elektrischen Betriebe übergeben werden. Hierbei steht, wie allgemein bekannt, die Staatsverwaltung auf dem Standpunkte, dass die Steuer-, Stempel- und Gebührenbefreiungen nur der Gemeinde Wien als Konzessionärin, nicht aber der zu bildenden Bau- und Betriebsgesellschaft zustehen.

Die konzessionsmässigen Bautermine sind, soweit solche jetzt überhaupt festgestellt werden können, dem Bauprogramme der Gemeinde Wien angepasst.

Von den übrigen in Betracht kommenden Bestimmungen wäre hervorzuheben, dass für eine entsprechende Alters- und Invaliditätsversorgung der Bediensteten und für die Weiterverwendung des derzeit bei der Wiener Tramwaygesellschaft beschäftigten Personales Vorsorge getroffen wurde.

Was den Werth der der Gemeinde Wien eingeräumten Steuerbefreiungen anbelangt, so sind zwei Perioden zu unterscheiden, nämlich die Zeit bis zur Ausübung des Rechtes der Gemeinde zur Ablösung des Betriebes und die Zeit des Selbstbetriebes bis zum Ablaufe der Steuerfreiheit.

Im ersterwähnten Zeitabschnitt ist die Gemeinde von der Versteuerung der von der Betriebsgesellschaft zu leistenden Abgabe und des Gewinnantheiles befreit. Die Abgabe ist in den Jahren 1899 bis einschliesslich 1903 eine feste und steigt bekanntlich von 600 000 Kr. bis zum Betrage von 1 600 000 Kr. Die Steuer von dieser Abgabe würde nach den neuen Steuergesetzen in runden Ziffern betragen: im ersten Jahre 30 000 fl., im zweiten 40 000 fl., im dritten 60 000 fl., im vierten 70 000 fl. und im fünften 80 000 fl. Hierzu kommen die infolge der Steuerbefreiung entfallenden Landeszuschläge mit rund 20 % der landesfürstlichen Steuer, so dass sich im fünften Jahre der Werth der Steuerbefreiung auf nahezu 100 000 fl. erhöht und sich im weiteren Verlaufe voraussichtlich so lange steigern wird, bis die prozentuelle Erhöhung der Abgabe die Höchstgrenze erreicht hat. Der Werth der Steuerfreiheit in Ansehung der Theilnahme an dem Nettoüberschusse lässt sich schwer vorausbestimmen.

Eine sehr bedeutende Erhöhung erfährt der Werth der Steuerbefreiung für den Fall, als die Gemeinde von dem ihr zustehenden Rechte Gebrauch machen und den Betrieb von der Bau- und Betriebsgesellschaft mit dem 1. Januar 1914 bezw. 1920 ablösen sollte. Da die der Gesellschaft zu zahlende Ablösungsrente in der Weise zu berechnen ist, dass bei Feststellung des Reinertrages auch die Steuer abzuziehen ist, so ergibt sich hieraus, dass die in Abzug gebrachte Steuer — annähernd der Betrag von 600 000 fl. jährlich — welche die Gemeinde wohl bei der Bemessung der Rente in Abrechnung bringt, von deren Bezahlung an den Staat sie aber befreit ist, für die Stadt Wien einen effektiven Gewinn darstellt. Der genannte Betrag repräsentirt sonach den jährlichen Werth der Steuerbefreiung für die Zeit vom Jahre 1914 bezw. 1920 bis zum Ablaufe der Steuerfreiheit.

— **Das Bahnprojekt Abbazia-Mattuglie.** Die Bauunternehmung, welcher die Vorkonzession für eine Eisenbahn von Mattuglie nach Abbazia ertheilt wurde, hat die Trassirung bereits durchgeführt. Nach dem Projekte wird die Linie in einer Höhe von etwa 140 m von Mattuglie abzweigen und in diesem Niveau bis vor Abbazia geführt werden. Die Bahn wird sich auch dort nicht zum Meere hinabsenken, sondern die Verbindung mit dem Kurorte wird durch eine Rampe hergestellt, über welche der Verkehr mittelst eines Lifts bewerk-

stelligt werden soll. Diese Trasse wurde zum Theil aus finanziellen Rücksichten, hauptsächlich aber deshalb gewählt, weil sie es ermöglicht, die Linie gegebenenfalls ohne jede Schwierigkeit bis Lovrana, eventuell auch nach Ika, fortzuführen, wenn die hier und da bereits ventilirte Idee eines Ausbaues des Ikaer Hafens einmal greifbarere Formen annehmen sollte.

— **Lokalbahn Kühnsdorf - Eisenkappel.** Die Konzessionirung der von der Südbahnstation Kühnsdorf der Linie Marburg-Franzensfeste abzweigenden, nach Eisenkappel führenden schmalspurigen Lokalbahn ist nunmehr, wie das „Oesterr.-Ungarische Eisenbahnblatt“ erfährt, gesichert und steht in naher Zeit bevor. Die effektiven Kosten der rund 18 km langen Lokalbahn sind mit 650 000 fl. veranschlagt. Für ein Vorzugskapital von 500 000 fl. wird vom Staate die Garantie der 4 % Verzinsung und Tilgung übernommen, während das Land einen Beitrag von 60 000 fl. leistet und die Interessenten 90 000 fl. beitragen. Es ist zu hoffen, dass durch diese Lokalbahn neben der allgemeinen Förderung der wirthschaftlichen Verhältnisse in dem von ihr durchzogenen Gebiete auch die einstens daselbst blühende, durch die Konkurrenz dem vollständigen Niedergange zugeführte Metallindustrie neuerlich in Aufschwung kommen wird.

— **Probefahrt mit Akkumulatorenwagen auf der Strecke Nusle-Modran.** Der Ingenieur Krizik unternahm kürzlich auf der Bahnstrecke Nusle - Modran unter Betheiligung mehrerer Oberbeamten der österreichischen Staatsbahnen, nach Genehmigung des Eisenbahnministeriums, eine Probefahrt mit einem 40 Personen fassenden Akkumulatorenwagen, um nachzuweisen, dass auf der Lokalbahn mit Hilfe solcher elektrischer Wagen der Verkehr und dadurch auch die Ertragsfähigkeit gehoben werden können. Die befahrene Strecke betrug für die Hin- und Rückfahrt 26,6 km und wurde trotz Steigung und Gefälle mit einer Geschwindigkeit von 25 km in der Stunde leicht zurückgelegt. Die Kosten für die ganze Fahrt stellten sich bei einem Verbrauch von acht Watts auf 38 kr.

— **Errichtung einer grossen Cementfabrik in Schlesien.** Wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ erfährt, wird der Bau einer grossen Portlandcementfabrik in der Nähe der Stadt Teschen in Aussicht genommen. Die bezüglichen Vorbereitungen sind seit einiger Zeit eingeleitet, sodass mit dem Baue des Etablissements demnächst schon begonnen werden und dasselbe noch im Laufe dieses Jahres vollendet sein dürfte. Die neue Fabrik soll der Nordbahn, welcher hierdurch eine namhafte Verkehrsalimentation, und zwar für die ganze Ausdehnung der Hauptlinie zugeführt werden wird, schon im ersten Jahre einen Transport von etwa 10 000 Wagen Cement zubringen.

— **Eine Petition der Eisenbahnbeamten.** Dieser Tage fand eine Versammlung von Eisenbahnbeamten der Staatsbahndirektion Stanislau statt, in welcher die Frage der Gehaltsregulirung besprochen wurde. Nach einer lebhaften Debatte wurde der Beschluss gefasst, die Ausarbeitung einer diesbezüglichen Petition einem ad hoc gewählten Redaktionskomitee zu übertragen und eine Deputation an den Eisenbahnminister, Finanzminister und mehrere Reichsrathsabgeordnete zu entsenden und dieselben um die Unterstützung der Forderungen der Eisenbahnbeamten zu ersuchen.

— **Der Personenverkehr des österreichischen Lloyd.** Die Eillinie nach Alexandrien, die einzige Eillinie des „Lloyd“, auf welcher vorwiegend der Personenverkehr gepflegt wird, zeigt trotz der stetig wachsenden Konkurrenz eine erhebliche Steigerung. Diese Konkurrenz wird durch die Thatsache illustrirt, dass nach Aegypten direkte Verbindungen bestehen: durch die Messageries Maritimes und durch die Penninsular and Oriental; ab Neapel und ab Brindisi durch die Navigazione generale Italiana. Hierzu kommt noch, dass die Zugverbindungen nach Triest ungünstiger sind, als nach den Konkurrenzhäfen. Die Linien ab Marseille haben zweimal täglich Luxuszugverbindungen mit Paris und London, welche mit grosser Geschwindigkeit verkehren und den höchsten Komfort bieten. Nach Neapel hat man ausser zwei gewöhnlichen Expresszügen den Nord-Süd-Expresszug, der eine direkte Verbindung mit Berlin, Petersburg und München herstellt, das gleiche gilt von Brindisi.

— **Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens.** In diesem Verein hielt Ingenieur Carl Büchelen einen Vortrag über die Reform der österreichischen Eisenbahngesetze und Verordnungen. Der Redner erörterte und begründete, namentlich im Hinblicke auf die gegenwärtige Organisation der österreichischen Staatsbahnen, die Nothwendigkeit, für Lokal- und Kleinbahnen im Verordnungswege Bestimmungen zu erlassen, welche die Vorbereitung, Aufstellung und amtliche Behandlung der einschlägigen technischen Operate, sowie die Anlage und den Betrieb solcher Bahnen in zeitgemässer Weise zu regeln hätten. Da unter den heutigen Verhältnissen Haupt- und Nebenbahnen nur mehr vom Staate gebaut werden können und selbst der Bau der meisten Lokalbahnen nur durch finanzielle staatliche Unterstützung ermöglicht ist, so müsse die Ausgestaltung des Bahnnetzes durch Kleinbahnen angestrebt werden. Aufgabe des Staates wäre es daher, den Bau dieser Bahnen, welche eine wirthschaftliche Kraftvermehrung in die entferntesten und kleinsten Kreise hineintragen, zu erleichtern. In dieser Richtung habe Preussen durch das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892, sowie durch eine ebenso vortreffliche als liberale Ausführungsanweisung, welche am 13. August 1898 ergänzt und erweitert wurde, Mustergültiges geschaffen und der nationalen Arbeit ein bedeutendes Feld eröffnet.

Von grosser Tragweite wäre es, wenn für Bahnen, deren Zustandekommen ohne staatliche Unterstützung angestrebt wird, die gesammten Konzessionsverhandlungen an die politischen Unterbehörden und Eisenbahndirektionen übertragen würden. Auf Grund eingehender Darlegung und unter Vorführung der wesentlichsten Bestimmungen des preussischen Kleinbahngesetzes und der jüngst erweiterten Ausführungsvorschrift versuchte der Vortragende den Nachweis zu erbringen, dass das österreichische Lokalbahngesetz vom Jahre 1894 gegenwärtig nicht mehr die richtige Grundlage bildet, daher ein neues Gesetz und insbesondere eine Ausführungsanweisung als unabweisbares Bedürfniss angesehen und hierdurch den Bahnen niederer Ordnung in legislatorischer, administrativer, baulicher und betriebstechnischer Hinsicht viel grössere als die ihnen heute gewährte Freiheit zugestanden werden müsse. An der Hand einer Zusammenstellung der in Oesterreich und in Preussen verlangten Projektsvorlagen zeigte Ingenieur Büchelen, dass in Preussen nicht blos die Anforderungen bei der Projektsausarbeitung, sondern auch die kommissionellen Verhandlungen auf ein Minimum reduzirt sind und die vortrefflichen Bestimmungen des preussischen Kleinbahngesetzes durch den Geist, in welchem sie gehandhabt werden, einen erhöhten Werth erhalten. Er appellirte schliesslich an den Verein, in geeigneter Weise auf Erlassung eines neuen Lokalbahngesetzes und einer den heutigen Bedürfnissen angepassten Verordnung hinzuwirken.

Der Vorsitzende begrüsste in längerer Ausführung die vom Ingenieur Büchelen gegebenen Anregungen und erklärte, dass der Ausschuss dieselben im gegebenen Zeitpunkte an kompetenter Stelle vertreten werde.

Vereinsausland.

— Der französische Senat genehmigte die in Paris unterzeichnete **Zusatzkonvention** zwischen Frankreich, Deutschland, Dänemark, Luxemburg, Russland, der Schweiz usw. zum **Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahntransport.**

— Das Budget der Betriebsrechnung der schweizer **Nordostbahn** für 1899 schliesst bei 27 277 965 Frcs. Einnahmen und 16 271 818 Frcs. Ausgaben mit einem muthmaasslichen Nettoüberschuss von 11 006 147 Frcs. gegen den wirklichen Ueberschuss für 1898 von 11 658 430 Frcs. Dazu kommen aus der Gewinn- und Verlustrechnung noch 1 925 040 Frcs. Unter den Ausgaben sind vorgesehen für den Bahnhof Zürich 1 640 000 Frcs., für die Vollendung des Ausbaues der Linien Thalweil - Zug und Eglisau-Schaffhausen und für die Zürichseebahn 482 091 Frcs.

— Die **Rigibahngesellschaft** hat im Jahre 1898 insgesammt 110 926 Reisende gegen 104 343 im Jahre 1897 und 2 993 t Güter gegen 3 232 t im Vorjahre befördert. Der Rückgang des Güterverkehres erklärt sich aus der Vollendung der Umbauten im Hotel Rigikaltbad, durch welche der Güterverkehr der Bahn im Jahre 1897 einen bedeutenden Umfang annahm. Die Gesammteinnahme betrug 464 754 Frcs. gegen 447 021 Frcs. im Vorjahre. Nach Dotirung der verschiedenen Reservefonds verbleibt zur Vertheilung ein Reinertrag von 112 563 Frcs., von dem laut Statut und Antrag des Verwaltungsrathes 93 % als Dividende an die Aktionäre und 7 % als Tantième an den Verwaltungsrath vertheilt werden sollen. Es erhalten somit die Aktionäre 8 % Dividende = 100 000 Frcs. und der Verwaltungsrath als Tantième 7 527 Frcs.

— Die **italienische Mittelmeerbahn** unterbreitete dem Ministerium den Voranschlag **zur Ergänzung des rollenden Materiales** für das nächste Betriebsjahr; danach sind zu beschaffen 90 Lokomotiven, 250 Personen-, 100 Gepäck- und 2 000 Güterwagen.

— **In Norwegen** arbeitet man seit einigen Jahren — wie die „Voss. Ztg.“ schreibt — mit besonderem Eifer an der

Schaffung neuer Eisenbahnlinien, und im Laufe des nächsten Jahrzehnts dürfte das Land endlich ein Netz von Stammbahnen haben, das auch die im Herzen von Norwegen belegenen Theile an den Eisenbahnverkehr anschliesst und somit den jetzigen fühlbaren Mängeln abhilft. Vor einigen Jahren beschloss das Storthing sechs, wenn auch nur kürzere, Eisenbahnlinien zu gleicher Zeit. Da nun im vorigen Jahre endgültig über die Bergener Bahn (Bergen-Christiania) entschieden worden und auch die Ofotenbahn hinzugekommen ist, hat sich das Arbeitsministerium genöthigt gesehen, den früher festgesetzten Arbeitsplan über die Ausführung der verschiedenen Eisenbahnlinien zu ändern, und dieser eben fertig gewordene Plan, der die Aufnahme einer Staatsanleihe von 50 000 000 Kr. vorsieht, wird nun dem Storthing zugehen. Die Karte Norwegens zeigt gegenwärtig nur eine spärliche Anzahl Eisenbahnen, was jedoch in den schwierigen Naturverhältnissen und der dünn gesäeten Bevölkerung im Innern seine Erklärung findet. Die meisten Bahnen liegen im östlichen Theil der unteren Hälfte Norwegens, und die grösste Linie ist diejenige von Christiania nach Drontheim. Doch nur ein kleiner Theil davon ist breitspurig, der übrige Theil schmalspurig, wie überhaupt die meisten Bahnen Norwegens. In der unteren Hälfte Norwegens gibt es nicht eine einzige Bahn, die das Land in westlicher Richtung durchschneidet, und auch Bergen, die an der Westküste belegene zweitgrösste Stadt Norwegens hat nicht einmal Eisenbahnverbindung mit Christiania. Nur eine langwierige Dampferfahrt längs der Küste vermittelt den Verkehr. Vorläufig geht von Bergen aus eine Bahn nur bis zu dem bekannten Voss, und eine weitere Fortsetzung in östlicher Richtung ist im Bau. Dies ist die Strecke Voss-Taugewand, an der gegenwärtig mit der Sprengung eines bedeutenden Tunnels gearbeitet wird. Im übrigen wird die Bahnstrecke Bergen-Taugewand eine der tunnelreichsten Eisenbahnen Europas sein. Der Ausbau der Bergener Bahn bis Christiania ist, wie erwähnt, beschlossen. Ferner werden eine Westlandbahn, eine Romsdalbahn und eine Nordbahn (von Christiania ausgehend und westlich von der Strecke Christiania-Drontheim laufend) gebaut. Die Bergener Bahn soll bis 1907 fertig werden. Endlich ist die Ofotenbahn zu nennen, die von Gellivara im nördlichen Schweden zur Grenze und von dort bis zum Ofotenfjord geführt wird und in erster Linie dem Erztransport dienen soll.

— **Ueber vorstädtischen Verkehr in englischen Provinzstädten** stellen die „Railway News“ eine beachtenswerthe Betrachtung an. Die Eisenbahngesellschaften Londons sind seit einiger Zeit eifrig bemüht, die Zunahme des Vorortverkehres zu fördern. Die Entlastung der grossen Bevölkerungsmittelpunkte durch Schaffung von Verkehrsmitteln nach den Wohnungsbezirken der Vorstädte ist in der That für England eine der bedeutendsten wirthschaftlichen Aufgaben der nächsten Zeit. Während in dieser Hinsicht vieles durch Strassenbahn- und Omnibusgesellschaften, in gewissen Bezirken wohl auch durch leichte Eisenbahnen zu erreichen ist, muss die Hauptmasse des Verkehres immer den grossen Bahnen zufallen. In vielen Bevölkerungscentren hat sich der Verkehr der Vollbahnen als sehr lohnend erwiesen, innerhalb des Weichbildes der Hauptstadt ist sein Erträgniss indessen äusserst geringfügig infolge der ausserordentlich hohen Preise des Bodens und der ungünstigen Trassirungsverhältnisse. In den Bevölkerungscentren der Provinz, wo weniger drückende Verhältnisse herrschen, sind ohne Zweifel Aussichten auf Besserung vorhanden, besonders jetzt, da das Vertrauen zu den Bahnen bei den Geschäftsleuten des ganzen Landes bedeutend gewachsen ist und letztere sich an tägliche Eisenbahnfahrten ebenso gewöhnt haben, wie die Londoner in den letzten 30 Jahren.

Mit jedem Jahr scheint das Interesse für den vorstädtischen Verkehr bei den Eisenbahngesellschaften in der Provinz zu wachsen und es vergeht kein Jahr, ohne dass etwas für dessen Förderung geschähe.

Die Linien von Cheshire haben ihren Lokaldienst von Garston bis nach Gateacre ausgedehnt und besondere Erleichterungen um Manchester eingeführt. Aus demselben Grunde wird auch die Lancashire- und Yorkshire-Eisenbahngesellschaft demnächst ihren halbstündigen Zugdienst nach Crosby bis nach Southport ausdehnen. Die Liverpooler Hochbahngesellschaft wird bei nächster Gelegenheit die Erweiterung ihres Zugdienstes in nördlicher Richtung bis nach Waterloo beschliessen.

Ein verbesserter Zugdienst auf der Garston- und Bootlestrecke der London- und Nordwestbahn steht für die allernächsten Wochen in Aussicht, während in diesem Monat verschiedene Personenzüge zwischen der Liverpooler Centralstation und Rock Ferry, auf der Merseytunnelstrecke, bereits in Eilzüge umgewandelt wurden.

Bekanntlich ist es zur allgemeinen Sitte geworden, die Eisenbahnen zum Gegenstande recht abfälliger Kritik in Ausdrücken scharfen Tadels zu machen; die eben angeführten Thatsachen dürften indessen zur Genüge beweisen, dass die Eisenbahngesellschaften den örtlichen Bedürfnissen sehr wohl ihre Aufmerksamkeit zuwenden und ihnen, wo nur immer möglich, Rechnung tragen. Solcher Beispiele könnten noch viele aufgeführt werden, wir begnügen uns jedoch, daran zu erinnern, wie sehr die Eisenbahnverwaltungen in Manchester, Birmingham, Leeds und Glasgow sich angelegen sein lassen, den Anforderungen und Wünschen des Publikums zu entsprechen. In den meisten dieser Städte wird die elektrische Zugkraft in der nächsten Zukunft eine bedeutende Rolle spielen. In London, wo die elektrische Untergrundbahn bereits Erfolge zu verzeichnen hat, wird die elektrische Beförderung ohne Zweifel schnell Fortschritte aufzuweisen haben. Als Triebkraft gewährt die Elektrizität so namhafte Vortheile und Bequemlichkeiten, dass sie überall, wo auf dicht bevölkerten Landflächen Eisenbahnerweiterungen erwogen werden, ohne Zweifel als die sparsamste Kraft für längere Fahrten sich erweisen wird.

Was nun die leichten Eisenbahnen anbetrifft, so dürfte deren Bau, falls die neuerlichen Entscheidungen der Aufsichtskommission in Erwägung gezogen werden sollten, dort nicht mehr gestattet werden, wo eine schon bestehende Linie den Verkehr bereits an sich gezogen hat oder ihn zu erlangen bemüht ist. Die Akte, betreffend die leichten Eisenbahnen, bezweckte nicht so sehr eine Erleichterung des Personenverkehres, als vielmehr eine Erleichterung für den Landwirth, indem sie ihm gestattet, mit geringem Geldaufwand und schnell seine Waare auf den Markt zu bringen. Bisher hat jedoch das Vorgehen der Sachwalter leichter Bahnen diese Absicht vereitelt, indem sie bestehende Linien hartnäckig bekämpfen. Es wird nun Sache der Kommission sein, dahin zu wirken, dass die Akte denen zu gute kommt, für die sie lediglich ins Leben gerufen wurde.

Es ist beklagenswerth, Gönner der leichten Kleinbahnen mit bombastischem Schwulst verkünden zu sehen, dass beispielsweise eine leichte Bahn zwischen dem und dem Orte bald gebaut werde und dass, falls andere Eisenbahngesellschaften sich einfallen liessen, in Mitbewerbung zu treten, sie sich bald genöthigt sehen würden, ihren Durchgangstarif herabzusetzen. Eine solche leichte Bahn könnte nur durch gütliches Einvernehmen mit den benachbarten grossen Linien bestehen, und das Unglück der Beschützer leichter Bahnen besteht gerade darin, dass sie durch übermässige Ansprüche der eigenen Sache schaden.

— **Die Londoner Distriktbahn** ist in ihrer Entwickelung im Laufe der Jahre immer mehr durch die Omnibusgesellschaften gehemmt worden, die ihr innerhalb des Stadtgebietes einen beträchtlichen Verkehr abwendig machen. Auch der Rückgang in der Dividende des letzten Betriebshalbjahres wird diesem Konkurrenten zum grossen Theil zugeschrieben. Es gelangten auf die 5 % Vorzugsantheile nur 1,25 % zur Vertheilung, gegen 2,5 % im vergangenen Halbjahr. Aber auch andere Umstände haben dem Verkehr Abbruch gethan, namentlich die ungewöhnliche Hitze während des Sommers, die auch im Herbst noch andauerte, die Tausende von Reisenden der luftigeren Region der Omnibusse zugewendet hat. Letztere haben indessen aus diesem Verkehrszuwachs nicht eine entsprechende Zunahme des Reinerträgnisses zu erzielen vermocht. Während die beiden grossen Omnibusgesellschaften über 10 000 000 Reisende mehr als im voraufgegangenen Halbjahr befördert haben, hat die Distriktbahn etwa 1 000 000 Personen verloren. Die Abnahme des Roherträgnisses belief sich bei ihr auf 11 000 £, während andererseits doch auch die Omnibusgesellschaften nichts von der Mehreinnahme als Reinverdienst erübrigten. Die Verkehrsaussichten für die innere Ringbahn aber sind in Anbetracht des in stetiger Entwickelung begriffenen Omnibuswesens und der niedrigen Fahrpreise keineswegs erfreulich. Die Pennyfahrten nehmen infolge des heftigen Omnibuswettbewerbes im Verkehrsgebiet der inneren Ringbahn immer grössere Ausdehnung an. Als das Grundstück von Earls Court an die „Londoner Ausstellungsgesellschaft“ auf 21 Jahre verpachtet wurde, konnte die Distriktbahn mit Rücksicht auf die zu erwartende beträchtliche Verkehrszunahme auf ein jährliches Erträgniss von mindestens 5 000 £ rechnen; aber obwohl das Ausstellungsjahr ziemlich befriedigend verlief, trugen dennoch die allenthalben vordringenden Omnibuswagen den Löwenantheil davon. Zudem durch eine derartige Entziehung von Verkehr verursachten Schaden gesellte sich eine empfindliche Zunahme der Betriebskosten. Der Kohlenbedarf allein erforderte während des Halbjahres einen Mehraufwand von etwa 3 000 £, d. i. rund 33 % mehr als im entsprechenden Zeitabschnitt des voraufgegangenen Jahres.

Das meiste Interesse dürfte für die Aktionäre derjenige Theil des letzten Geschäftsberichtes der Distriktbahn bieten, der von den Unterhandlungen wegen Verkaufes der Untergrundbahn an ein mächtiges Konsortium handelt. Dieselben sollen bereits begonnen haben, so lange sie jedoch nicht zum Abschluss gelangt sind, ist es müssig, sich in Vermuthungen über Umfang und Tragweite der beabsichtigten Abmachungen zu ergehen. Es genügt hervorzuheben, dass Vertreter der Grossen Centrallinie und der Tilburylinie zu wiederholten Malen auf die grosse Wichtigkeit der bevorstehenden Abmachungen aufmerksam ge-

macht haben. Freilich sind die Hauptbedingungen für den in Vorschlag gebrachten Verkauf im Bericht ziemlich klar angedeutet, und es kann jetzt schon auf Grund desselben mit einiger Bestimmtheit auf einen bevorstehenden Anschluss an die Tilburylinie sowie an die Docks und den Fluss und vermittelst der Ost-Londonbahn an die südlichen Bahnen bei New Cross geschlossen werden.

— Wie sehr man in **England** bemüht ist, das Reisen bequem zu machen, zeigt der Bericht über die am 7. d. Mts. erfolgte Eröffnung der **grossen Centraleisenbahn** (s. Nr. 22 S. 365 d. Ztg.), die von London nach der Ostküste führt. Die Züge dieser Eisenbahn bestehen nur aus Wagen III. und I. Klasse, die Wagen III. Klasse sind alle mit gepolsterten Bänken und riesigen Fenstern versehen. Ausserdem gibt es einen Speisesalon und einen Küchenwagen für die III. Klasse. Der von der Centralbahn gebotene Komfort erregt sogar in England Aufsehen. Ein Reisender I. Klasse kam dieser Tage erst in dem Augenblicke, als der Zug sich in Bewegung setzte, sprang rasch in den hintersten Wagen und pries den Zufall, der ihn gerade in einen Wagen der I. Klasse geführt habe. Erst beim Essen erfuhr er, dass er III. Klasse fahre, worauf er erklärte, er werde ferner überhaupt nur III. Klasse fahren. (?)

— **Entwickelung der grossen englischen Ostbahn.** In England ist das öffentliche Interesse an den Eisenbahnen, wie überhaupt an allen Verkehrsmitteln, ein ungleich grösseres als anderwärts, wenigstens nach der entwickelteren und verbreiteteren Eisenbahnlitteratur zu schliessen. Auch in den Zeitschriften werden Eisenbahnfragen häufiger, anziehender und verständlicher dargestellt. Vielleicht trägt dazu der Wettbewerb der einzelnen Privatgesellschaften bei, die es sich angelegen sein lassen, ihre Fortschritte und Verbesserungen weiteren Kreisen zur Kenntniss zu bringen.
Neue Beiträge zur Geschichte des Eisenbahnwesens zunächst in England entnimmt die „Kölnische Volkszeitung“ einer der letzten Nummern des „Illustrirten Eisenbahnmagazins“ von G. A. Seken, worin Scott Damont ein fesselndes Bild der Entwickelung der Great-Eastern entworfen hat. Keine englische Bahnunternehmung hat in ihren Anfängen solche Wechselfälle durchgemacht, keine anfänglich so enttäuscht, keine aber auch sich schliesslich zu solchem Gedeihen durchgerungen wie die grosse englische Ostbahn.

Man ging im Jahre 1834 mit der besten Hoffnung an die Aufschliessung von Essex, Suffolk und Norfolk durch eine Eisenbahn von London über Norwich nach Yarmouth und rechnete auf jährlich mehr als 1000000 Reisende in diesen stark produzirenden und einführenden eastern counties. Die Engherzigkeit und Unerfahrenheit, die sich auf dem Kontinent zur Forderung von hohen Wänden längs der Bahnen verstieg, damit das Publikum beim Anblick des vorübersausenden Dampfwagens nicht dem Wahnsinn verfalle, machte sich auch in England geltend. Die Behörden der Städte, welche die englische Ostbahn berühren sollte, verlangten, dass die Schienen in einer gewissen Entfernung an der Stadt vorbeigeführt würden, damit die Ruhe der ihnen anvertrauten Gemeinwesen nicht durch ein solches Ding wie einem tosenden Eisenbahnzug gestört werde. Colchester und Ipswich haben beispielsweise noch heute diese Kurzsichtigkeit ihrer Vorfahren zu beklagen.

Begleiteten Optimisten die Anfänge der Bahn mit dem glänzendsten Augurium, als wenn nun ein goldenes Zeitalter anbreche, so sah sich die Gesellschaft 1848 einem Krach gegenüber, in hoffnungsloser Lage und unter dem Drucke der Verpfändung ihres rollenden Materiales. 1856 war man dann wieder zu einer Dividende von 0,1 % gelangt, was die Antheilhaber natürlich nicht befriedigte. Der Chairman, der oberste Vertreter, sollte die Schuld tragen; aber ein Chairman um den anderen wurde vom rasenden See als Opfer gefordert, bis 1862 die Verbindung mit vier anderen Lokalbahngesellschaften zur Great Eastern einen neuen Aufschwung versprach. Dieser trat 1867 mit der Uebernahme der Leitung durch den heutigen englischen Ministerpräsidenten Lord Salisbury ein, damals Viscount Cramborne, dem damals schon der heutige Chairman, Lord Claude Hamilton, im Verwaltungsrathe zur Seite trat. Damals war es kurz vorher der Great Easternbahn gelungen, sich vom Parlamente, das jedesmal, auch bei Kleinigkeiten in öffentlichen Verkehrsfragen, die irgend eine allgemeine Rechtsbeschränkung usw. mit sich bringen, befasst wird, die Erlaubniss der Anlage eines Bahnhofes auf dem Gebiete der City selbst zu erwirken. Seitdem sind 35 Jahre verflossen, und noch ist diese Vergünstigung keiner weiteren Gesellschaft gewährt worden, alle anderen Hauptterminusbahnhöfe Londons liegen ausserhalb des Citygebietes.

Der Bishopsgatebahnhof der grossen Osteisenbahn ist überdies heute auch der grösste englische Personenbahnhof mit seinen 20 Parallelgleisen, auf welchen an einem beliebigen Tage nach einer genauen Zählung 133481 Reisende ankamen bezw. abreisten. Dabei spielt der Nahverkehr eine bedeutende Rolle. Für die Macht des Parlamentes in Verkehrsangelegenheiten spricht der Zwang, welcher bei Ertheilung der Erlaubniss zur Anlage des Citybahnhofes der Ostbahn auferlegt wurde, und zwar vom sozialen Gesichtspunkte aus. Es wurde nämlich der Gesellschaft auferlegt, täglich Morgens je einen Zug von Woodstreet und von Edmonton nach Liverpoolstreet und Abends umgekehrt fahren zu lassen zu Gunsten der draussen wohnenden Arbeiter, und zwar zum Preise von 17 ₰ für Hin- und Rückfahrt. Dieser Zwang wurde aber von der Gesellschaft nicht als solcher empfunden, sonst würde sie heute nicht 18 solcher Züge fahren lassen, und zwar für den geringen Preis auf noch weitere Entfernung, als verlangt (17,5 km). Dazu hat die Ostbahn für besser gestellte Arbeiter noch zu bestimmten Morgen- und Abendzeiten auf ihren vielen Lokalzweigen zahlreiche Züge zum halben Fahrpreise eingerichtet. Im Jahre 1897 benutzten 6000000 Reisende die 17 ₰-Züge, 4000000 die Züge zu halbem Preise. Die Gesammtzahl der Reisenden der Ostbahn auf ihrem ausgedehnten Netz belief sich in demselben Jahre auf 101685135.

Für den Kontinent kommt bekanntlich die Strecke Harwich-London in Betracht; sie ist die bekannteste Strecke der Great Easternbahn; auf derselben fahren die Anschlusszüge an die Boote von Antwerpen und Hoek van Holland mit grosser Geschwindigkeit, dank besonders gebauter Maschinen, die mittelst Oel fortgesetzt und höchst gleichmässig gespeist werden; Ingenieur Holden hat diesen Typ erfunden. Neben dieser Europa-Londonroute ist noch die Cathedralroute der Great Eastern bekannt, jene Strecke, die nach den Städten Cambridge, Ely, Lincoln, York, Peterborough und Norwich mit ihren grossen, in Europa aber viel zu wenig bekannten gothischen Kathedralen führt.

— Nach Konsulatsberichten aus **Nordamerika** hatte im Jahre 1898 die **Eisenbahnindustrie** einen ausserordentlichen Aufschwung zu verzeichnen. Nähere Angaben darüber macht die „Railroad Gazette“. Dagegen wurden 1898 in allen Werkstätten der Vereinigten Staaten — mit Ausnahme derjenigen, welche Eigenthum der Bahnen sind — 1875 Lokomotiven fertiggestellt. Die Zahl der im Jahre 1897 erbauten Lokomotiven betrug nur 1251. Dies würde einer Zunahme von fast 50 % entsprechen. Die Totalproduktion an Wagen betrug 105158, von denen 99809 auf Fracht-, 699 auf Personen- und 4650 auf Strassenbahnwagen entfallen. Der Export an Wagen betrug 1663. Das verflossene Jahr war somit das beste für den Wagenbau seit 1890, welch letzteres Jahr eine Gesammtziffer von 103000 Wagen aufzuweisen hat.

Die Baldwin'schen Lokomotivwerke sind nicht nur mit Bestellungen für heimische Bahnen, sondern auch mit solchen für das Ausland überhäuft. 14 Lokomotiven wurden im Monate November nach Noworossisk für die sibirische Bahn verschifft. Neue Kontrakte für Lieferung von 56 Maschinen wurden bald darauf abgeschlossen. Hiervon entfallen 16 auf die chinesische Ostbahn, welche innerhalb eines Jahres das zweitemal eine derartige Bestellung machte. Ferner haben die „Reading Railroad“ und die „Chicago and Northwestern Railroad“ Aufträge für Lokomotiven schwerster Art gegeben. Im Dezember traf von der „Midland Company“ in London eine Bestellung für Lieferung von 20 Lokomotiven ein. Hiervon sollen 10 durch die Firma „Burnham, Williams & Co.“ in Philadelphia, die andere Hälfte durch eine Newyorker Firma fertiggestellt werden. Dieser Auftrag wird mit dem in England ausgebrochenen Ausstande der Maschinenarbeiter in Zusammenhang gebracht.

— **Frohndienst bei den Eisenbahnbauten im Sudan.** Ein Londoner Blatt, die „Daily News“, behauptet, dass die Engländer bei ihren Eisenbahnbauten im Sudan eine Art von Frohne eingeführt haben. Während des Sudanfeldzuges hatte General Kitchener eine „Eisenbahnbrigade“ eingerichtet, deren Mitglieder einfach gezwungen wurden, ohne irgendwelche Bezahlung die Bahn im Sudan zu bauen. Dieses System wird nun auch nach der Einnahme Khartums fortgesetzt, indem die Civilgouverneure aufgefordert wurden, „Soldaten“, welche gelernte Maurer, Fischer usw. sein müssen, auszuheben. Diese „Soldaten“ werden beim Bau der Eisenbahn verwendet und erhalten 1 Piaster täglich, während sie daheim für dieselbe Arbeit 8—16 Piaster täglich verdienen würden. Auch die Erdarbeiter, welche 2½—4 Piaster verdienen würden, empfangen nur 1 Piaster, und dabei werden diese sogenannten „Soldaten“ unter dem Kriegsrecht mehr angestrengt, als es unter der Frohne der Fall war. Um diesen Forderungen des Sirdars nachkommen zu können, müssen die Civilgouverneure die Gesetze umgehen, das Alter der Ausgehobenen fälschen und dergleichen mehr, da sonst die verlangte Anzahl Handwerker nicht zusammenzubringen wäre.

— Nähere Angaben über die unternommenen **Eisenbahnbauten in Deutsch-Südwestafrika** bringt die Denkschrift des Reichskanzlers über die Entwickelung der deutschen Schutzgebiete. Danach war für **Deutsch-Südwestafrika** das wichtigste

Ereigniss im Jahre 1897/98 der von der Centralverwaltung in Angriff genommene und nachträglich vom Reichstag genehmigte Bau einer Staatseisenbahn von dem Haupthafenorte des Landes, Swakopmund, nach dem Innern. Während zunächst nur die Legung eines Schienenstranges bis Namib in einer Ausdehnung von etwa 100 km geplant war, ist durch die Einstellung und Bewilligung einer weiteren Million Mark in den diesjährigen Etat die Weiterführung des Bahnbaues hierüber hinaus gesichert. Nachdem das aus zwei Offizieren der Eisenbahnbrigade, einem Rechnungsbeamten und mehreren Unteroffizieren bestehende Baukommando im September 1897 in Swakopmund gelandet war, nahm es die Arbeiten, für die eine Anzahl weisser Arbeiter und etwa 100 Eingeborene vom Gouvernement gedungen waren, alsbald in Angriff und förderte dieselben so schnell, dass bereits Mitte November 1897 die erste, 10 km lange Theilstrecke bis Nonidas nebst Telegraph dem öffentlichen Verkehr übergeben werden konnte. Die Bahn hat eine Spurweite von 60 cm, das Schienenmaterial ist stark und gut. Die Bahn läuft am rechten — nördlichen — Ufer des Swakop bis etwa Kilometer 20, verlässt diesen Fluss hier bei Station Richthofen und wendet sich dann etwas mehr nördlich dem Khanrevier zu. Auf Kilometer 40 — Station Rössing — ist ein grösseres Bahnhofsgebäude mit Restaurationsräumen errichtet, da hier die Transportstrassen von Outjo-Omaruru und Franzfontein-Okombahe einmünden. Bis die Bahn etwa in die Höhe von Otyimbingwe gefördert ist, wird Rössing voraussichtlich die Ausladestation für die nach dem Norden bestimmten Frachten bleiben. Für diesen Punkt ist es daher von grosser Wichtigkeit, dass in geringer Entfernung von der Station vermittelst des Diamantkronenbohrers unlängst Wasser gefunden ist, das bisher in Tendern von Kilometer 20 herangefahren werden musste. Zwischen Kilometer 50 und 60 ist inzwischen der Khanfluss überschritten und der Bau bis über Kilometer 70 hinaus gefördert worden. Wenn der Bau nicht in dem schnellen Tempo, mit dem er begann, weitergeführt ist, so trägt die Schuld daran der Mangel an Arbeitskräften. Das Miethen Eingeborener wurde durch die Krankheit und durch die Unruhen im Kaokofelde sehr erschwert. Um genügend weisse Arbeitskräfte zu erhalten, war das Bahnbaukommando gezwungen, mehrmals Anwerbungen in Kapstadt vorzunehmen. Da die so erlangten Arbeiter sich indess zum Theil als sehr fragwürdige und unzuverlässige internationale Elemente herausgestellt haben, so ist es mit Freude zu begrüssen, dass nunmehr 150 Bahnarbeiter aus Deutschland herausgesandt werden. Der Weiterbau dürfte hierdurch sehr beschleunigt werden. Während einer der Offiziere das Vorstreckungskommando befehligt und gleichzeitig unter Aufsicht des Gouvernements den Betrieb leitet, hat der zweite an der Spitze des Trassirkommandos die Trasse bis vor die Thore Windhoeks festgelegt. Dieselbe wird über Jakalswater und Dorstrevier nach Okongawa, einer etwa 20 km nördlich Otyimbingwe liegenden Wasserstelle, gehen, von dort nach Okahandya. In der Höhe von Gross-Barmen macht die Trasse eine Biegung nach Süden, so dass dieser Ort nur etwa 20 bis 30 km von derselben entfernt bleibt. Von Okahandya läuft die Trasse an dem östlichen Höhenzuge entlang nach Windhoek, wo sie vorläufig endet. Entgegen den Zweifeln, welche wegen der Spurweite der Bahn erhoben sind, kann schon jetzt behauptet werden, dass die sehr solide gebaute Bahn für lange Zeit den Verkehr wird bewältigen können, während eine Bahn mit grösserer Spurweite ganz bedeutende Mehrkosten verursacht haben und das hierfür mehr aufzuwendende Kapital sich in absehbarer Zeit kaum verzinsen würde. Der Tarif ist vorläufig in der Weise festgesetzt, dass für Güter in der Richtung von Swakopmund ins Innere 2,5 ℳ, in umgekehrter Richtung 1 ℳ für je 100 Pfund und 1 km zu entrichten sind. Für eine Anzahl für die Entwickelung des Schutzgebietes wichtigerer Artikel, wie Kohlen, Bauholz, Wellblech, Cement, landwirthschaftliche Maschinen, Vieh, ist bei ganzen Wagenladungen eine ermässigte Fracht vorgesehen.

An einer anderen Stelle äussert sich die Denkschrift des Reichskanzlers über die vortheilhaften Rückwirkungen dieses Bahnbaues. „Gelang es nicht, die Rinderpestgefahr durch die Impfung einzudämmen, so wäre eine Versorgung der weissen Civilbevölkerung im Innern mit den nöthigsten Nahrungsmitteln und vollends die Verproviantirung der Militärstationen, namentlich im Osten und Norden, ohne eine Bahn künftig zur Unmöglichkeit geworden. Aber auch abgesehen von der Rinderpest war die Bahn schon seit Jahren ein dringendes Bedürfniss geworden, wenn nicht die erstrebenswerthe Entwickelung des Landes für lange Zeiten zurückgehalten werden sollte. Schon durch die fertig gestellten 70 km, durch welche der schlimmste Theil der Namibküste überbrückt ist, ist viel gewonnen. Die Sorge, wochen- und monatelang auf nothwendige Gebrauchsartikel wegen Mangels an einer Beförderungsgelegenheit warten zu müssen, ist sehr verringert. Ausserdem wird dem Schutzgebiete eine bedeutende Anzahl der werthvollen Zugochsen, die früher auf der Namib vor Durst, Hunger und Mattigkeit alljährlich verloren gingen, erhalten. Sodann hat der Bahnbau schon jetzt bewirkt, dass eine Anzahl früherer Transportfahrer dies Gewerbe aufgegeben und sich ausschliesslich dem produktiveren Farmbetriebe zugewandt haben. Denn der Fortgang des Bahnbaues gewährt die Aussicht auf eine lohnende Verwerthung des angebauten Gemüses oder Getreides. Schliesslich ist auch das moralische Gewicht des Bahnbauprojektes in dem Augenblicke grösster Niedergeschlagenheit aller Weissen im Schutzgebiet durch die Rinderpestverluste nicht zu unterschätzen. Das Vertrauen, dass trotz der Verluste durch die Viehseuche an einer gedeihlichen Weiterentwickelung nicht verzweifelt zu werden braucht, ist durch den Bahnbau sehr gehoben."

— Der Bau einer **elektrischen Kleinbahn in Kamerun** ist, nach der „Tägl. Rundschau", am 2. Februar in Angriff genommen. Die Hauptbahn geht von dem am Fusse des Kamerungebirges gelegenen Regierungssitz Viktoria aus, und zwar bis an die Meeresbucht heran, die zu einem Hafen ausgebaut wird. Die Hauptstrecke führt bis Edea am Sanaga und geht in sechs Nebenlinien aus, die nach den am Kamerunberge zerstreut liegenden Plantagen führen.

— Zu den Verhandlungen über die **afrikanische Süd-Nordbahn** schreibt die „Post":

„Das deutscherseits mit Cecil Rhodes über den Bau der Bahnstrecke der grossen afrikanischen Kontinentalbahn durch Deutsch-Ostafrika getroffene Abkommen ist durchaus in dem Sinne abgeschlossen worden, wie es im Reichstage vom deutschnationalen Standpunkte als wünschenswerth bezeichnet wurde. Die deutsche Reichsregierung kommt in vollem Maasse ihrer Zusage nach, dass dabei die deutschen Souveränitätsrechte aufrecht erhalten bleiben sollen. Es trifft sich dabei gleichzeitig so, dass die deutscherseits aufgestellten Grundbedingungen auch den Wünschen von Cecil Rhodes entsprechen, nachdem dieser einmal wusste, dass ihm keinerlei besondere Gerechtsame in Deutsch-Ostafrika zugestanden werden. Das den deutschen Kolonialbesitz in Ostafrika durchschneidende Bindeglied der afrikanischen Süd-Nordbahn wird ganz von deutschem Gelde gebaut, mit deutschen Beamten betrieben bezw. verwaltet und von der deutschen Regierung in Gemässheit der Reichsverfassung geleitet und kontrolirt werden. Auch alle Vorarbeiten werden von Deutschland gemacht oder bewerkstelligt werden. Auf diese Weise erlangt Cecil Rhodes den Vortheil, dass ihm die Schwierigkeiten abgenommen werden, welche namentlich daraus sich ergeben, dass die Bahnlinie durch noch unerforschte Gebietstheile geführt werden muss. Wenn englischen Blättern von hier aus mitgetheilt worden ist, die deutsche Regierung werde, falls dem Unternehmen englischerseits eine Zinsgarantie gewährt werde, ein gleiches Verfahren einschlagen, so ist dies begreiflicherweise völliger Unsinn. Die deutsche Regierung denkt nicht daran, in dieser Beziehung ihre Entschliessungen irgendwie von dem Verhalten der englischen Regierung abhängig zu machen. Wohl aber liegt die Möglichkeit vor, dass die deutsche Regierung nach Ausführung der nothwendigen Vorarbeiten, die sicherlich lange Zeit in Anspruch nehmen, den Reichstag angehen wird, seine Einwilligung zur Uebernahme einer Zinsgarantie für dieses deutsch-ostafrikanische Glied in der grossen Festlandbahn zu geben. Verhandlungen sind bereits mit potenten Finanzgruppen gepflogen worden, haben jedoch noch kein Resultat ergeben, da man sich bisher noch nicht über die beiderseits einzugehenden Verpflichtungen zu einigen vermocht hat."

Allgemeines.

— Als die **schnellste und sicherste Bahn** wurde in einem Vortrage, der in der Handelskammer zu Liverpool gehalten wurde, des Ingenieurs Behr eingleisige Schnellbahn bezeichnet. Bei Bristol hat Behr schon eine solche Bahn gebaut. Im letzten Jahre liefen dort die Wagen 90 englische Meilen in der Stunde. Behr erklärte sich bereit, eine Bahn von Liverpool nach Manchester zu bauen, welche an Schnelligkeit und Sicherheit alle Bahnen der Welt übertreffen soll. (?)

— Ueber die **Verbreitung des Telephons in Schweden** schreibt der „Hamb. Corresp.": In den grösseren Hotels ist an der Wand eines jeden Zimmers ein Telephon angebracht, das dem Gaste gegen eine geringe Gebühr zur Verfügung steht, und der Portier hat an dem mächtig grossen Umschaltbrette seiner Loge fleissig zu hantiren. Der Holzhacker hat sein Telephon und empfängt auf diesem Wege den Auftrag; die Gesellschaft, die zum Souper ins Gasthaus geht, bestellt telephonisch beim Oberkellner gute Plätze; das Dienstmädchen ruft, wenn es Ausgang hat, per Telephon ihren Verehrer zum Rendezvous. Noch mehr! Die Fischhändler und die Aepfelfrauen in den leichten Buden auf den offenen Märkten verkehren sowohl mit ihren Kunden als auch mit ihren Niederlagen telephonisch; sie lassen sich nach Bedarf neue Vorräthe kommen und theilen den Haus-

frauen mit, welche Waare sie noch auf Lager haben. Diese Buden dürfen nicht über Sonntag stehen bleiben; sie werden am Sonnabend abgebrochen und Montag früh wieder aufgebaut, und mit ihnen entschwindet und erscheint immer wieder das Telephon, und eiserne Träger zwischen den Standplätzen sind zur Führung und Leitung der Drähte in den Boden gerammt, denn fast jede Bude, jeder Stand hat einen besonderen Anschluss. Diese schier märchenhafte Verbreitung des Telephons herrscht in Stockholm. Das Reichstelephon und die „Allmänna Telefon-Aktiebolag" arbeiten nebeneinander und stellen den Abonnenten überaus niedrige Preise. Der Bereich der „Allgemeinen" erstreckt sich auf 70 km im Umkreise von Stockholm, Städte wie Upsala sind darin inbegriffen, so dass die Abonnenten Linien bis zu 140 km zu ihrer Verfügung haben. Die Abonnenten sind in verschiedene Klassen eingetheilt. Für die kleineren Orte beträgt der Preis für den blossen Lokalverkehr 25 Kr., bei Anschluss für das ganze Netz 50 Kr. Die Vollabonnenten zahlen 100 Kr. Ausserdem besteht ein sogen. Hausabonnement, das nur 36 Kr. für das Jahr kostet; für diesen Betrag haben diese Hausabonnenten bis zu 400 Gesprächen frei. Bei diesen günstigen Bedingungen ist selbstverständlich die Zahl der Anschlüsse ausserordentlich gross. Die „Allmänna" hat über 21000 Abonnenten, so dass thatsächlich jeder zehnte Einwohner Stockholms ein Telephon hat; das Reichstelephon hat über 5000 Abonnenten. Sobald ein Dampfer auf dem Flusse oder in einem Seehafen, an welcher Station immer, anlegt, wird sofort die telephonische Verbindung mit dem nächsten Amte hergestellt, und jeder Reisende kann mit jedem im ganzen Lande Angeschlossenen ohne weiteres sprechen. Auch in Stockholm bedienen die Apparate in der Centrale Damen, die aber nicht klein und nicht niedlich sein dürfen, da die hohen Nummern über ihren Köpfen angebracht sind und daher nur schlanke, grosse Fräuleins den anstrengenden Dienst versehen können. Mit vollem Rechte nennt man daher den mächtigen, viereckigen Thurm, ganz aus Eisenstangen, zwischen denen Tausende feiner Telephondrähte gespannt sind, das Wahrzeichen Stockholms.

— **Telegraphie nach Cerebotani.** Professor Dr. Cerebotani führte in München in einem Experimentalvortrage seine neuesten Erfindungen auf dem Gebiete der einfachen Telegraphie, der Vielfachtelegraphie und der Autometeorotelegraphie vor. Cerebotani's Neuerungen bezwecken unter Anwendung einer einzigen Fernleitung die Erlangung einer grösseren Rapidität in der Beförderung der Depeschen, einer leichteren Behandlung und der Zuverlässigkeit und Echtheit der telegraphischen Mittheilungen. Verblüffend ist sein System der Handschriftübermittelung, d. h. die Uebermittelung von Handschriften oder Zeichnungen auf elektrischem Wege. Es werden dieselben Schriftzüge, welche die sendende Hand auf der Aufgabestation ausführt, auf der Empfangsstation wiedergegeben. Cerebotani-Methode ermöglicht, 10 Mal, ja 20 Mal schneller als bisher zu telegraphiren, mehrere Depeschen nach einer Richtung durch einen einzigen Apparat auf einmal zu schicken usw. Den Schluss der Vorführungen bildete die Autometeorotelegraphie, die darin besteht, dass eine meteorologische Station, bezw. ein Eisenhäuschen, wo immer aufgestellt, das sämmtliche meteorologische Apparate enthält, den Stand ihrer Instrumente (Thermometer, Barometer, Hygrometer, Pluviometer usw.) beliebig weit vermittelst des elektrischen Stromes selbst transmittirt, d. h. wann und wo man will, ohne Mitwirkung eines Beamten anzeigt. Dem Publikum ist also — um von einer populären Anwendung des Apparates zu sprechen — Gelegenheit gegeben, durch Automaten zu jeder Stunde zu erfahren, wie es sich mit dem Wetter an einer Küste, auf Bergen verhält.

— **Der Werth der drahtlosen Telegraphie** offenbart sich aus folgendem Falle, der dem „B. L.-A." aus London telegraphisch übermittelt wird: An der Küste von Südengland strandete auf dem Goodwinsande die deutsche Bark „Elbe". Bei dem dicken Nebel, der an diesem Tage herrschte, gelang es dem Schiffe erst nach geraumer Zeit, seine Noth nach der Küste zu melden. Das Feuerschiff auf den Ost-Goodwins bemerkte die Raketensignale und sandte mittelst drahtloser Telegraphie eine Botschaft nach dem Vorlandleuchtthurm. Von diesem wurde auf dieselbe Weise Ramsgate benachrichtigt, so dass von dort Rettungsboote zu dem gestrandeten Schiffe abgesandt werden konnten, die das Schiff dann auch vom Sande abbrachten.

— **Automobilwagen neuester Art** führte in der Berliner Polytechnischen Gesellschaft der Ingenieur Loutzky vor. Benzin und Elektrizität bilden bei den Wagen seiner Systeme die Kraftquelle. Mit dem Benzin vermischt sich die Luft, die infolge der Bewegung ersterem zugeführt wird, so dass die Mischung aus $^1/_3$ Benzin und $^2/_3$ Luft besteht. Drei Liter genügen, um auf normalen Wegen den Motor 18 Stunden zu speisen. Da das Gefährt in der Stunde 45 km zurückzulegen vermag, so reicht das Betriebsquantum für eine Strecke von 810 km. Das Benzin wird nun nicht, wie bei den bisherigen Systemen entzündet und erhitzt, hier lässt Loutzky vielmehr die elektrische Kraft eintreten, die in einem Akkumulator aufgespeichert ist. Der Akkumulator entsendet den elektrischen Funken in das Benzin, das dadurch zum Explodiren gebracht wird. Die Explosion stösst einen Kolben empor, und dieser steht mit einem Schwungrad in Verbindung, das durch eine Uebersetzung wiederum mit den Hinterrädern verbunden ist. So wird ähnlich dem Prinzip, das bei den Gastkraftmaschinen zur Anwendung gelangt, auch hier die motorische Kraft erzeugt. Die Regulirung ist nicht minder sinnreich erdacht. Bei der Steuerung, die im Innern des Wagens in einer Säule sich befindet, bedarf es nur der Bedienung einer einzigen Kurbel. Je nachdem man diese Kurbel dreht, wird das Gefährt in Bewegung gesetzt, angehalten, in schnelleres oder langsameres Tempo gebracht. Die Lenkung besorgt die Lenkstange. Am Schlusse seiner Ausführungen, die der Vortragende an einigen Automobilen und an Zeichnungen näher erläuterte, meinte er, dass man auf der für September d. J. geplanten Berliner Ausstellung von Automobilen erkennen werde, dass auch auf diesem Gebiete die deutsche Industrie nicht hinter Frankreich zurückstehe.

— Einen **Eisenbahnfahrplan als Kunstwerk** herzustellen — dieses Unternehmen kann nur von Amerika ausgehen. In der That haben die Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten diesen bereits fertig ausgearbeiteten Plan entworfen und die grösste und künstlerischste Eisenbahnkarte, die man je gesehen, wird auf der Pariser Weltausstellung in einem eigens dafür errichteten Gebäude einen Höhepunkt und zugleich einen der lehrreichsten Gegenstände der Ausstellung bilden. Es ist das eine riesige stehende Karte, auf welcher vor allem den örtlichen Verhältnissen in jeder Weise Rechnung getragen ist, indem jede Höhe, jede Ebene, aber auch alle Flüsse, Seen und namentlich natürlich die Eisenbahngleise plastisch dargestellt sind. Diese Karte wird im Verhältniss von einem Zoll pro Meile amerikanischen Gebietes hergestellt, also etwa 140 Fuss hoch und 230 Fuss breit werden. Jedes Bahngleise wird durch wirkungsvolle elektrische Beleuchtung noch besonders hervorgehoben. Zu bestimmten Stunden sollen mit Hilfe einer anderen elektrischen Vorrichtung auf der grossen Karte auch alle Züge der Bahnen gezeigt werden und zwar in der betreffenden Stellung, die sie zu jener Zeit gerade haben. Ein wunderbarer Anblick wird es werden, wenn zu bestimmten Stunden das gesammte Bahnnetz der Vereinigten Staaten vorgeführt und dies in seiner ganzen Grossartigkeit in illuminirten Schlangenlinien sich von dem dunklen Grunde der Karte abheben wird.

Technische Neuerungen.

— **Neue Methode zur Untersuchung von Schmieröl.** Bei den bisherigen Untersuchungsmethoden der Schmieröle wurde in erster Linie die Bestimmung des Flüssigkeitszustandes (Viskosität), d. i. des Widerstandes, angestrebt, den die kleinsten Theile einer Flüssigkeit ihrer Trennung entgegensetzen, ohne dass auf den Einfluss der Gefässwandungen und auf das Verhalten der Oele zwischen parallelen Wandungen besondere Rücksicht genommen worden wäre. Diesen Umständen trägt nun der von Professor Klaudy in Wien erfundene und im österreichischen Ingenieur- und Architektenverein vorgeführte Oelprüfungsapparat Rechnung, indem der Apparat so eingerichtet ist, dass das Oel sich in den verschiedenen dicken Schichten von 0,03—0,75 mm zwischen parallelen Metallwänden bewegen muss. Dabei ist es auch möglich, sowohl die Temperatur des zu erprobenden Oeles, als auch den Druck, unter welchem dasselbe sich zwischen den Wänden bewegt und ausfliesst, zwischen gewissen Grenzen verändern zu können. Der Apparat besteht im wesentlichen aus einem genau cylindrischen Bronzegefäss, in welches ein ebensolcher Kolben mit entsprechend kleinerem Durchmesser passt, so dass zwischen Kolben und Gefässwand Entfernungen von den vorher genannten Grössen bleiben, wodurch dem hier hindurchgehenden Oele eine ganz bestimmte Schichtendicke ertheilt wird. Durch Verwendung verschiedener Kolben kann dem Oele auch eine verschiedene Schichtendicke verliehen werden. Zur Erzielung bestimmter Temperaturen wird dieses Gefäss in ein warmes Bad eingesetzt, während ein in das Oel getauchtes Thermometer die Temperatur des Oeles angibt. Der Kolben wird nun durch Auflegen von Metallplatten beschwert und zum Einsinken gebracht, wobei das Oel zwischen Kolben und Gefässwand emporsteigt. Die Zeit, welche nun der Kolben braucht, um eine gewisse Strecke herabzusinken, bildet den Maassstab zur Beurtheilung einer neuen Art von Viskosität, welche z. B. von jener des Engler'schen Apparates bedeutend abweicht. Diese Viskosität beträgt, mit Klaudy's Apparat gemessen, bei Rüböl 100, bei Vulkanöl 181, mit Engler's Apparat gemessen, 12 bezw. 21.

— Ein **Schiebeprellbock** zum Zurechtrücken nach der Länge verschobener Ladungen ist seit dem Sommer v. J. auf Bahnhof Saarbrücken in Gebrauch und hat sich gut bewährt. Der Prellbock (D. R. P. 102127) ist aus alten Schienen so gestaltet, dass der Wagen mit der verschobenen Ladung, z. B. von Langeisen, nach Entfernung der Kopfbrake durch eine Lokomotive langsam gegen den Prellbock gedrückt wird, wodurch die Ladung in wenigen Minuten wieder ihre richtige Lage erhält. (Siehe Abb.) Es wird dadurch das Umladen, sowie die Bereitstellung und Benutzung eines zweiten Wagens erspart, also ein erheblicher wirthschaftlicher Nutzen erzielt. Die vom Güterabfertigungsvorsteher Bachstelz gemachte Erfindung wird vom Civilingenieur Westmeyer in St. Johann vertrieben.

Zur Kritik der Kanalvorlage.

Unter diesem Titel schreibt die „Berliner Correspondenz" vom 10. d. Mts.:

„Es liegt auf der Hand, dass der Plan einer so bedeutungsvollen, von tiefgreifenden wirthschaftlichen Folgewirkungen begleiteten Verkehrsanlage, wie der Rhein-Elbekanal es ohne Zweifel sein wird, die an der nationalen Gütererzeugung und am Güteraustausch betheiligten Interessentengruppen lebhaft beschäftigen und zu sorgfältigster Erwägung der Frage anregen muss, ob gerade ihre speziellen Interessen durch die Ausführung dieses Planes gefördert oder geschädigt werden würden. Soweit Einwendungen und Bedenken gegen das weitausschauende Kanalprojekt bisher erhoben worden sind, kann ihnen eine Berechtigung zunächst insoweit zugestanden werden, als der Mittellandkanal naturgemäss innerhalb gewisser Grenzen diejenigen Wirkungen ausüben wird, von denen die Schaffung jedes neuen grossen Verkehrsweges begleitet zu sein pflegt. Die Eröffnung jedes solchen Verkehrsweges wirkt wie eine Verminderung der Entfernung zwischen einzelnen Orten des Güterverbrauches und solchen der Gütererzeugung, während anderen, dem neuen Verkehrswege nicht anliegenden Orten die Verwerthung ihrer Produkte an dem gewohnten Absatzplatze erschwert wird. Ein allgemein gültiges und als solches anzuerkennendes Argument gegen den geplanten Kanalbau kann aber aus diesen Erwägungen nicht hergeleitet werden, ebenso wie analoge Klagen und Beschwerden von der Schaffung aller grossen Verkehrsfortschritte der Neuzeit abzuhalten nicht geeignet waren.

Indessen besteht keineswegs die Absicht, bei der Ausführung des grossen, der Erweiterung des vorhandenen Verkehrsnetzes dienenden Planes in schematischer, die besonderen Verhältnisse einzelner Produktionsgebiete und Handelsplätze ausser Acht lassender Weise vorzugehen. Soweit es sich um die Forderung entsprechender Kompensationen zur Ausgleichung der Verluste handelt, von denen einzelne Landestheile und Handelsplätze bedroht sind, wird auch die Staatsregierung zu sorgfältiger Erwägung solcher Forderungen sicherlich bereit sein, wenn anders deren Erfüllung nicht die Durchführung des ganzen Kanalprojektes in Frage zu stellen geeignet wäre. Manche aus lokalen Wünschen und Befürchtungen hervorgegangene Einwände können indessen schon jetzt als zu weitgehend bezeichnet werden. So z. B. ist die Besorgniss der Hamburger Handelskammer, dass die ausserdeutschen Rheinhäfen, also etwa Rotterdam, durch den Kanal von Dortmund nach dem Rhein besonders grosse Vortheile gegenüber den deutschen Elbhäfen geniessen würden, wenig gerechtfertigt. Denn für die ausserdeutschen Rheinhäfen steht der Rhein schon jetzt zur Verfügung; zum Zwecke der Verhinderung einer Bevorzugung derselben durch den Dortmund-Rheinkanal soll aber auf diesem die doppelte Kanalfracht erhoben werden. Umgekehrt hat Hamburg durch den Mittellandkanal erhebliche Vortheile zu erwarten, da die Elbe, für deren Schifffahrtsinteressen schon viel geschehen ist, das natürliche Bindeglied zwischen dem Kanal und Hamburg bildet. Auch die Befürchtungen der Oppelner Handelskammer, dass die schlesische Holzindustrie und Forstwirthschaft durch den Mittellandkanal schwer geschädigt werden würden, sind mindestens stark übertrieben, da gerade diese schlesischen Erwerbszweige durch den neuen Wasserweg in Verbindung mit der Oder auch sehr wesentliche Vortheile geniessen würden, indem insbesondere Grubenhölzer aus Schlesien direkt zu Wasser bis ins Ruhrkohlenrevier geliefert werden könnten.

Eine eingehende Erörterung der von einzelnen Interessentengruppen erhobenen Beschwerden wird aber erst in einem späteren Stadium der Debatte möglich sein. Zunächst gilt es, den allgemeinen Einwänden zu begegnen, die gegen den Gesammtplan des Kanalbaues erhoben werden. Vor allem richten sich diese Einwände gegen die Höhe der Baukosten des Kanals. Unter anderem ist gesagt worden, dass statt des veranschlagten vielfach als „enorm" bezeichneten Aufwandes von 261 000 000 für den Kanalbau mit ungleich grösserem Vortheil eine Summe von 20 000 000—30 000 000 für Ermässigung der Eisenbahntarife aufgewandt werden könnte. Die Möglichkeit der Gewährung solcher Ermässigungen sei — so ist weiter ausgeführt worden — um so ernster ins Auge zu fassen, als man angesichts des sich verschärfenden Wettbewerbes weiter Produktionsgebiete auf dem Weltmarkte nicht wisse, ob sich nicht die Absatzverhältnisse der heimischen Produkte nach Ablauf der bestehenden Handelsverträge noch erheblich schwieriger gestalten würden, als es schon gegenwärtig der Fall sei.

Ohne auf die hier gestellte handelspolitische Prognose näher einzugehen, muss doch darauf hingewiesen werden, dass schon die Gegenüberstellung der Baukosten des Kanals und des zulässigen Aufwandes für Ermässigung der Eisenbahntarife völlig unzulässig ist. Die Baukosten des Kanals vertheilen sich auf 10 Jahre, betragen also für diesen Zeitraum 26 100 000 *M.* jährlich, kommen mithin in ihrer Ziffer einer jährlichen Aufwendung von 20—30 000 000 *M.* für Tarifermässigung ungefähr gleich. Die Kosten der Tarifermässigung sind aber gleichwohl schon deshalb die ungleich höheren, weil sie doch auf absehbare Zeit weiter zu tragen sind, während die Baukosten des Kanals im Betrage von durchschnittlich 26 100 000 *M.* jährlich nur für einen Zeitraum von 10 Jahren in Frage kommen.

Ueberhaupt aber ist die Anschauung unhaltbar, dass es sich bei den Kosten des Kanals um eine etwa aus der Steuerkraft des Volkes zu machende Aufwendung handelt. Der Kanal wird ein werbendes Vermögen darstellen, dessen angemessene Verzinsung nach sorgfältig aufgestellten Berechnungen ausser Zweifel steht. Die Aufwendungen für Tarifermässigungen hingegen werden aller Wahrscheinlichkeit nach in einem, durch steuerliche Mehrleistung oder durch Verringerung der Staatsausgaben auszugleichenden Ausfall der Staatseinnahmen zum Ausdruck kommen. Bei den Tarifermässigungen würde es sich also um eine wirkliche Belastung der Staatsfinanzen, bei dem Kanalbau lediglich um eine Kapitalaufwendung mit angemessener Verzinsung handeln. Wie ist es möglich, die Höhe so verschieden zu beurtheilender Aufwendungen gegeneinander abzuwägen?

In der Begründung der Kanalvorlage ist als wesentlicher Zweck des Kanalbaues die Entlastung der Eisenbahnen angeführt, die den Bedürfnissen des rasch wachsenden Güterverkehres zu genügen auf die Dauer nicht imstande sein würden. Wie kann angesichts dieser Zweckbestimmung des Kanals von einem Ersatz des Kanalbaues durch Ermässigung der Eisenbahntarife gesprochen werden? Durch Gewährung von Tarifermässigungen würde doch der Verkehr nothwendig eine weitere Steigerung erfahren. Dadurch würden die Eisenbahnen ebenso nothwendig noch früher, als jetzt vorausgesehen werden kann, am Ende ihrer Leistungsfähigkeit anlangen.

Mit dem geplanten Kanalbau hängen schwierige und bedeutungsvolle Fragen der Wirthschafts- und Verkehrspolitik zusammen, die eingehender und sachkundiger Behandlung und Erörterung bedürfen. Den hier widerlegten generellen Einwänden muss aber das Merkmal der Folgerichtigkeit entschieden abgesprochen werden."

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Schliessung des Bahnhofes Köln-Deutz für den Frachtstückgutverkehr und Eröffnung des Bahnhofes Köln-Deutz B. M. für diesen Verkehr.

Die Schliessung des Bahnhofes Köln-Deutz für den Frachtstückgutverkehr und die Eröffnung des Bahnhofes Köln-Deutz B. M. für den allgemeinen Frachtstückgutverkehr wird nicht am 1. April d. J., wie unter „Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung" in Nr. 16 d. Ztg. veröffentlicht worden ist, sondern erst am 9. April d. J. stattfinden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 1. April d. J. wird die öffentliche Ladestelle Liessau bei Dirschau unter der Bezeichnung Liessau i/Wpr. in eine Güterhaltestelle umgewandelt. Dieselbe erhält die Befugniss zur selbständigen Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, sowie Gütern in Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Danzig in Nr. 22 — Inser.-Nr. 748 — d. Ztg.)

Aenderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Budweis-St. Valentin gelegenen Haltestelle Schwertberg-Ried wird mit 1. Mai d. J. in Ried-Zirking abgeändert werden.

2. Entwurf der neuen vom 1. Juni d. J. ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse.

Mit Rundschreiben vom 15. März d. J. Nr. 1116 ist an die zur Prüfung der neuen Fahrscheinverzeichnisse berufenen Stellen der zweite Entwurf der vom 1. Juni d. J. ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse zur Prüfung und Eintragung der dritten Anmeldung von Aenderungen übersandt worden. Das Ergebniss der Prüfung, sowie etwaige Aenderungen sind der geschäftsführenden Verwaltung bis spätestens **am Abend des 28. März d. J.** mitzutheilen. Hierbei ist zu beachten, dass neben den Seiten der Entwürfe, welche Aenderungen enthalten, auch ein auf Grund der dritten Anmeldung berichtigter Ausschnitt der Uebersichtskarte einzusenden ist.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1200 vom 16. März d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag der schweizerischen Nordostbahn auf Einführung einer Reihe neuer Verbindungsstrecken (abgesandt am 18. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Ruppertsburg.

Am 1. April d. J. wird an der bei der Station Villingen in Oberhessen nach der Friedrichshütte abzweigenden Anschlussstrecke die Haltestelle Ruppertsburg für Wagenladungs- und Stückgutverkehr eröffnet.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau. (772)

Frankfurt a/M., den 11. März 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatbahnen.

Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr auf folgenden Strecken unterbrochen:

Strecke	vom	bis
Borki wielkie-Grzymalow	vom 2./3.	bis 7./3. l. J.
Lemberg-Janow	„ 2./3.	„ 4./3. „ „
Dolina-Wygoda	„ 2./3.	„ 4./3. „ „
Luzan - Zaleszczyki-Biala czortkowka	„ 2./3.	„ 6./3. „ „
Hliboka-Berhometh	„ 2/3.	„ 4./3. „ „
Berhometh - Mezybrody	„ 2/3.	„ 6./3. „ „
Karapczin-Czudin	„ 2./3.	„ 4./3. „ „
Nepolokoutz-Wiznitz	„ 2/3.	„ 6./3. „ „
Kolomeaer Lokalbahnen	vom 2./3.	bis 4./3. l. J.
Potutory - Ostrôw - Bereczowica	„ 3./3.	„ 6./3. „ „
Teresin - Iwanie - Puste	„ 3./3.	„ 6./3. „ „
Hadikfalva-Brodina	„ 3./3.	„ 6/3. „ „
Karlsberg-Putna und Hliboka-Sereth	„ 2./3.	„ 15./3. „ „

Wien, am 15. März 1899. (773)

3. Güterverkehr.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 15. Februar d. J. (in Nr. 13 d. Ztg.) bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass die Schliessung des Bahnhofs Köln-Deutz für den Frachtstückgutverkehr und die Eröffnung des Bahnhofs Köln-Deutz B. M. für den allgemeinen Frachtstückgutverkehr nicht am 1. April d. J., sondern erst am 9. April d. J. stattfinden wird.

Köln, den 14. März 1899. (774)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarife für den Verkehr der Tarifgruppe VI und die Staatsbahn-Wechselverkehre mit dieser Gruppe.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Leinefelde-Nordhausen zwischen den Stationen Sollstedt und Bleicherode gelegene Haltepunkt Niedergebra, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, für den Stückgutverkehr eröffnet und in die obengenannten Tarife einbezogen. Die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist in Niedergebra ausgeschlossen.

Cassel, den 16. März 1899. (775)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. April 1899 treten an den im Nachtrag V zum 9. Heft des Verbandsgütertarifs (Baden-Hessen) für den Verkehr mit den Stationen der Nebenbahn Worms-Offstein vorgesehenen Frachtsätze bestimmte Ermässigungen ein. Nähere Auskunft ertheilen auf Anfrage die diesseitigen für den Güterdienst eingerichteten Stationen.

Karlsruhe, den 15. März 1899. (776)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-mährisch-österreichisch-schlesischer Kohlenverkehr.

Mit Ablauf des 31. März 1899 wird unsere Bekanntmachung vom 10. Januar

d. J. (in Nr. 4 d. Ztg.), wonach die im obenbezeichneten Kohlenverkehr für die Station Gross-Opatowitz der k. k. österreichischen Staatsbahnen geltenden tarifmässigen Sätze bis auf weiteres um 7,2 Heller für 100 kg im Kartirungswege gekürzt werden, aufgehoben.

Vom 1. April d. J. ab gelten für die genannte Station diejenigen Frachtsätze, welche in dem neuen, am 1. April zur Einführung gelangenden Ausnahmetarif für den obigen Verkehr enthalten sind.

(Vergl. Bekanntmachung vom 7. d. Mts. in Nr. 20 d. Ztg.)

Kattowitz, den 15. März 1899. (777)
Königliche Eisenbahndirektion.

Russisch-ostpreussischer Verkehr über Grajewo.

Mit Gültigkeit vom 20. März a./1. April n. St. 1899 wird zum Gütertarif der II. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält neue Frachtsätze für Eilgut und die beiden Stückgutklassen auf den deutschen Strecken Richtung von Russland, Erweiterung des Ausnahmetarifs 20 für Petroleum, einen neuen Ausnahmetarif 23 für Stückgut zur Ausfuhr über See, sowie Berichtigungen und Ergänzungen. Druckstücke des Nachtrages sind bei unserer Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof unentgeltlich zu haben.

Königsberg, den 15. März 1899. (778H&V)
Direktion
der ostpreussischen Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungar.-bayer. Gütertarif, Theil II, Heft 3A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1899 gelangen für die Beförderung von Gaskoks — wenn von Gasanstalten versendet — ab Prag nach div. bayerischen Stationen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 9. März 1899. (779)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Kohlentarif Südwestdeutschland-Gotthardbahn vom 10. September 1898 ist mit Gültigkeit vom 1. April l. J. der I. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält anderweitige Verkehrsleitungsvorschriften für die Stationen Frankfurt a/M.-Sachsenhausen Hafen (linksmainisch) und Gustavsburg. Die Abgabe erfolgt kostenfrei.

Karlsruhe, den 15. März 1899. (780)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Die in den Tarifen für den norddeutsch-schweizerischen Güterverkehr (Theil II, Heft 5, erste Abtheilung vom 1. Juni 1891 sammt Nachträgen; Heft 5, zweite Abtheilung vom 1. November 1894 sammt Nachträgen; Heft 6, erste und zweite Abtheilung vom 15. Oktober 1893 nebst I. Nachtrag) enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Eutritzsch, Gera (Reuss), Görlitz, Kamenz, Leipzig Berliner, Eilenburger, Magdeburger und thüringer Bahnhof, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der königlich preussischen Staatseisenbahnen einerseits und schweizerischen Stationen andererseits sind durch den auf 1. März 1899 ausgegebenen Tarif Theil II für den preussisch / sächsisch - schweizerischen Güterverkehr aufgehoben und ersetzt worden. Soweit indessen durch diesen Tarif Taxerhöhungen eintreten, bleiben die in den bezeichneten norddeutsch-schweizerischen Tarifen enthaltenen Frachtsätze noch bis 30. April 1899 in Kraft.

Karlsruhe, den 16. März 1899. (781)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt, der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt, sowie der süddeutschen Donau-Dampfschifffahrt nach Süddeutschland (A.-T. Nr. II vom 1. April bezw. 1. Mai 1898). Kombinirter Bahn- und Schiffsverkehr über Pressburg-Passau, Heft 2 (Getreideverkehr mit Süddeutschland) vom 1. August 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1899 ermässigen sich die Schnittfrachten der Schnitttafel b im Verkehre mit den Stationen der k. württembergischen Staatseisenbahnen Altensteig, Eningen unter Achalm, Honau, Kirchheim unter Teck, Kleinengstingen, Münsingen, Pfullingen und Schramberg um je 2 ₰ für 100 kg.

München, den 14. März 1899. (782)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1899 erscheint das 7. Heft zum südwestdeutschen Verbandsgütertarif (Saarbrücken - badischer Verkehr) in Neuausgabe, wodurch das bezügliche Tarifheft vom 1. Mai 1895 sammt den hierzu erschienenen Nachträgen ausser Kraft tritt.

Das neue Heft weist in den Frachtsätzen der Allgemeinen Tarifklassen für einige Stationsverbindungen gegen seither theilweise Ermässigungen und theilweise Erhöhungen nach.

Ferner kommt durch dieses Tarifheft ein neuer, allgemeiner Ausnahmetarif für rohe Kalisalze, Kalidüngesalze und kalcinirten gemahlenen Kieserit, sowie ein neuer Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen von gewissen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken nach Station Mannheim zur Einführung.

Bis zum Erscheinen dieses Tarifheftes ertheilen auf Anfragen das diesseitige Gütertarifbüreau, sowie das Verkehrsbüreau der königl. Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 18. März 1899. (783)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Zum Main-Neckarbahn-belgischen Kohlenausnahmetarif vom 15. Juni 1892 tritt am 1. April d. J. der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Näheres bei den Verbandsstationen, durch welche der Nachtrag bezogen werden kann.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Mai d. J. in Kraft.

Darmstadt, den 15. März 1899. (784)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 1. Mai l. J. treten die im norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1 vom 1. Juli 1896 enthaltenen Ausnahmetarife 18 (Heringe) und 19 (Reis) ausser Kraft.

Breslau, den 16. März 1899. (785)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif II.

Zum 1. April d. J. erscheint zum Gütertarife der Gruppe II der Nachtrag 9. Infolge Ueberganges der Strecken Glowno-Pudewitz und Glogau-Rothenburg-Reppen in den Direktionsbezirk Posen sind in den Nachtrag die Entfernungen und Ausnahmefrachtsätze für die an den genannten Strecken gelegenen Stationen aufgenommen. Ferner enthält der Nachtrag neue Entfernungen für die zwischen Deutsch-Lissa und Nimkau gelegene Station Nippern, welche zur Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut eingerichtet wird. Auch werden durch denselben Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl zum Bau etc. von See- und Flussschiffen im Versande nach Klein-Bresa eingeführt. Soweit durch die Neuberechnung der Entfernungen für die Stationen der vorbezeichneten Strecken in einzelnen Stationsverbindungen geringfügige Frachterhöhungen eintreten, werden diese erst vom 15. Mai d. J. ab wirksam.

Breslau, den 15. März 1899. (786)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Theil II vom 1. Januar 1899.

Ab 1. April l. J. werden die für Schramberg, Station der württembergischen Staatseisenbahnen, vorgesehenen Sätze der allgemeinen Wagenladungsklasse B, der Spezialtarife A 2, I, II, III und der Ausnahmetarife 1 c und 2 c der Tariftabelle a für den Verkehr mit dem Donaugebiet im allgemeinen, ferner die Sätze der allgemeinen Wagenladungklassen A 1 und B, der Spezialtarife A 2, I, II, III und der Ausnahmetarife 1 b, 1 c, 2 b und 2 c der Tariftabelle b für den Verkehr mit den unteren Donauländern um je 2 ₰ für 100 kg ermässigt.

München, den 17. März 1899. (787)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V.

Am 1. April d. J. kommt der Nachtrag 2 zum oben genannten Tarif zur Einführung. In denselben sind anderweite Bestimmungen über Ladefristen für Güter, die vom Publikum zu ver- bezw. entladen sind, aufgenommen. Diese zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 der genannten Ordnung genehmigt worden.

Ferner enthält der Nachtrag anderweite Bestimmungen über die Behandlung einiger Beförderungsgegenstände, neue Entfernungen für die Station Rückersdorf-Oppelhain, Frachtsätze für die Milchbeförderung zwischen mehreren Stationen bezw. Haltestellen, ein neues Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 3 (Kalitarif), Stationstarifsätze des Ausnahmetarifs 6 b für Brennstoffe für den Verkehr zwischen einigen Stationen des Bezirks Halle, den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau usw. von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen, sowie einige Berichtigungen, insbesondere erhöhte Entfernungen zwischen

Grossengottern und Wasserthaleben, Mühlhausen (Thür.), preussische Staatsbahn und Scharmützelsee. Weiter werden die Bestimmungen, Entfernungen und Ausnahmefrachtsätze der an den Strecken Oebisfelde-Dallgow-Döberitz und Blankenheim-Heringen nebst Zweigbahnen gelegenen Stationen infolge Uebergangs dieser Strecken in die Direktionsbezirke Hannover und Cassel, sowie die Güternebenstellen Gräfenthal, Hessen und Triebel aufgehoben und die Abfertigungsbefugnisse der Stationen Düsedau, Frankleben, Grossneuhausen, Lützkendorf, Magdeburg-Alte Neustadt, Mellingen (Thür.) und Nedlitz geändert. Ausserdem werden die Stationen Dornburg a/Saale in den Ausnahmetarif 4 a für Staubkalk, Halbendorf, Hohenmölsen und Scharmützelsee in den Ausnahmetarif 6 b für Brennstoffe, Markranstädt und Merseburg in den Ausnahmetarif 8 a für Giessereiroheisen einbezogen.

Abzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 16. März 1899. (788)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Getreideverkehr von ostdeutschen Stationen nach preussischen/österreichischen Grenzstationen.

Mit Gültigkeit vom 25. d. M. werden die unterm 3. November 1898 veröffentlichten Frachtsätze von den Stationen Hohenau, Jaroschewo usw. nach der Station Liebau zum Theil um 1—4 ₰ ermässigt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Breslau, den 20. März 1899. (789)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif II (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die Stationen Freienwalde i/Pm. und Stargard i/Pom. als Versandstationen in die Seehafenausnahmetarife D (Dextrin usw.) und D 1 (Kartoffelstärkefabrikate) einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 14. März 1899. (790)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnentarif, Theil II, für die Beförderung von lebenden Thieren.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1899 wird in den Binnentarif, Theil II, der königlich sächsischen Staatseisenbahnen für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1898 (S. 5) folgende besondere Bestimmung zu § 44 der Verkehrsordnung aufgenommen:

„5. Für die Desinfektion der Eisenbahnwagen, worin lebendes Geflügel unverpackt befördert worden ist, werden die gleichen Gebühren erhoben, wie für die Desinfektion bei Beförderung von anderem Kleinvieh in Wagenladungen und Einzelsendungen."

Die in den Tarif aufgenommene zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Dresden, am 18. März 1899. (791)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Bröltbaler Nachbarverkehr über Hennef (Sieg).

Am 1. April d. J. kommt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag IX zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen zu den §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung etc., Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Würgendorf des Direktionsbezirks Frankfurt a/M.; ferner Frachtsätze für die Stationen Krefeld Nord und Krefeld Süd der Krefelder Eisenbahn, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 3 a und 7 sowie Berichtigungen.

Die am 1. Mai d. J. in Kraft tretenden Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen zu den §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Frankfurt a/M., den 11. März 1899. (792)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Oesterr.-ungar.-russischer Grenzverkehr.

Ergänzung der Tarifbestimmungen.

Die „Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze" enthalten im Nachtrag II, vom 1. Oktober 1898, zum Tarif Theil II, Heft 1, für den obenbezeichneten Verkehr, Seite 4 ff., werden rücksichtlich des Punktes 3/A—b, auf Seite 6, mit Gültigkeit vom 10. April 1899 wie folgt ergänzt:

4. Absatz.

Die Frachtsätze für Szczakowa transit — ausnahmlich jener von Stationen der kgl. ungarischen Staatsbahnen — finden jedoch auch schon im Kartirungswege Anwendung, wenn die Partei mittelst Reverses, welcher

a) für Sendungen mit frankirten Gebühren in der Aufgabestation,
b) für Sendungen mit überwiesenen Gebühren in der Station Szczakowa

zu hinterlegen ist, sich verpflichtet: die Frachtdifferenz zwischen dem betreffenden, für Szczakowa loco zur Anwendung gelangenden offiziellen Frachtsatze und dem in diesem Tarife für Szczakowa transit enthaltenen bezüglichen Frachtsatze nachzuzahlen, falls bahnamtlich festgestellt wird, dass die Sendung innerhalb von 42 Tagen — gerechnet vom Tage des Eintreffens in Szczakowa — nicht per Bahn nach Granica und ab Granica nicht nach einer russischen Station weiterbefördert worden ist, welche laut Punkt 1/A dem russischen Verkehrsgebiete angehört, das über Granica transit, bezw. Szczakowa transit zu bedienen ist.

Formulare des bezüglichen Reverses sind in den betreffenden Stationen erhältlich.

Wien, am 15. März 1899. (793)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Voraussichtlich auf 1. Mai d. J. treten in den Personen- und Gepäcktaxen zwischen Stationen der badischen und württembergischen Staatseisenbahnen, den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Main-Neckarbahn einerseits und der österr. Staatsbahnen via Bodensee andererseits Erhöhungen ein.

Nähere Auskunft ertheilt unser Personentarifbüreau.

Karlsruhe, den 16. März 1899. (794)
Gr. Generaldirektion.

Nordwestdeutsch-rheinisch-schweizerischer Personenverkehr.

Am 1. Mai d. J. erscheint ein neuer Tarif. Neben Preisermässigungen treten auch Preiserhöhungen ein, worüber wir Auskunft ertheilen. Die im Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Mainz, den 17. März 1899. (795)
Königlich preussische und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 1. April 1899 tritt für unseren Binnenverkehr der Nachtrag I zu dem vom 1. November 1895 ab gültigen Binnentarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, sowie für die Beförderung von Leichen in Kraft. Soweit Fahrpreiserhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. Mai 1899 gültig.

Die in den Nachtrag I aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Exemplare des Nachtrags sind durch unser Betriebsbüreau zum Preise von 0,30 ℳ. zu beziehen.

Finsterwalde, den 18. März 1899. (796)
Die Direktion.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Am 1. April d. J. kommt der Nachtrag 5 zum diesseitigen Personen- und Gepäcktarif, Theil II, zur Einführung. Derselbe enthält ermässigte Fahrpreise für dienstlich reisende Militärpersonen. Abdrücke des Nachtrags sind auf unseren Stationen unentgeltlich zu haben.

Oels, den 18. März 1899. (797)
Direktion.

Mit dem 1. Mai d. J. treten in den bestehenden Fahrpreisen, gültig für alle Züge im Verkehr mit Stationen der Linie Giessen-Betzdorf-Siegen-Hagen sowie Betzdorf-Troisdorf-Köln und darüber hinaus Preiserhöhungen zwischen 50 und 90 ₰ ein.

Nähere Auskunft hierüber ertheilt auf Wunsch unser Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 17. März 1899. (798)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten königlichen Eisenbahndirektionen.

Nord-Ostsee-Verband (Personenverkehr).

Die besondere Tarifbestimmung: „Bei den in den Fahrplänen mit dem Buchstaben D (Durchgangszug) besonders bezeichneten Zügen ist ausser dem Betrage für eine Platzkarte noch ein Zuschlag von 1 ℳ. von demjenigen Reisenden zu zahlen, welcher einen numerirten Platz einnimmt, ohne im Besitze einer Platzkarte zu sein und dies nicht beim nächsten Erscheinen des Schaffners oder Zugführers meldet" wird am 1. April d. J. aufgehoben.

Altona, den 17. März 1899. (799)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Generalversammlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Die ordentliche Generalversammlung

der Aktionäre der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft findet am 20. April d. J., Nachm. 4 Uhr, im Saale der Breslauer Diskontobank in Breslau statt.

Zur Verhandlung gelangen die unter 1, 2, 3 und 4 im § 29 des Gesellschaftsstatuts gedachten Gegenstände.

Zur Theilnahme an der Versammlung berechtigt nur die rechtzeitige Hinterlegung der Aktien bei der Gesellschaftshauptkasse hierselbst oder die Beibringung von Hinterlegungsscheinen über die bei Staats- oder Kommunalbehörden niedergelegten Aktien der Gesellschaft.

Die Hinterlegung der Aktien kann auch erfolgen:

in Breslau:
1. bei der Breslauer Diskontobank,
2. bei den Herren Gebr. Guttentag, Bankgeschäft;

in Berlin:
1. bei den Herren Gebr. Guttentag, Bankgeschäft, Neustädtische Kirchstrasse 3,
2. bei den Herren Born und Busse, Bankgeschäft, Behrenstrasse 31.

Diese Hinterlegung muss hier bei der Gesellschaftshauptkasse 3 Tage vor der Generalversammlung spätestens am 17. April d. J. Abends erfolgt sein, bei den auswärtigen Hinterlegungsstellen spätestens am 16. April d. J. Abends. Die Aktien sind getrennt nach Gattung unter genauer Angabe der Nummern mittelst doppelten Verzeichnisses anzumelden, wozu Drucksorten vom Büreau abgegeben werden.

Wegen Vertretung der Aktionäre durch Bevollmächtigte wird auf §§ 33 und 35 des Statuts verwiesen. Die gehörig beglaubigten Vollmachten sind spätestens einen Tag vor der Versammlung an das Büreau der Direktion einzureichen.

Oels, 16. März 1899. (800)

Der Aufsichtsrath.

6. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Leba am 11. April 1899, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Angebotbogen, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Bedingungen und die Zeichnungen Nr. 33a, 33, 36, 37 sowie eine Zeichnung der Gleisanordnung sind gegen Einsendung von 2,5 ℳ von unserem technischen Büreau zu beziehen. Werden auch die Zeichnungen Blatt 34, 35, 38—40 gewünscht, so müssen im ganzen 5 ℳ eingesandt werden.

Danzig, den 15. März 1899. (801)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von ungefähr 90 000 kg langsam bindender Portlandcement soll öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen sind in unserem Centralbüreau einzusehen oder können von da gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 25 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Angebote sind postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Cement" bis zum Eröffnungstermin:

Sonnabend, den 1. April l. J., Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist 15. April l. J.

Mainz, den 15. März 1899. (802)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Ausgeschrieben wird die Lieferung von ca. 313 t verschiedenes Form- und Winkeleisen, sowie „ 289 „ verschiedene eiserne Wagenbeschlagtheile, als:

Bufferkreuze,
Bufferhülsen,
Buffer,
Bufferplatten,
Zughaken,
Schrauben- und Sicherheitskuppelungen,
Federbunde,
Druck- und Zughakenstossplatten,
Brems-Traversen- und Gehänge.

Lieferungsbedingungen und Bedarfsverzeichnisse für Formeisen sind gegen Einsendung von

25 ₰ für ein Exemplar Bedingungen,
25 „ „ „ „ Bedarfsverzeichniss,
20 „ für Zustellungsgebühr (Briefporto)

und solche für die Beschlagtheile gegen Einsendung von

25 ₰ für ein Exemplar Bedingungen,
25 „ „ „ „ Bedarfsverzeichniss,
50 „ für Zustellungsgebühr (Packetporto)

von der königlichen Generaldirektion, Werkstättenbüreau in Dresden-A., Strehlenerstr. Nr. 1 zu erlangen.

Der Betrag ist mittelst Postanweisung unter Hinzurechnung von 5 ₰ Bestellgeld einzusenden.

Die Zeichnungen für die Beschlagtheile werden nur leihweise abgegeben.

Die Lieferungsangebote sind unter Benutzung der Bedarfsverzeichnisse spätestens bis

4. April 1899

an das genannte Werkstättenbüreau postfrei einzureichen.

Die Angebote, die mit der Aufschrift: „Angebot auf Formeisen bezw. Beschlagtheile" sowie mit dem Namen des Anbieters zu versehen sind, werden in Gegenwart der erschienenen Bewerber im Dienstgebäude der königlichen Generaldirektion, Dresden-A., Wienerstrasse Nr. 4, am 5. April 1899, Vormittags 10 Uhr, geöffnet und verlesen.

Zuschlagsfrist: 6. Mai 1899.

Erfolgt bis zu dieser Zeit keine Benachrichtigung, so ist das Angebot als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 17. März 1899. (803)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.
von Kirchbach.

Verdingung von Steinkohlen und Steinkohlenbrikets.

Die Lieferung von ungefähr 10 000 t Lokomotivkohlen (frische Förderkohle bester Qualität) und 1 000 t Steinkohlenbrikets soll vergeben werden. Die hierfür maassgebenden näheren Bedingungen können bei unserem Sekretariat hierselbst eingesehen oder von demselben gegen Einsendung von 40 ₰ bezogen werden.

Angebote auf die ganze Lieferung oder einen Theil derselben sind mit der Aufschrift „Lieferung von Lokomotivkohlen und Steinkohlenbrikets" bis spätestens Dienstag, den 11. April 1899, Vormittags 10 Uhr, versiegelt und postfrei an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Darmstadt, den 18. März 1899. (804)

Direktion der Main-Neckareisenbahn.

Verdingung von Gummischläuchen und zwar: 17 595 Stück für Luftdruck- und Luftsaugbremsen in 10 Loosen, 2 834 Stück für Tender in 3 Loosen, 900 Stück zum Anfeuchten der Kohlen und 3 015 kg zu Gasleitungen in je einem Loose, 7 190 m gummirtem Hanfschlauch in 2 Loosen, 8 010 kg Plattengummi in 2 Loosen, 135 976 Stück verschiedenen Gummiringen in 16 Loosen, 400 kg Gummibelag für Trittbretter und 880 kg Asbestschnur in je einem Loose, 16 100 kg Asbestpappe in 2 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 11. April 1899, Vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 9. Mai 1899.

Berlin, den 18. März 1899. (805)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 2 920 000 kg Oel zur Gasbereitung für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr., Magdeburg, Halle a/S. und Stettin.

Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 28. März d. J., Vormittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 15. April 1899.

Berlin, den 16. März 1899. (806)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Offene Stellen.

Kreisbahn Wittmund-Aurich-Leer G. m. b. H.

Für unsere Theilstrecke Aurich-Wittmund werden zum 1. Juni d. J. 1 tüchtiger Werkmeister für die Lokomotiv- und Wagenreparaturwerkstatt, Kontrol- und Stationsbeamte, Lokomotivführer und Schaffner gesucht. Bei zufriedenstellenden Leistungen sind die Stellen dauernd und pensionsberechtigt.

Gesuche mit Lebenslauf und beglaubigten Zeugnissabschriften sind bis zum 1. April einzureichen.

Aurich, den 13. März 1899. (807)

Der Vorstand.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 6. Dezember Vorm. gemeldet.

Nr. 23. Berlin, am 13. Dezember 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	6/7	2	Kisten	Eisenmuffen	—	55	1	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
2	A	63	2	—	Matratzenrahmen	—	22	2	Zwickau	„	
3	A	—	10	Säcke	Holzkohlen	—	—	3	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
4	A	11/3	1	Kiste	?	—	100	4	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
5	A B	—	4	Tafeln	Eisenblech	—	—	5	Neuss	K. E.-D. Köln	
6	A B	618	1	Pack	6 leere Körbe	—	31	6	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
7	A B	1613	2	—	ungestrichene Kleiderschränke aus Tannenholz		106	7	Hagen	„	
8	A B	501. 504 524. 518	4	Kisten	Eisenwaaren	—	187	8	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
9	A B N	4412	1	Fass	leer	—	29	9	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
10	A C A G	1758	1	Kiste	Eisenw.	—	63	10	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
11	A D	—	15	Kisten	Käse	—	75	11	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
12	A D B	964	1	Ballen	Seegras	—	125	12	Herford	„	
13	A E	—	1	Kollo	Ofen	—	145	13	Hillesheim	St. Johann-Saarbr.	
14	A F	1	1	Reisekorb	Kleider u. Wäsche	—	26	14	Cüstrin-Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
15	A F H	740	1	Kiste	?	—	133	15	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
16	A H	35	1	—	Kinderbett mit Matratze		46	16	Bergneustadt	K. E.-D. Elberfeld	
17	A K	—	1	Pack	Eisenwaaren	—	30	17	Grafenau	Bayerische Stsb.	
		—	1	—	Stahl	—					
18	A K	—	2	Säcke	Holzkohlen	—	40	18	Stadtoldendorf	K. E-D. Cassel	
19	A K	202	1	Ballen	Filzwaaren	—	—	19	Plagw.-Lindenau	K. E.-D. Halle a/S.	
20	A K S	6/8 u. 2 ohne	5	—	Ketten	—	je 20	20	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bezettelt: von Bodenbach.
21	A L	6	1	Kiste	Kleider	—	26	21	Mersch	Wilhelm-Luxemburg	
22	A M	2/7	6	Sack	Kartoffeln	—	257	22	Barmen-Unterb.	K. E.-D. Elberfeld	
23	A M	11500	1	Pack	Drucksachen	—	34	23	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
24	A P	652	1	Ballen	Strümpfe	—	55	24	Schmallenberg	K. E.-D. Elberfeld	
25	A R	7182	1	Kiste	Nudeln	—	15	25	Hohenlimburg	„	
26	A R	239	1	„	Schuhwaaren	—	33	26	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
27	A S	19	1	Ballen	Korken	—	63	27	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
28	A S	6040	1	Kiste	Cognac	—	—	28	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
29	A S	11201	1	Packet	Stellringe	—	—	29	Lörrach	Badische Stsb.	
30	A St	1/2	2	Pack	ger. Fische	—	36	30	Zeulenroda	Sächsische Stsb.	verkauft.
31	A T	2163	1	„	Packpapier	—	32	31	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
32	A V u. C	2617	1	Ballen in Leinen	Gummiplatte mit Drahteinlage		15	32	Brügge	K. E.-D. Elberfeld	
33	A W	—	1	Sack	Kartoffeln	—	50	33	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Buddenhagen / Hamburg.
34	A W	1/4	4	Kisten	?	—	220	34	Hamburg H.	„	bezettelt: Paris.
35	A W	5	1	—	Pflugschaar	—	2	35	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
36	A W	34	1	Kiste	Rothwein	—	34	36	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
37	A W S	1001	1	„	Waschallabastrin	—	77,5	37	Holzhausen-Heddinghausen	K. E.-D. Münster	bezett.: Barmen-Holzhausen.
38	B	—	4	Käfige	leer	—	57	38	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
39	B	6	1	Kiste	Cakes	—	23	39	Hildesheim	„	
40	B roth	—	25	—	Roststäbe	—	175	40	Düsseld.-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
41	B	VII	4	Pack	Kistenbretter	—	64	41	Wipperfürth	„	
42	B B	—	1	Stab	Quadrateisen	—	—	42	Kettwig	K. E.-D. Essen	
43	B B	1755	1	Fass	gefüllt	—	26	43	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
44	B B	5238	1	Ballon	Tabak	—	80	44	Lübbecke	K. E.-D. Münster	Gerlach & Cie. Spediteure.
45	B C	1569	1	Pack	Papier	—	45	45	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
46	B C B	—	1	—	Maschinentheil (eis. Cylinder)		69	46	Schwerte	K. E-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
47	{ B C E / St G R }	{ 1 / 238 od. 239 }	1	—	eis. Fass, leer	—	47	Osnabrück H. B.	K. E.-D. Münster	
48	B & C	343	1	Kiste	Wichse u. Schachteln	12,5	48	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
49	B E	170 VI	1	—	{ ca. 5 m langes gusseis. Gasrohr }	—	49	Osnabrück H. Bhf.	K. E.-D. Münster	
50	B E G	1787	1	Fass	Sprit	130	50	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
51	B H	63	1	„	gefüllt	70	51	Kahl	K. E.-D. Frankf. a/M.	
52	B J	1582	1	Kiste	Maschinentheile	19	52	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
53	B J G	120182	1	Sack	Pfeffer	25	53	Posen	K. E.-D. Posen	
54	B K A	3390	1	Bierfass	leer	10	54	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
55	B & L	6528	1	Kiste	?	40	55	Lübbecke	K. E.-D. Münster	{ beschr.: Lübbecke.
56	B R	12	1	„	fr. Obst	26	56	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
57	B R	70—80	1	Stück	Gussrohr	14	57	Minden	K. E.-D. Hannover	
58	B S	10	1	Fass	gefüllt	400	58	Memmingen	Bayerische Stsb.	
59	B S	574	1	—	leeres Packfass	3	59	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
60	B V	368	1	Sack	leere Säcke	10	60	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
61	C	1/4	4	Kisten	Pöcklinge	—	61	Rosswein	„	verkauft.
62	C B	2810	1	Kiste	?	16,5	62	Peine	K. E.-D. Hannover	
63	C B	17705	1	Fässchen	leer	5	63	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
64	C B B	1	1	Kiste	Spielwaaren	100	64	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
65	C C	2106	1	„	leer, gebraucht	15	65	Elbing	K. E.-D. Danzig	
66	C E	2	1	—	Tisch	17	66	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
67	C G R	5178	1	Flasche	Kohlensäure	—	67	Herford	K. E.-D. Hannover	
68	Ch F C	9407	1	Fass	Petroleum	153	68	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
69	C H	7187	1	Ballen	?	28	69	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
70	C K	849	1	Pack	Säcke	25	70	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
71	C K	2293	1	Kiste	Alfenideständer	24	71	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
72	C L	82	1	Koffer	leer	11	72	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
73	C L	I	1	Verschlag	emaill. Kessel	—	73	Rheydt	K. E.-D. Köln	
74	C N	163	1	Ballen	—	40,5	74	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
75	C P	74235	1	Bund	Bretter	9	75	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
76	C R	8	1	Sack	Federn	6	76	Augsburg	Bayerische Stsb.	
77	C W	1399	1	Kiste	2 Regulators	30,5	77	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
78	C W & C	{ 3234 / 3230 / 3236 }	3	Fässer	leer	145	78	Mainz	Direktion Mainz	
79	D	—	1	Korb	leer	—	79	Kehl	K. E.-D. Frankf. a/M.	
80	D F	4001	1	Kiste	leer	20	80	Weisenau	Direktion Mainz	
81	D U T	1667	1	„	gefüllt	31	81	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
82	E	2	1	Ballen	gefüllt	96	82	Mainz	Direktion Mainz	
83	E	187	1	„	Garnabfälle	58	83	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
84	E	401	1	Fass	Petroleum	177	84	Baruth	K. E.-D. Halle a/S.	
85	E	3248	1	Kiste	Glaswaaren	71	85	Stolberg	K. E.-D. Köln	
86	E A N	67229	1	Packet	Charnire	0,5	86	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
87	E A N	83019	1	—	Puppenwagen	—	87	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
88	E D G	—	2	Pack	leere Säcke	40	88	Königshofen i. Gr.	Bayerische Stsb.	
89	E D S	1203	1	Kiste	Hämmer	18	89	Passau	„	
90	E F	1249	1	„	Holzwolle	56	90	Borna	Sächsische Stsb.	
91	E G	10496	1	Bllt.	Linoleum	95	91	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
92	E K	1338	1	—	1. alter Holzverschlag	27	92	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
93	E M	9	1	Sack	Kartoffeln	63	93	Mannheim	Direktion Mainz	
94	E M	21034	1	Kiste	Zuckerwaaren	87	94	München Centr.	Bayerische Stsb.	
95	E N	26178	1	„	leer, gebraucht	44	95	Posen	K. E.-D. Posen	
96	E S	—	1	Sack	Seilerwaaren	30	96	Kolberg	Altdamm-Colberg. E.	
97	E T M	7361	1	Kiste	Därme	10	97	Bottrop	K. E.-D. Essen	
98	F	—	1	Packet	17 neue Blechgefässe	1,5	98	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
99	F	5	1	—	{ Ofenvorderplatte mit 2 Thürchen }	14	99	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
100	F	20	1	Fass	Chlorkalk	—	100	Käferthal	Direktion Mainz	
101	F	1	1	Koffer	?	—	101	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
102	F	70	1	Pack	Packpapier	—	102	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
103	F	3026	1	Kiste	eingem. Gemüse	15	103	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
104	I F	—	1	Sack	Lappen	36	104	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
105	F A	—	1	„	leere Säcke	12,5	105	Gensungen	K. E.-D. Cassel	
106	F A K	7366	1	Fässchen	Sardinen	4	106	Baden	Badische Stsb.	
107	F A R	60	1	Fass	?	27	107	Hörde	K. E.-D. Essen	
108	F D	8545	1	Stange	Stahl	6	108	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
109	F B	—	1	Bund	{ Rohrschellen aus Eisenblech }	11	109	Meerane	„	
110	F B	1	1	Kiste	Flaschen	50	110	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
111	F B	105	1	„	Pfeifenrohre	33	111	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
112	F B	851	1	„	Feigen	14	112	„	„	
113	F C	59	3	Stück	Eisenplatten	174	113	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
114	F F	3	1	Sack	Cocosnüsse	32,5	114	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
115	F F	507585	1	Kübel	Margarine	18	115	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
116	F G	25	1	Kiste	Kaffee in Packeten	22,5	116	{ Neunkirchen R.-B. Arnsberg }	K. E.-D. Frankf. a/M.	

*) Eingebrannt: Gebr. Boths; mit Blaustift beschrieben: Bergen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
117	F G R	1956	1	Kiste	leere Flaschen	—	54	117	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
118	F H	1	1	Korb	Kleider	—	17	118	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
119	F H	—	1	„	Wäsche	—	22	119	Mainz	Direktion Mainz	bezett.: Vorsicht Scheibenhonig.
120	F H	1/10	10	Kisten	leer	—	32	120	Aurich	K. E.-D. Münster	
121	F H	11210	1	Kiste	leere Flaschen	—	58	121	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
122	F L	662	1	„	Käse	—	27	122	Gemünden	Bayerische Stsb.	
123	F M C	4318	1	„	Bücher	—	7,5	123	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
124	F Q	2001	1	Ballen	Säcke	—	—	124	Duisburg	„	
125	F R K	99	1	Pack	leere Säcke	—	16	125	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
126	F R	1004	1	„	Schneidemesser	—	—	126	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
127	F S	—	1	—	schwarzer Koffer	—	26	127	Rybnik	K. E.-D. Kattowitz	
128	F S	111	2	—	Bettstellenpfosten	—	6	128	Soest	K. E.-D. Cassel	
129	F S	13662	1	Korb	Droguen	—	22	129	Bischweiler	Reichsbahn	
130	F S V	5886	1	Kiste	leer	—	35	130	München Centr. B.	Bayerische Stsb.	
131	F W K	—	1	Pack	Schinken	—	8	131	„	„	
132	G	100	1	—	l. Eisenfass	—	97	132	Viersen	K. E.-D. Köln	
133	G	943	1	Sack	Haselnusskerne	—	78,5	133	Tetschen	Sächsische Stsb.	
134	G	{ 40176 / 185 }	{ 2 / 8	Pack / —	Schrauben / Gussplatten	— / — }	140	134	Dommeldingen	Wilhelm-Luxemburg	
135	G	41459	1	Kollo	Eisen	—	18	135	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	
136	G	1571	1	Fass	leer	—	16	136	Buderich	„	
137	G A W	79	1	Kiste	leere Glaskolben	—	35	137	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
138	G B	57	1	„	leer	—	6,5	138	Neuulm	Bayerische Stsb.	
139	G B	3314	1	Ballen	9 Pack Biber	—	74	139	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
140	G B	4067	1	Kiste	{ Lack u. Beize für Metallw. in Flaschen }		20	140	Münster	K. E.-D. Münster	
141	G B	4118	1	„	?	—	23	141	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
142	G B C	2428	11	Bund	Eisenstangen	—	561	142	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
143	G B G	4115	1	„	Rundstahl	—	12	143	Grafenau	Bayerische Stsb.	
144	G G	—	1	—	Blecheimer	—	11	144	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
145	G G	618. 622	2	Kisten	leer	—	13	145	Seesen	K. E.-D. Cassel	
146	G G	4404	1	Kiste	eis. Rohre	—	—	146	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
147	G H	—	1	Sack	Kartoffeln	—	76	147	Marbach a/N.	Württemberg. Stsb.	
148	G H	56/61	6	Kolli	Küchenmöbel	—	241	148	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
149	G H	—	10	Stück	Gussröhren	—	83,5	149	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
150	G H	4290	1	Kiste	Zuckerw.	—	34	150	Kirchhain	K. E.-D. Cassel	
151	G H	16403	1	Ballen	Baumwollwaaren	—	31	151	Rheydt	K. E.-D. Köln	
152	G H O	{ 3654 / 4006 }	2	Fässer	leer	—	148	152	Aachen	K. E.-D. Köln	
153	G R	4869	1	Pack	2 Sessel	—	—	153	Essen Nord	K. E.-D. Essen	Etiquette: Gebr. Nohlmann, Celle.
154	G R	30772	1	„	Papier	—	151	154	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
155	G R C	{ 1906 / 1925 }	2	Ballen	Bürstenwaaren	—	{ 25 / 25 }	155	{ Frankfurt a/M. H G. B. }	K. E.-D. Frankf. a/M.	
156	G R G	3635	1	Bund	4 Stäbe Flachstahl	—	60	156	Sachsenhausen	„	
157	G S	5	1	Korb	altes Holz	—	10	157	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
158	G S	874	1	Kiste	eis. Maschinentheil	—	15	158	Kattowitz	K. E. D. Kattowitz	
159	G W	—	1	Kollo	gusseis. Ofenplatten		2,5	159	Münden	K. E-D. Cassel	
160	G W	5239	1	Packet	Cigarren	—	10	160	Offenau	Badische Stsb.	
161	G W K	—	38	Blöcke	Metall	—	370	161	Düsseld.-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
162	H	—	30	—	Roste	—	120	162	Emsdetten	K. E.-D. Münster	
163	H	4	1	Pack	Körbe	—	22	163	Leer	„	
164	H	1227	1	„	Reisig	—	38	164	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
165	H	988	1	Sack	Zucker	—	75	165	Berg.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
166	H	16	1	{ Schliesskorb }	Wäsche	—	13,5	166	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
167	H	37	1	Ballen	alte Kleider	—	—	167	Dresden-N.	St. Johann-Saarbr.	
168	H	{ 400/2 / 404 / 408 }	5	Kolli	Stahl	—	—	168	Wanne	K. E.-D. Essen	
169	H	68	1	Kiste	Strumpfwaaren	—	20	169	Titisee	Badische Stsb.	
170	H	6	1	Sack	Infusorienerde	—	53	170	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
171	H weiss	—	3	Bund	Maschinentheile	—	54,5	171	„	„	
172	H A	945	1	Korb	leer (alt)	—	5	172	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
173	H B	—	1	Koffer	gefüllt	—	67	173	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
174	H B	3	1	Sack	{ altes Bett u. 1 Waschleine }		12	174	Berlin Görl. B.	K. E.-D. Berlin	
175	H B H	495	1	Kiste	Holzmodelle	—	41,5	175	Altona	K. E.-D. Altona	
176	H F	9	1	Verschlag	{ geschnitzte Holzsäule in Papier }		—	176	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
177	{ H F / N E }	—	2	—	Gitter	—	—	177	Altona	K. E.-D. Altona	
178	H G	695	1	Koffer	leer (neu)	—	17	178	Duisburg	K. E.-D. Essen	
179	H H	3620	1	Harrass	Laterne	—	—	179	Bonn	K. E.-D. Köln	
180	H H	4422	1	Verschlag	Kartons	—	10	180	Saarburg i/Lothr.	Reichsbahn	
181	H J	—	1	Kiste	leer	—	44	181	Flensburg	K. E.-D. Altona	
182	H K	73	1	„	Rosinen	—	15	182	Schlochau	K. E.-D. Danzig	
183	H K	280	1	„	Citronat	—	18	183	Ellwangen	Württemberg. Stsb.	
184	H K	4357	1	„	l. Weinflaschen	—	32	184	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
185	H B	16	1	Kübel	Glaswaaren	55	185	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
186	H L	688	1	Pack	Kinderspielwagen	—	186	Dortmund	K. E.-D. Essen	
187	H & L	29	1	Kiste	leer	10	187	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
188	H L C	2343	1	Ballot	Tuch	50	188	Bamberg	Bayerische Stsb.	
189	H M	22264	1	—	Ofen	79	189	Heidelberg	Badische Stsb.	
190	H N	—	10	—	Eisenstäbe	1159	190	Bocholt	K. E.-D. Essen	
191	H N	1	1	Sack	Kartoffeln	48	191	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
192	H N	49	1	Kiste	Spielwaaren	55	192	Leipzig Magd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
193	H N	831	1	Fass	leer	19	193	Hanau Nord	K. E.-D. Frankf. a/M	
194	H N	127544	1	Kiste	Blechwaaren	20	194	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
195	H O	422	1	Pack	Leisten	10	195	Brieg	K. E.-D. Breslau	
196	H R	—	1	Kiste	Düngesalz (?)	87	196	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
197	H R	818	1	—	Verschlag	5,5	197	Detmold	K. E.-D. Hannover	Diedenhofen-Dresden beschr.
198	H S	I/II	1	—	Traubenmühle	40	198	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
199	H S	4	1	Pack	4 unpolirte Tischfüsse	6,5	199	Frankfurt a/M. (H. G. B.)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
200	H T	—	1	Ballen	Tapeten	18	200	„	„	
201	H T	440	1	Fass	Wein	34	201	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
202	H Th	34	1	Pack	Düten	10	202	Rheydt	K. E.-D. Köln	
203	H Y D	13 83	1	Ballot	Baumwollwaaren	43	203	Heidelberg	Badische Stsb.	
204	H V	II/IV	2	Säcke	Kartoffeln	98	204	Kirchen	K. E.-D. Elberfeld	
205	J	1/3	3	Kisten	Fische	14	205	Jessnitz	K. E.-D. Halle a/S.	
206	J	2	1 1	Bund Korb	Säcke leer	14	206	Basel	Reichsbahn	
207	J	20	1	Ballot	Leder	34	207	München Centr.	Bayerische Stsb.	
208	J A M	9793	1	Kiste	Werkzeug	20	208	Hayingen	Reichsbahn	
209	J B	—	1 1	— —	Korb Matratze	72	209	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
210	J C R	8216	1	Kiste	gef.	59	210	Rastadt	Badische Stsb.	
211	J B N	—	1	Korbflasche	leer, gebraucht	12	211	Posen	K. E.-D. Posen	
212	J C L	2 9035	1	Schliess-korb	gefüllt	49	212	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
213	J C H	2589	1	Korb	Schüsseln	17	213	Neuhaus a/Oste	K. E.-D. Altona	
214	J F	I	1	Sack	Kartoffeln	71	214	Breslau Oderth. B.	K. E.-D. Breslau	
215	J F	51	1	Kiste	Käse	90	215	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
216	J G	1—5	5	Kolli	Zugwinkel	95	216	Posen	K. E.-D. Posen	
217	J G	3118/19	2	Säcke	—	104	217	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
218	J H	1703	1	—	l. Kiste	—	218	Wesel	K. E.-D. Essen	bekl. von Minden vom 20/10.
219	J H N	6448 6450/1	3	Fässer	Wein	130	219	Essen Hb.	„	bekl.: Köln-G.-Essen Hb.
220	J K	3	1	Sack	Kraut	30	220	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	bekl.: C. Dtz. B. M.
221	J M	10	1	—	l. Verschlag	—	221	Bocholt	K. E.-D. Essen	
222	J M	10	1	Sack	Kartoffeln	72	222	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
223	J N	2066 2067 2069	3	Pack	Papier	177	223	Wetzlar	„	
224	J P	46	1	—	gusseis. Cylinder	—	224	Mainz	Direktion Mainz	2,50 m lg.
225	J P	434	1	Fass	anschein. Wein	24	225	Posen	K. E.-D. Posen	
226	J R	—	1	—	Bindekette	—	226	Aplerbeck	K. E.-D. Essen	6 m lg.
227	J S	211	1	Weinfass	leer	—	227	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
228	J W	30220	1	Bund	9 Stück Lampenkugeln	—	228	Griesheim a/M.	„	
229	K	—	1	Kollo	Guss	22	229	Mainz	Direktion Mainz	
230	K	6	1	Sack	Betten	10,5	230	Hamm	K. E.-D. Essen	
231	K	34073	1	Kiste	Möbeln	40	231	Essen Hb.	„	
232	K	5	1	„	leer	—	232	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
233	K	15	1	Sack	35 leere Getreidesäcke	27	233	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
234	K	143	1	Kiste	Papierwaaren	29	234	Düsseld.-Derend.	„	
235	K	143	1	„	Papierwaaren	29	235	„	„	
236	K	162	1	Pack	Tapeten	19	236	Seckach	Badische Stsb.	
237	K	465	1	Kiste	Wein	17	237	Mainz	Direktion Mainz	
238	K	4953	1	Beutel	Droguen	16	238	Osnabrück H. B.	K. E.-D. Münster	
239	K	809 oder 1809	1	Stab	Rundeisen	7,5	239	Schonungen	Bayerische Stsb.	
240	K	72362	1	Bund	Stabeisen	13,5	240	Pfronten	„	
241	K C	5904	1	Kiste	gef.	—	241	Rheydt	K. E.-D. Köln	
242	K E D L M	6	1	—	Kette	—	242	Hamm	K. E.-D. Essen	
243	K H	809	1	Kiste	leer	55	243	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
244	K H	4769	1	—	Servirtisch	17	244	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
245	K K St B	1441	1	—	Wagendecke	50	245	Meitingen	Bayerische Stsb.	
246	K K St B	—	1	—	Reitelkette	41	246	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
247	Kr	53462	1	Wagen	Kohlen	—	247	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	*)

*) Begleitschein von Schalke S. nach Osnabrück.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
248	K S	3645	1	Ballen	gefüllt	70	248	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
249	K W	—	1	Kiste	Würfelzucker	54,5	249	Schandau	Sächsische Stsb.	
250	K W B	21380	1	Fass	Drath	225	250	Mainz	Direktion Mainz	
251	L	1/4	4	Säcke	Walzhafer	200	251	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
252	L	1	1	Schliesskorb	Damenkleider	23	252	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
253	L	1	1	Verschlag	Marmor	7	253	Mannheim	Badische Stsb.	
254	L	6043/44	2	—	gefüllte Blechflaschen	130	254	Aachen	K. E.-D. Köln	
255	L & M u. G K	146 10	1	Fass	leer 333 Liter	66	255	Vaihingen S.	Württemberg. Stsb.	
256	L M	227	1	„	leer	123	256	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
257	L M	23	1	Bund	Kuchenformen	7	257	Saarburg i/Lothr.	Reichsbahn	
258	L P	—	1	Tonne	Heringe	137	258	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
259	L R	8668	1	Wanne	Margarine	29	259	Röderau	Sächsische Stsb.	
260	L R	50	1	—	Lattenverschlag mit Gitterthür, ca 1,50 m hoch u. 1,00 m breit	—	260	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
261	L S	28	1	Kiste	leer	30	261	München Centr.	Bayerische Stsb.	
262	L S	7404	1	Ballen	Manufakturw.	61	262	Dassel	K. E.-D. Cassel	
263	L S	602	1	Kiste	Eier	46	263	Metz	Reichsbahn	
264	L T	14	1	„	?	13	264	Bocholt	K. E.-D. Essen	
265	L U	8292	1	Ballot	Theerpappe	15	265	München Centr.	Bayerische Stsb.	
266	L & Z	1000	1	Ballen	Rohleinen	19	266	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
267	M I	—	1	Pack	leere Säcke	31,5	267	Zwickau	Sächsische Stsb.	
268	M	400	1	„	Packpapier	105	268	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
269	M	20/23	2	Ballen	unbekannt	107	269	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
270	M	—	1	Kollo	Ofentheil	17	270	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
271	M	2	1	Bund	Bettladentheile	62	271	Engen	Badische Stsb.	
272	M	I	1	Sack	Salz	50	272	Heidelberg	„	
273	M	250	1	Ballen	Stahlspähne	52	273	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
274	M B	2211	1	Sack	Thee	3	274	Königshofen i. Gr.	Bayerische Stsb.	bekl.: Alkmano-Amsterdam.
275	M B K	I	1	Kiste	Käse	31	275	Mülheim a. d. R.	K. E.-D. Essen	
276	M C	3	2	Bund	6 alte Eisenrohre	58	276	Bochum Süd	„	
277	M F	2071/3	3	Kisten	leer	—	277	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
278	M G W	1957	1	Tonne	Butter	53,5	278	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
279	M H	3870	1	Kiste	leer	98	279	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
280	MHS	7210	1	Fass	leer	37	280	Gau Algesheim	Direktion Mainz	
281	M W	—	1	Kollo	Binsenmatten	5	281	Duisburg-Hochfeld Süd	K. E.-D. Essen	
282	N G	4084 4085	2	Kisten	Barometer	112 100	282	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
283	N S	10079	1	Kiste	Limburger Käse	33	283	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
284	O	—	12	—	Eisentheile	44	284	Neumarkt i. d. Oberpf.	Bayerische Stsb.	
285	O	1	1	Kiste	Gebetbuch u. Blechdosen	9	285	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
286	O F	2334	1	Fass	gefüllt	50	286	Frkfrt. a/M. Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	alte Bezettelung: Weissenfels-Kösen.
287	O L	100	1	Korb	Kleider	30	287	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
288	O S	9759	1	Kiste	feine Porzellanwaaren	35	288	Schrimm	K. E.-D. Posen	
289	P	13 bis 16	4	—	mit Eisenstangen verbundene Hölzer (Kesselunterlagen)	440	289	Kamlarken	K. E.-D. Danzig	
290	P	5397	1	Pack	Siebe	—	290	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
291	P E	1313/14	2	„	Papier	—	291	Radolfzell	Badische Stsb.	
292	P J	4283	1	Bund	Stahl	34,5	292	Düsseld.-Grafenb.	K. E.-D. Elberfeld	
293	P J S	212	1	Pack	?	—	293	Emmerich	K. E.-D. Essen	
294	Ph T	50	1	Fass	leer	18	294	Heidelberg	Badische Stsb.	
295	P M	55339	1	Kiste	?	14	295	Stendal	K. E.-D. Hannover	
296	P S	724/5	2	Kisten	Käse	19,5	296	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
297	P S C	2583	1	Kiste	unbekannt	14	297	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
298	P V L C	865	1	Ballen	Kalbleder	43	298	Leipzig I.	Sächsische Stsb.	Leipzig beschr.
299	R	5906/7	2	„	?	35	299	Lübbecke	K. E.-D. Münster	
300	R	100	1	Fass	leer (von Eisen)	—	300	Plagw.-Lindenau	K. E.-D. Halle a/S.	
301	R B	—	1	Kiste	?	—	301	Herford	H. E.-D. Hannover	
302	R B	1	1	Truhe	?	—	302	Hanau Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	antik. Möbel.
303	R B	900	1	Pack	10 Müllschippen	3	303	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
304	R B	II 2	1	—	eis. Rost	10	304	Baden	Badische Stsb.	
305	R & Co	4802	1	Kiste	leer	56	305	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
306	R D	—	1	„	Eisenwaaren	45	306	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
307	R H	5321	1	Fass	Erdfarbe	80	307	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
308	R K & C	1	1	Kiste	geformte Steine	54	308	Darmstadt Hpt. B.	Main-Neckarbahn	
309	R L	14	1	—	leeres Packfass	3	309	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
310	R M C	4200	1	Ballot	gefüllt	35	310	München Centr.	Bayerische Stsb.	
311	S	351	1	—	leeres Erdölfass	38	311	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
312	S	3033	1	Kiste	Feilen	10	312	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
313	S	216	1	Blechflasche	Oel	5,5	313	Neunkirchen (Reg. Bez. Arnsberg)	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
314	S	9	1	Pack	Säcke —	28	314	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
315	S		1	—	Eisenring z. Waffeleisen	—	315	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
316	S	—	2	Bund	4 gusseis. Häfen —	—	316	Windsheim	Bayerische Stsb.	
317	S	—	33	—	lose Herdtheile —	—	317	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M	
318	S	3	1	Fass	Seife —	130	318	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
319	S C	4380	1	Bund	Flachstahl —	187	319	Finnentrop	„	
320	S J G	5066	1	Ballen	unbekannt —	67	320	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
321	S P	9	1	„	Kunstwolle —	140	321	Schmallenberg	K. E.-D. Elberfeld	
322	St & C	124	1	Kollo	Holzwaaren —	35	322	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
323	T	4586	1	Carton	gefüllt —	12	323	Marktleuthen	Bayerische Stsb.	
324	T	38	1	Pack	leere Säcke —	—	324	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
325	T	180	1	Kiste	Zucker —	28	325	Mittweida	Sächsische Stsb.	
326	T & B	15254	1	„	— —	114	326	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bezettelt Genua.
327	T M	4525	1	„	unbekannt —	28	327	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
328	T P	6747	1	„	anschein. leer. —	—	328	Altenkirchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
329	T S	100	1	Ballen	Bett —	22	329	Attendorn	K. E.-D. Elberfeld	
330	T S	—	25	Stück	eis. Rosetten —	125	330	Aachen	K. E.-D. Köln	
331	U D V	702	1	Kollo	Papier —	18,5	331	Walden	K. E.-D. Bromberg	
332	U E G	75	1	—	Eisentheil —	45	332	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
333	U L	1000	1		Holzkreuz —	5	333	Feuerbach	Württemb. Stsb.	
334	V C	24305	1	Fass	leer —	28,5	334	Magdeb.-Sudenb.	K. E.-D. Magdeburg	
335	V & W	1215	1	Kiste	leer —	6	335	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
336	W	II	2	Bund	Rohrschellen aus Eisenblech	22	336	Meerane	Sächsische Stsb.	
337	W	1424	1	Korbfl.	leer —	6	337	Heidelberg	Badische Stsb.	
338	W	7050	1	Kiste	Hoffmannsstärke in Pappschachteln	8	338	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
339	W		6	—	Herdtheile —	69	339	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
340	W	57920	1	—	Waschständer —	—	340	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
341	W	—	35	—	Chamottsteine —	81,5	341	Hannover N	K. E.-D. Hannover	
342	W & B	15	1	Sack	leere Säcke —	30,5	342	Miesterhorst	„	
343	W B	747	1	Korb	Käse —	60	343	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
344	W C	101	1	Gestell	Margarine —	35	344	Dahlbusch-Rotthausen	„	bezettelt Dortmund-Arolsen.
345	W & Co	4835	1	Kiste	— —	46	345	Arolsen	K. E.-D. Cassel	
346	W & Co	86	1	Verschlag	2 Wännchen Margarine	15	346	Reichenbach i.V. ob. B.	Sächsische Stsb.	
347	W H	17	1	Kiste	Blechbüchsen —	21	347	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
348	W H	—	6	—	Bettheile (1 Kopftheil u 5 Seitentheile)	—	348	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M	
349	W H W	—	5	Pack	leere Säcke —	105	349	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
350	W K	—	2	—	Gussfüsse —	—	350	Trier r. M.	St Johann-Saarbr.	
351	W K	—	1	Korb	eis. Bratpfannen —	14	351	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	bezettelt Hannover-Uslar
352	W K	29817/8	2	Kisten	Rosinen —	30	352	Uslar	K. E.-D. Cassel	
353	W L	6292	1	Kiste	leer —	9	353	Berg.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
354	W M	6707	1	Pack	Eckleisten —	5	354	Lahr	Badische Stsb.	
355	W & P	5	1	—	Puppenwagen —	2,5	355	Eger	Bayerische Stsb.	
356	W & R	1237	9	—	Schrankaufsätze —	—	356	Peine	K. E.-D. Hannover	
357	W R	869	1	Kiste	Thonpfeifen —	45	357	Kerkerbach	K. E.-D. Frankf. a/M	
358	W R	10914	1	Sack	Kaffee —	50	358	Posen	K. E.-D. Posen	
359	W St	15	1	gebrauchtes	Ofenrohr —	—	359	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
360	W St	6209	1	—	leere Lattenkiste —	25	360	Olbernhau	Sächsische Stsb.	
361	W W	1201	1	Kiste	Holzwaare —	32	361	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
362	W W	51156	1	„	leer —	37	362	Duisburg	K. E.-D. Essen	
363	W W	16575	1	„	gefüllt —	20	363	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
364	Z	—	1	Sack	Erde —	35	364	Strassburg	Reichsbahn	
365	Z E	13734	1	Kiste	gefüllt —	88	365	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
366	Z F	7243	1	„	Zucker —	55	366	Sobernheim	Direktion Mainz	
367	Z G	359	1	Ballen	Peitschenstiele —	45	367	Emmerich	K. E.-D. Essen	
368	Z H	128	1	Kiste	Zucker —	14	368	Augsburg	Bayerische Stsb.	
369	Z W G P	—	1	Stück	Zink —	18	369	Würzburg	Badische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
370	Bernb.	954	1	Pack (Gepäck)	13 Holzleisten —	12	370	Barby	K. E.-D. Magdeburg	
371	Berlin	23921	1	Wagen	Kohlen —	10 000	371	Oberehnheim	Reichsbahn	
372	Adresse Brechtmann		1	Kiste	Kleider —	21	372	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
373	Brieg	—	10	Fässer	mar. Fische —	107	373	Brieg	K. E.-D. Breslau	
374	Clausthal	12	11	Kolli	Ofentheile —	—	374	Seesen	K. E.-D. Cassel	
375	H. Dinsing	1861	1	Fass	leer —	23	375	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
376	H P Düsseldorf	9483	1	Kiste	Konserven —	90	376	Wittenburg i/M.	K. E.-D. Altona	
377	1 Elbing D	—	1	„	leer, gebraucht —	25	377	Elbing	K. E.-D. Danzig	
378	Essen	45829	1	Wagen	Kohlen —	—	378	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
379	Essen	34726	1	Wagen	Kies —	—	379	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
380	Essen	32071	1	„	Brikets —	9880	380	Mühlhausen-Wanne	Reichsbahn	
381	J. Farin	—	1	Sack	Cementsäcke —	4	381	Basel	Badische Stsb.	
382	S. B. Felsenkeller	50502	1	—	l. Bierfass —	—	382	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
383	P. & L. Giessen	1899	1	Pack	leere, alte Körbe —	5	383	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
384	Otto Hollmann H	3	1	—	Musterkoffer —	20	384	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
385	Krupp	–	1	Stab	Stahl —	3,5	385	Frkfrt. a/M. H. G. B	K. E.-D. Frankf. a/M.	
386	G. F. S. Liebstadt	10041	1	Kiste	Maschinentheil —	28	386	Liebstadt O/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
387	Magdeburg	20460	1	Wagen	Schrott —	—	387	Essen Fil. Krupp	K. E.-D. Essen	
388	Neuhaus	—	1	Sack	Erzerde —	25	388	Niederschöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
389	Oldesloe	—	1	Kollo	Ofenohr —	5	389	Oldesloe	K. E.-D. Altona	
390	Pilsener Brauerei	—	2	Fässer	leer —	6	390	Hannover S.	K. E.-D. Hannover	
391	Philipp Poth	—	1	Fass	Petroleum —	129	391	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
392	Pschorr	44525	1	—	l. Bierfass —	—	392	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
393	Ritt	1/10	8 1 1	Säcke Sack „	Kartoffeln Gemüse Obst —	516 (Kartoffeln, Gemüse) 7	393	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
394	G. Sander	34958	1	—	l. Bierfass —	—	394	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
395	Schlossbrauerei	—	1	Fass	leer —	13	395	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
396	Special	—	2	Fässer	Schmalz —	115	396	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
397	Ad. Thiele	262	1	Fass	leer —	32	397	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
398	Geb. Thomet Bistritz	1032	1	Stück	Decke u. 1 Leine —	—	398	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
399	Werkstätteninspektion	—	4	„	Achsbuchsuntertheil —	28	399	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
400	Wetzlar	—	19	Fässer	Schmalz —	—	400	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
401	Wittenberge	3	1	Kiste	Blechlochmaschine —	49	401	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
402	Zabrze-Leobschütz	44	1	Pack	Hose, Arbeitskittel —	—	402	Leobschütz	K. E.-D. Kattowitz	
403	Zampatella & Co. Verona	—	1	Korb	fr. Obst —	16,5	403	Eilg.-Abf. Norderney	K. E.-D. Münster i/W.	*)
					C. Güter m. Numm. bez.					
404	roth	I	1	Bund	Bandeisen —	26	404	Stadtoldendorf	K. E.-D. Cassel	
405	—	II	1	Stück	Roste —	2	405	Burbach	St. Johann-Saarbr.	
406	—	6. 8	2	—	Kohleneisen —	6	406	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
407	—	8	1	Sack	leere Säcke —	23	407	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
408	roth	20	1	—	Wagendecke —	—	408	Offleben	K. E.-D. Magdeburg	
409	—	No. 25	2	—	Eisenplatten —	24	409	Strassburg	Reichsbahn	
410	—	33	1	Korb	eiserne Tiegel —	30	410	Posen	K. E.-D. Posen	
411	—	57	1	grüner Holzkoffer	alte Kleider —	20	411	Stuttgart Gep.	Württemberg. Stsb.	
412	—	82	1	Kiste	alte Kleider und Effekten	12	412	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
413	—	521	1	—	Schraubstock —	40	413	Köln G.	K. E.-D. Köln	
414	1345 T	—	1	Kiste	Blumenzwiebeln —	36	414	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
415	—	1729	1	„	leer —	14	415	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
416	—	1994	1	Sack	Schmirgel —	42	416	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
417	2562	—	1	Fass	gefüllt —	—	417	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
418	—	2598	1	Sack	Kartoffeln —	70	418	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
419	—	3056	1	Kiste	Petroleumbecher —	129	419	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
420	—	3237 2242/58	1 2	Bund „	Stahl —	—	420	Solingen Nord	„	
421	—	4353	1	—	Kartoffelharfe —	6	421	Illowo	K. E.-D. Danzig	
422	—	4546	1	Kiste	? —	22	422	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Gardelegen.
423	—	5108	1	„	Wurst —	47	423	Herne	K. E.-D. Essen	beschr. Dortmund.
424	—	5200	1	„	Bleirohr —	82	424	Elberfeld-Mirke	K. E.-D. Elberfeld	
425	—	8008	1	Stab	Stahl —	35	425	Mannheim	Direktion Mainz	
426	—	8033	1	Sack	Samen —	50	426	Mecklenburg	Meckl. Friedr. Frzb.	
427	—	15924	1	Verschlag	Mineralwasser —	118	427	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
428	—	18925	1	Bund	Stahl —	10	428	Ohligs	„	
429	—	19313	1	Kiste	Glühlampen —	60	429	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
430	—	42442	1	Pack	runde Pappschachteln mit Düten	16	430	Gelsenkirchen	„	

*) Bei Entladung vom Deck des Dampfers „Stadt Norden“ am 29/7. 99 (verkauft).

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
431	—	59130	1	—	hölzerner Schutzkasten	—	431	Koschmin	K. E.-D. Posen	
432	—	708690	1	—	Wagendecke —	—	432	Rastatt	Badische Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
433	JS (in Raute)	1—5, 7—8	7	Bund	Stahl —	349	433	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
434	TW (Dreieck) C O	399	1	Kiste	Thran —	40	434	„	„	
435	(Stern) S S	14452	1	Sack	Harz —	100	435	Barmen-Rittersh.	„	
436	M S B H	1837	1	Kiste	1 Waage —	19	436	Iserlohn	„	
437	(Stern) S C Z G	16322 13743	1	„	gefüllt —	—	437	Elberfeld	„	
438	IR (Dreieck) B C	3397	1	„	Porzellan —	69	438	Mülheim a/Rh.	„	
439	5194 (Raute) M O	I	1	„	Eisenwaaren —	10	439	Wanne	K. E.-D. Essen	
440	Ø	3381	1	Fass	anschein. Wein —	51	440	Rüttenscheid	„	
441	K (Dreieck)	7296	1	Kiste	anschein. Cigarren —	53	441	Herzberg a/Harz	K. E.-D. Cassel	
442	R (Kreis)	3	1	Sack	Kastanien —	24,5	442	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
443	W (Dreieck)	6020	1	Kiste	leere Kisten —	28	443	Dresden-N.	„	bez.: Mainz.
444	S (Dreieck)	25/33	2	Ballen	Filztuch —	105	444	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
445	(Dreieck)	4771	1	Kiste	Pappschachteln —	66	445	Mainz	Direktion Mainz	
446	CK (Dreieck) G	—	2	Säcke	Säcke —	920	446	Gebweiler	Reichsbahn	
447	W M C (Rechteck)	1204	1	Kiste	? —	272	447	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bezettelt: Hamburg-Tanga.
448	HLV (Dreieck)	12150	1	„	Cichorien —	68	448	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
449	S 1857 (Dreieck)	16771	1	„	? —	114	449	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburg Ausfuhrgut.
450	Krone	—	1	Fass	ansch. Wasser —	65	450	Northeim	K. E.-D. Cassel	
451	⧣	202	1	Pack	grüne Düten —	14,5	451	Ludwigslust	Meckl. Friedr. Franzb.	
452	X	—	1	Stück	weiss. Guss —	5	452	Rheydt	K. E.-D. Köln	
453	E V W D	76539	1	Kiste	leer —	16	453	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
454	roth ✕	—	1	Kollo	Eisenbleche —	59	454	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
455	rother Strich	—	3	Stück	Zinkrohr —	59	455	Naugard	Alt-Damm-Kolberger	
456	// grün	—	1	Stange	△ Eisen —	7	456	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
457	//// weisse Striche	—	2	—	zusammengeschraubte Bogenröhren	2	457	Pleschen	K. E.-D. Posen	
458	✕ blau	—	15	—	1. Fischkübel —	169	458	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
459	1 gelber Strich	—	1	—	eiserner Leinkocher —	3,5	459	Herrnstadt	K. E.-D. Posen	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
460	—	—	1	—	Achse mit Rädern vom Puppenwagen	—	460	Duisburg-Hochfeld Süd	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
461	—	—	1	Pack	Arznei-Gläser	5,5	461	Mainz	Direktion Mainz	
462	—	—	1	Korb	Aepfel	15	462	Altendorf-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
463	—	—	1	—	eis. Asch- bezw. Kohleneimer	7	463	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
464	—	—	1	Bund	Bandeisen	50	464	Laupheim	Württemberg. Stsb.	
465	—	—	1	Päckchen	Bankeisen	4,5	465	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
466	—	—	4	Pack	Bäume	124	466	Hamm	K. E.-D. Essen	
467	—	—	34	Stück	Besen	—	467	Oberröblingen a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
468	—	—	1	Sack	Betten, 1 Spiegel, 1 Lampenkugel mit Brenner	12,5	468	Carthaus W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
469	—	—	1	Ballen	gebr. Bettfedern	44	469	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
470	—	—	1	—	Bettstelle, Stirnseite	11	470	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
471	—	—	1	—	eiserne Bettstelle	50	471	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
472	—	—	4	—	Bettstelltheile	30	472	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
473	—	—	7	—	Bierfässer, leer	—	473	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
474	—	—	5	—	Bleche	—	474	Köln-Ehrenf.	K. E.-D. Köln	
475	—	—	1	Pack	Blechformen (Nutenkasten)	10	475	Hörde	K. E.-D. Essen	
476	—	—	1	—	Blechhafen	3	476	Heidelberg	Badische Stsb.	
477	—	—	1	Sack	Blechkannen, 1 hölz. Schraubzwinge, 1 Dreifuss, Eckbleche, 1 Stück eis. Kette etc.	15	477	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
478	—	—	1	Pack	4 Blechbehälter	—	478	Neumünster	K. E.-D. Altona	
479	—	—	1	—	Blechtopf	17	479	Hannover	K. E.-D. Hannover	
480	—	—	1	Pack	eis. Bolzen mit Schrauben	5	480	Hannover Eilg.	„	
481	—	—	1	—	eis. Bracke	7	481	Gr.-Wudicke	„	
482	—	—	1	Packet	3 verzinnte Bratpfannen	2	482	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
483	—	—	2	Pack	kleine Bronzefiguren	2	483	Coswig i/Anh.	K. E.-D. Halle a/S.	
484	—	—	1	Stück	Bronzeständer mit Glasballon		484			
485	—	—	1	Paar	Bremser-Stiefel	2	485	Mainz	Direktion Mainz	
486	—	—	15	—	Bretter	—	486	Mannheim	Badische Stsb.	
487	—	—	129	Stück	Bretter, gebrauchte	—	487	Marsberg	K. E.-D. Cassel	Budentheile seit 2/11. 99.
488	—	—	1	Bund	8 Bretter	—	488	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
489	—	—	12	—	Bretter	—	489	Wasselnheim	Reichsbahn	
490	—	—	10	Stück	Bretter, 5–7 m lang	103	490	Konitz	K. E.-D. Danzig	
491	—	—	9	„	Bretter, 8 m lg.	270	491	„	„	
492	—	—	2	Pack	60 cm lange ungehobelte Bretter	15	492	Hanau West	K. E.-D. Frankf. a/M.	
493	—	—	2	—	Bretter	—	493	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
494	—	—	1	Stück	Bufferstange	—	494	Basel	Reichsbahn	
495	—	—	1	—	Cognacfass, leer	32	495	Osterholz	K. E.-D. Hannover	
496	—	—	1	Kollo in Leinewand	?	6,5	496	Schoppinitz	K. E.-D. Kattowitz	
497	—	—	1	Kiste	Colonialwaaren	26	497	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	alte Bezeichnung: F. W. Camberg.
498	—	—	1	—	Dachfenster	16	498	Hayingen	Reichsbahn	
499	—	—	1	—	Damenschreibtisch	40	499	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
500	—	—	1	—	verzinkter Deckel	0,5	500	Bremerhaven	K. E.-D. Hannover	
501	—	—	1	—	Dienstleine	—	501	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
502	—	—	1	Stange	Eisen	3	502	Krefeld	K. E.-D. Köln	
503	—	—	1	Bund	6 Stangen 4 kantiges Eisen	25	503	Mainz	Direktion Mainz	
504	—	—	1	Kollo	Eisen	—	504	Emmerich	K. E.-D. Essen	bez. Rauxel.
505	—	—	2	Kolli	Eisen	30	505	Mainz	Direktion Mainz	*)
506	—	—	1	Stange	Eisen	20	506	Drewitz	K. E.-D. Magdeburg	
507	—	—	1	Stab	U-Eisen	30	507	Heidelberg	Badische Stsb.	
508	—	—	3	Kolli	Eisenblech	7	508	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
509	—	—	1	Bund	durchlochte Eisenbleche	34	509	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
510	—	—	1	Ring	dicker Eisendraht	25	510	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
511	—	—	1	Bund	6 Eisenkugeln	8	511	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
512	—	—	1	—	Eisenplatte	127	512	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
513	—	—	9	—	Eisenringe	75	513	Diedenhofen	Reichsbahn	
514	—	—	1	—	Eisenrohr	10	514	Forchheim	Bayerische Stsb.	
515	—	—	1	Bund	Eisenrohre	51	515	Krebsöge	K. E.-D. Elberfeld	
516	—	—	1	—	Eisenstange	8	516	Hanau Nord	K. E.-D. Frankf. a/M.	
517	—	—	1 / 6	— / —	Eisenstange — / Drahtstäbe mit Ketten	14	517	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
518	—	—	4	—	Eisentheile (2 derselben sind mit Stellmuffen versehen)	12	518	Neuendorf O/Pr.	K. E.-D. Königsberg	

*) Schraube — 25 cm — 5 m — Länge 1 m

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
519	—	—	1	Korb	Eisenw. —	43	519	Northeim	K. E.-D. Cassel	
520	—	—	1	Pack	Eisenwaaren —	4,5	520	Lindau	Bayerische Stsb.	
521	—	—	1	—	Flagge (weissgelb) —	—	521	Bretten	Badische Stsb.	
522	—	—	1	—	Fahrrad —	16	522	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
523	—	—	1	—	altes Fahrrad —	11	523	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
524	—	—	1	Gestell	Fahrrad —	28	524	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
525	—	—	2	—	gusseis. Fenster —	5,5	525	Peine	K. E.-D. Hannover	
526	—	—	1	Kübel	Fett —	30	526	Plattling	Bayerische Stsb.	
527	—	—	1	Bund	Flachstahl —	30	527	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
528	—	—	1	Stab	Flacheisen —	52	528	Mainz	Direktion Mainz	
529	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	36	529	Neuss	K. E.-D. Köln	
530	—	—	1	Korb	leere Flaschen —	20	530	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
531	—	—	1	—	Flankirbaum —	—	531	Frankenstein	K. E.-D. Breslau	
532	—	—	6	—	Flanschen —	10	532	Frkfrt. a/M. H G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
533	—	—	1	Ballen	Futterstoff —	24	533	Diekirch	Wilhelm-Luxemburg	
534	—	—	1	Pack	Gardinenhalter —	2,5	534	Herlingen	Reichsbahn	
535	—	—	1	—	eis. Gasrohr —	3	535	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
536	—	—	1	Kollo in Papier	4 Dosen Gelée —	5	536	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
537	—	—	1	blauer Topf	Gelée —	—	537	Hattingen	„	
538	—	—	1	Sack	Gemüse —	20	538	Essen Hb.	„	
539	—	—	1	Bund	eisernes Gestänge —	19	539	Darkehmen	K. E.-D. Königsberg	
540	—	—	1	—	eis. Gestelle —	24,5	540	Stollberg	Sächsische Stsb.	
541	—	—	1	—	Gewicht —	10	541	Lissa i. P.	K. E.-D. Posen	
542	—	—	1	—	röhrenförmiges Gussstück	4,5	542	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
543	—	—	7	—	tellerförmige durchlöcherte eis. Gussstücke	45	543	Hagen	„	
544	—	—	1	Sack	Hafergrütze —	50	544	Duisburg-Hochfeld Süd	K. E.-D. Essen	
545	—	—	1	Pack	6 neue Handkörbe —	5	545	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
546	—	—	1	—	eiserne Hantel —	38	546	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
547	—	—	1	Säckchen	Haselnüsse —	15	547	Malmedy	K. E.-D. Köln	
548	—	—	1	Ball.	1 rohe Haut —	24	548	Ebingen	Württemberg Stsb.	
549	—	—	1	—	Hebel —	11	549	Neuss	K. E.-D. Köln	
550	—	—	1	Korb	Herdringe —	75	550	Heidelberg	Badische Stsb.	
551	—	—	1	—	Herdrost —	2,5	551	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
552	—	—	1	Heringsfass	leer —	15	552	Güsen	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
553	—	—	1	—	Herzstück —	—	553	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
554	—	—	6	Bund	eis. Hespen —	11	554	Linden-K.	K. E.-D. Hannover	
555	—	—	1	Stück	Holzrad —	4	555	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
556	—	—	1	Kollo	10 Paar Holzschuhe	—	556	Osnabrück H. B.	K. E.-D. Münster	
557	—	—	10	Paar	Holzschuhe —	—	557	Rauxel	K. E.-D. Essen	
558	—	—	1	Verschlag	Holzwaaren —	13	558	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
559	—	—	1	Pack	Hufeisen —	18	559	Sülze	Meckl. Friedr. Franzb	
560	—	—	1	Sack	Kalmus —	17,5	560	Nabburg	Bayerische Stsb.	
561	—	—	9	—	Karabinerhaken zu Viehketten	2	561	Haiger	K. E.-D. Frankf. a/M.	
562	—	—	1	—	zweirädrige Karre	—	562	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
563	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	122	563	Augsburg	Bayerische Stsb.	
564	—	—	1	„	Kartoffeln —	60	564	München Südb.	„	
565	—	—	1	„	Kartoffeln —	25	565	Nürnberg Centr.	„	
566	—	—	1	Korb	Kartoffeln —	20	566	Osterfeld Süd	K. E.-D. Essen	
567	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	58	567	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
568	—	—	8	Säcke	Kartoffeln —	498	568	Mainz	Direktion Mainz	
569	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	64	569	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
570	—	—	1	„	Kartoffeln —	66	570	Hamburg L.	Lübeck-Büchen	
571	—	—	1	„	Kartoffeln —	60	571	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
572	—	—	1	„	Kartoffeln —	82	572	Dahlhausen	„	
573	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	573	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
574	—	—	1	„	Kartoffeln —	51	574	Oschersleben	„	
575	—	—	1	„	Kartoffeln —	68	575	Langenweddingen	„	
576	—	—	1	„	Kartoffeln —	80	576	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
577	—	—	4	Stück	eis. Ketten —	—	577	Griesheim a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
578	—	—	1	Kiste	Kindermehl —	16	578	Beiseförth	K. E.-D. Cassel	
579	—	—	1	—	Kinderschiebkarrenrad	—	579	Papenburg	K. E.-D. Münster	
580	—	—	1	—	2 rädriger Kinderwagen	2,25	580	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
581	—	—	1	Pack	Klappstühle —	22	581	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
582	—	—	1	Koffer	vermuthlich Kleider	30	582	Berg.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
583	—	—	1	Sack	Kleider, Wäsche u. 1 Kürbis	—	583	Hamm	K. E.-D. Essen	*)
584	—	—	1	Schliesskorb	Kleider —	38	584	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
585	—	—	1	Bund	3 eis. Kloben —	12	585	Oberglogau	K. E.-D. Kattowitz	

*) Beschr.: Portland Cement Fabrik Nienburg.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
586	—	—	6 4	— —	Kochheerdringe — Ofenthüren —	30	586	Lyck	K. E.-D. Königsberg	
587	—	—	1	—	eis. Kochtopf mit Deckel	10	587	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
588	—	—	1	—	Koffer —	5	588	Mülhausen Eilg.	Reichsbahn	
589	—	—	1	Sack	Kohlen —	60	589	Neustadt	Badische Stsb.	
590	—	—	1	—	leerer Kohleneimer —	5	590	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
591	—	—	1	Korbfl.	gefüllt —	71	591	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M	
592	—	—	1	Korbkanne	gefüllt —	57	592	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
593	—	—	1	Pack	graue Körbe —	19	593	Werden	K. E.-D. Essen	
594	—	—	1	„	5 leere Körbe —	15	594	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
595	—	—	1	„	leere Körbe —	45	595	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
596	—	—	2	„	8 neue Körbe —	6	596	Neuss	K. E.-D. Köln	
597	—	—	1	Sack	Kraut —	35	597	Zabern	Reichsbahn	
598	—	—	1	„	Kraut —	34	598	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
599	—	—	1	Pack	Kupferdraht —	19	599	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
600	—	—	1	Blechkanne	Lack —	33	600	Saarbrücken (Eilg.)	St. Johann-Saarbr.	
601	—	—	1	—	Lackfass, leer —	18	601	Zabern	Reichsbahn	
602	—	—	2	—	eiserne Lager —	13,5	602	Miesbach	Bayerische Stsb.	
603	—	—	1	Pack	4 eis. Laschen —	13	603	Hanau West	K. E.-D. Frankf. a/M.	
604	—	—	1	Lattenkiste	? —	52	604	Hattingen	K. E.-D. Essen	
605	—	—	1	Ballen	Lederabfall —	47	605	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
606	—	—	1	Paar	Lederschuhblätter —	—	606	Thorn	K. E.-D. Bromberg	Spielzeug für Kinder.
607	—	—	1	—	kleiner Leiterwagen —	—	607	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
608	—	—	1	Sack	Linsen —	50	608	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
609	—	—	1	Packet	1 Matratze, 1 Keilkissen, zu einem Kinderbett	7	609	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
610	—	—	1	—	Maschinentheil (Kegel)	2	610	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
611	—	—	1	—	Maschinentheil —	430	611	Roeschwoog	Reichsbahn	
612	—	—	2	—	Maschinentheile —	10	612	Mainz	Direktion Mainz	
613	—	—	1	Pack	flacher Meisselstahl —	56	613	Krefeld	K. E.-D. Köln	
614	—	—	40	Fässer	anschein. Melasse —	—	614	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
615	—	—	1	Rolle	Messingblech —	11	615	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
616	—	—	1	—	Messinghahn —	—	616	Hirschberg i/Schl	K. E.-D. Breslau	
617	—	—	1	—	Messinghahn —	2,5	617	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
618	—	—	1	Bund	4 Messingrohre —	8	618	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
619	—	—	1	—	Messingstange —	4	619	Cleve	„	
620	—	—	1	—	Milchkanne —	—	620	Lauda	Badische Stsb.	
621	—	—	7	Körbe	leer (ansch. Obstkörbe)	35	621	Mainkur	K. E.-D. Frankf. a/M.	
622	—	—	1	Blechkanne	anschein. Oel —	40	622	Eschweiler Thal	K. E.-D. Köln	
623	—	—	1	—	eiserner Ofen —	89	623	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
624	—	—	1	Stück	Ofenknie —	2	624	Rheydt	K. E.-D. Köln	
625	roth	—	1	—	Ofenrohr —	0,25	625	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
626	weiss	—	1	Stück	Ofenrohr —	1,5	626	Wittenberge	„	
627	—	—	1	—	loses, altes Ofenrohr	5	627	Krefeld	K. E.-D. Köln	
628	—	—	1 2	—	Gasrohr, 5 m lg. — Ofentheile —	—	628	Darmstadt	Direktion Mainz	
629	—	—	1	Ballen	Papierabfälle —	165	629	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
630	—	—	2	Stück	eiserne Patentthorschliesser	—	630	Plagwitz-Lindenau	„	
631	—	—	1	—	Personenwagentragfeder	—	631	Saarbrücken (Eilg.)	St. Johann-Saarbr.	
632	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	19	632	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
633	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	54	633	Heide	K. E.-D. Altona	
634	—	—	1	—	Pflugschaar —	12	634	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
635	—	—	2	—	Hammer —	—	635			
636	—	—	1	Pack	12 Piassavabesen —	8	636	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
637	—	—	10	—	Piassavabesen —	7	637	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
638	—	—	1	—	Plättbrett mit Möbelstoff überzogen	6	638	Zittau	Sächsische Stsb.	
639	—	—	1	Blecheimer	Preisselbeeren —	15	639	Hattingen	K. E.-D. Essen	
640	—	—	1	—	Puppentisch —	1	640	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
641	—	—	1	—	Puppenwagen —	3,5	641	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
642	—	—	1	—	kl. Puppenwagen —	—	642	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
643	—	—	3	—	Puppenwagen —	3	643	Lütgendortmund	K. E.-D. Essen	
644	—	—	2 1	— —	Puppenwagen — Kindersportwagen —	2 1	644	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
645	—	—	1	Pack	Radfelgenhälften —	—	645	Herne	K. E.-D. Essen	
646	—	—	6	—	eis. Räder —	18	646	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
647	—	—	2	Koffer	Reiseeffekten —	20	647	Hillesheim	St. Johann-Saarbr.	
648	—	—	1	Reisekorb	gefüllt —	25	648	München Centr.	Bayerische Stsb.	
649	—	—	1	„	? —	31,5	649	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
650	—	—	1	Welle	Riemscheibe —	—	650	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
651	—	—	1	Kiste	4 eis. Riemenscheiben	44	651	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
652	—	—	1	—	eis. Ring —	—	652	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
653	—	—	5	—	eiserne Röhren —	—	653	Hagenow L.	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
654	—	—	1	—	eisernes Rohr —	2	654	Brieg	K. E.-D. Breslau	
655	—	—	1	Bund	5 eis. Rohre —	19	655	Lindau	Bayerische Stsb.	
656	—	—	1	„	6 eiserne Rohre —	42	656	Berlin Görl. B.	K. E.-D. Berlin	
657	—	—	1	—	Rohrsessel —	—	657	Grünberg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
658	—	—	2	—	Rohrstühle —	—	658	Rheda	K. E.-D. Hannover	
659	—	—	1	Pack in Leinwand	2 Rollen —	11	659	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	*)
660	—	—	1	Pack	4 Roste —	—	660	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
661	—	—	2	—	Roststäbe —	2	661	Camenz	„	
662	—	—	1	Sack	Rüben —	34	662	Breslau O./S.	„	
663	—	—	1	Stück	Rundeisen —	4	663	Neuss	K. E.-D. Köln	
664	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	115	664	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
665	—	—	2	„	☐ Eisen —		665			
666	—	—	1	Bund	12 eis. Rundstäbe —	5	666	Plauen i. V. ob. B.	Sächsische Stsb.	
667	—	—	2	Stangen	Rundstahl —	25	667	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
668	—	—	1	Sack	leere Säcke —	4	668	Ludwigsstadt	Bayerische Stsb.	
669	—	—	1	„	leere Säcke —	35	669	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	**)
670	—	—	1	Ballen	neue Säcke —	12	670	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
671	—	—	1	Sack	Säcke —	—	671	Borbeck	K. E.-D. Essen	bekl.: Essen Hb.-Borbeck.
672	—	—	1	Pack	Sägen —	43	672	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
673	—	—	1	Bund	25 hölz. Sägenbügel	14	673	Hagen	„	
674	—	—	1	—	Schaukelstuhl —	—	674	Marburg	K. E.-D. Cassel	
675	—	—	1	—	Schiene, 4 m lg. —	—	675	Fürth	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
676	—	—	1	Schliess-korb	anschein. Kleider —	68	676	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
677	—	—	2	Kübel	Schmalz —	58	677	Saarburg i/Lothr	Reichsbahn	
678	—	—	2	—	hölzerne Schrankbretter mit eisernen Kleiderhaken	9	678	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
679	—	—	1	Korb	Schrauben —	116	679	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
680	—	—	1	Packet	Schrauben —	2	680	Basel	Badische Stsb.	
681	—	—	1	„	Schrauben —	3	681	Karlsruhe R.	„	
682	—	—	1	Gebund	8 eis. Schrauben (Fundament- oder schrauben)	50	682	Herborn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
683	—	—	1	Pack in Leinen	6 Schrauben u. 1 Schraubenschlüssel	2	683	Mainz	Direktion Mainz	
684	—	—	1	—	Schraubenschlüssel —	2	684	Barmen-Rittersh.	K. E. D. Elberfeld	
685	—	—	1	—	Schraubenschlüssel —	0,5	685	Tinglefl	K. E.-D. Altona	
686	—	—	1	—	Schraubstock —	19	686	Basel	Reichsbahn	
687	—	—	1	—	eis. Schutzblech-Maschinentheil	8	687	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
688	—	—	1	—	eis. Schwungrad —	18	688	Pretzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
689	—	—	1	Kollo	Seilscheibe mit Kurbelwelle	26	689	Neuss	K. E.-D. Köln	
690	—	—	1	Pack in Stroh	leere Senfgläser —	6,5	690	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
691	—	—	1	Kollo	Sensenbaum —	1	691	Neuss	K. E.-D. Köln	
692	—	—	1	—	Sieb —	1	692	München Centr.	Bayerische Stsb.	
693	—	—	1	—	Signalaufzug, Laufschienen mit Flaschenzug	—	693	Mainz	Direktion Mainz	
694	—	—	1	—	Theil eines Sophagestelles	3	694	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
695	—	—	3	Pack	Spahnkörbe —	16	695	Mainz	Direktion Mainz	
696	—	—	1	Bund	eis. Splinte —	—	696	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
697	—	—	2	„	Stabeisen —	100	697	Mülheim-Eppinghofen	K. E.-D. Essen	
698	—	—	1	Stab	Stahl —	6	698	Laurahütte	K. E.-D. Kattowitz	
699	—	—	2	Stangen	Stahl —	5,5	699	Stolp i/Pom.	K. E.-D. Danzig	
700	—	—	1	—	Stahlachse —	—	700	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
701	—	—	1	Sack	Stahlrosetten —	13 5	701	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
702	—	—	1	Bund	17 Stahlstangen —	11	702	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
703	—	—	1	Kiste	braune Standuhr —	16	703	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
704	—	—	1	—	eis. Stange —	4	704	Posen Eilg.-Abf.	K. E.-D. Posen	1,10 m lang.
705	—	—	1	—	Stecheisen —	22	705	Aachen	K. E.-D. Köln	
706	—	—	1	Pack	2 schadhafte Stühle	10	706	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
707	—	—	1	„	2 Stühle mit Rohrsitz	11	707	Lüdenscheid	„	
708	—	—	1	—	Stuhlgestell —	5	708	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
709	—	—	1	Sack	6 Stück Teppichbesen mit Stiel und 12 Stück Handteppichbesen	9	709	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
710	—	—	1	Rolle	Theerleinen —	56	710	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
711	—	—	1	—	Tischfuss (ansch. für einen Nähtisch)	1	711	Norden	K. E.-D. Münster	
712	—	—	2	—	Tischfüsse —	4	712	Duisburg-Hochfeld Süd	K. E.-D. Essen	

*) Aufschrift: Strahmann & Meyer, Bielefeld.
**) Auf dem einen Sack Kreideaufschrift: Cassel 16./11.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
713	—	—	1	Pack	2 Töpfe —	20	713	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
714	—	—	2	Kolli	Torfstreu —	128	714	Neuss	K. E.-D. Köln	
715	—	—	1	—	Ueberfass, leer —	22	715	Mainz	Direktion Mainz	
716	—	—	1	—	Ventil —	—	716	Stolberg	K. E.-D. Köln	
717	weiss	—	2	Stangen	Vierkanteisen —	21	717	Tondern	K. E.-D. Altona	beklebt: von Hamburg H.
718	—	—	2	—	Vorlegeschienen —	6	718	Neunkirchen (Eilg.)	St. Johann-Saarbr.	
719	—	—	1	Ballot	Wachstuch u. Gradl	13	719	Marktl	Bayerische Stsb.	
720	—	—	1	Korb	Wäsche —	12	720	Altkirch	Reichsbahn	
721	—	—	1	—	Wagenvorlegebaum	—	721	Kiel	K. E.-D. Altona	
722	—	—	1	Sack	Wallnüsse —	—	722	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
723	—	—	1	—	Waschkessel —	6	723	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
724	—	—	1	Bund	Weiden —	10	724	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
725	—	—	1	Korb	Weinreben —	20	725	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
726	—	—	1	Sack	Weizen —	100	726	Enskirchen	K. E.-D. Köln	
727	—	—	1	Tafel	Wellblech —	15	727	Coblenz M. Eilg.	„	
728	—	—	1	Sack	Welschkorn —	100	728	Colmar	Reichsbahn	
729	—	—	1	—	Zahnrad —	3	729	Cleve	K. E.-D. Köln	
730	—	—	1	Pack	18 Zieheisen —	26	730	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
731	—	—	1	Stück	Zinkblech —	0,5	731	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
732	—	—	2	Tafeln	Zinkblech —	15	732	Stuttgart II.	Württemberg. Stsb.	
733	—	—	6	Stück	Täfelchen Zinkbleche	2,5	733	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M	
734	—	—	2	Kolli	Zinkschwingen —	—	734	Braunschweig II.	K. E.-D. Magdeburg	
735	—	—	1	Pack	2 Zugfedern — 1 Nagelklaue —	2	735	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	

Fehlendes Gut

Zur Frachtkarte 1 Rosswein-Eisenberg S. A. v. 3./10. 99. fehlen 2 Bll. Tuche, 100 kg, △S 25, 33, im Werthe von 819,25 ℳ;

ferner fehlt zur Karte 18. Köln-Gereon-Chemnitz v. 12./10. 99. 1 Reisekorb Herrenkleidungsstücke u. Wäsche, 38,5 kg, Th. W. II. im Werthe v. 678 ℳ.

Es wird ersucht, nach dem Gute eingehend zu forschen und im Vorfindungsfalle dem Verkehrsbüreau der Sächs. St. E. B. Mittheilung zu machen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 24. | 25. März 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 6 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Usuipassbahn; vereinigter Zahnrad- und Reibungsbetrieb auf einer Hauptbahn in Japan.

Von F. Baltzer in Tokio.

(Schluss aus Nr. 23.)

Wir haben nunmehr noch der Schwierigkeiten zu gedenken, mit denen man in den ersten Betriebsjahren wegen der ungewöhnlich starken Rauchentwickelung in den zahlreichen Tunneln zu kämpfen hatte, und mitzutheilen, auf welch einfache Weise man diese Schwierigkeiten schliesslich überwunden hat. Da die Dampfentwickelung der Lokomotiven, wie wir gesehen haben, infolge unrichtiger Benutzung der Dampfcylinder für die volle Kraftentfaltung nicht ausreichte so musste bei den Usuipassmaschinen behufs lebhafterer Anfachung des Feuers künstlicher Zug angewendet werden. Dies bedingte in den Tunneln, im Verein mit dem massenhaften Dampfaustritt gleichzeitig aus vier Dampfcylindern, wobei oftmals mit voller Füllung gearbeitet wurde, eine ungemein starke Rauch- und Dampfbildung, die im Betriebe nicht nur äusserst lästig, sondern bisweilen geradezu gefahrdrohend wurde, zumal bei der Verwendung der weichen, stark russenden japanischen Kohle. Da die Lokomotive bei der Bergfahrt am Schlusse des Zuges steht und infolge der geringen Fahrgeschwindigkeit dem eigenen Rauche nicht wie sonst im gewöhnlichen Eisenbahnbetriebe vorauszueilen vermag, so bleibt sie, besonders wenn der Wind in den stark ansteigenden Tunneln aufwärts bläst, während der Fahrt fortdauernd in dichtesten Rauch und Dampf eingehüllt, so dass das Lokomotivpersonal schwer zu leiden hatte; kam es doch vor, dass Lokomotivführer und Heizer infolge der Rauchgase und der Hitze bewusstlos wurden und die Lampen auf dem Führerstande bei dem Mangel an Sauerstoff verloschen. Man fürchtete auch die erhöhte Gefahr, wenn ein Personenzug etwa in einem der längeren Tunnel durch irgend welche Ursache zum Halten gezwungen sein sollte. Um diesen Missständen abzuhelfen, wählte man bei den neuerdings aus England bezogenen Lokomotiven eine Anordnung zur Dampfverdichtung, ähnlich wie bei den Maschinen der Londoner Untergrundbahn, wobei der Schornstein waagerecht parallel dem Langkessel über den Führerstand hinweggeführt wird, so dass die Verbrennungsprodukte erst hinter der Maschine ins Freie treten. Hierdurch konnte wenigstens bei den neueren Lokomotiven der bisherige Uebelstand etwas eingeschränkt werden.

Um auch bei den vier älteren Maschinen Abhilfe zu schaffen, griff man zu folgendem Auskunftsmittel, das sich nach allerlei Versuchen schliesslich in seiner Einfachheit am besten bewährt hat. Indem der Zug am unteren Mundloch in den eingleisigen Tunnel einfährt, schiebt er bei der Vorwärtsbewegung eine Luftsäule im Tunnel vor sich her und bewirkt, wie im Kolben in einem geschlossenen Cylinder, unterstützt durch den Niederschlag des massenhaft austretenden Dampfes hinter sich die Entstehung eines Vakuums; in dieses strömt fortgesetzt frische Luft nach, die natürlich auf kürzestem Wege durch das untere Mundloch aus der Atmosphäre entnommen wird. Dadurch werden die Rauchgase immer wieder nach vorwärts getrieben, so dass die am Schlusse des Zuges schwer arbeitende Maschine dem dichtesten Rauch und Dampf nicht entgehen kann. Auf der Erkenntniss dieses Vorganges fussend, brachte man neuerdings aussen am unteren Tunnelmundloch einen Vorhang aus Segeltuch an, der unmittelbar, nachdem die Maschine am Schlusse des Zuges in den Tunnel eingefahren, rasch vorgezogen wird und so lange geschlossen bleibt, bis der Zug den Tunnel verlassen hat. Die Wirkung ist überraschend; der Abschluss von Segeltuch verhindert das Nachströmen frischer Luft hinter dem Zuge her durch die untere Tunnelöffnung und das Vakuum muss infolgedessen ausschliesslich von vorn, also durch das obere Tunnelmundloch ausgefüllt werden; dabei werden die Dampf- und Rauchgase hinter der Maschine zurückgehalten, und

die Reisenden in den Wagen haben, wenn sie sich zum Fenster hinauslehnen, die dem thatsächlichen Vorgange völlig entsprechende Empfindung, dass ihnen von vornher ein kräftiger Strom reiner Luft entgegenbläst. Diese jetzt vom oberen Mundloch her dem Zug entgegenströmende frische Luft füllt begierig die um die Maschine herum entstandene Luftleere aus. Damit ist in der That die Rauchbelästigung nicht nur für die Reisenden, sondern namentlich auch für das Lokomotivpersonal völlig gehoben; wenn nach der Durchfahrt eines Zuges durch den Tunnel der Vorhang wieder geöffnet wird, so kann man die angesammelten Rauchgase in dichten Schwaden ununterbrochen durch das obere Mundloch entweichen sehen, und unmittelbar danach trifft man im Tunnel wieder eine völlig befriedigende Atmosphäre an. Bei der Thalfahrt, wo die Lokomotive an der Spitze des Zuges steht, tritt eine Rauchbelästigung überhaupt nicht ein, da hierbei die Maschine völlig ohne Dampf arbeitet, indem die vier Dampfcylinder als Luftpumpen wirken. Der einzige Missstand, der sich bei der Einrichtung geltend macht, besteht darin, dass die an den Tunnelportalen in ziemlich primitiver Weise befestigten Vorhänge einem raschen Verschleiss unterworfen sind, da es nach der getroffenen Anordnung kaum zu verhindern ist, dass sie sich jedesmal beim Vor- und Zurückziehen am Stirnmauerwerk des Tunnels scheuern. Auch soll es wohl vorkommen, dass die an den Tunneln — mindestens an allen Tunneln von grösserer Länge — postirten Wärter bisweilen vergessen, ihren Vorhang rechtzeitig zu bedienen; dann muss der bedauernswerthe Lokomotivführer und Heizer natürlich tüchtig Rauch schlucken, sie werden es aber in solchem Falle hoffentlich an entsprechender Beschwerde nicht fehlen lassen.

Damit der Vorhang die Tunnelöffnung möglichst vollständig abschliesst, wird er durch Gewichte nach unten gespannt gehalten und an den beiden unteren Ecken jedesmal befestigt. Eine derartige Lüftungseinrichtung ist natürlich nur für eingleisige Tunnel hinreichend wirksam, dürfte aber für solche Fälle wegen ihres sicheren Erfolges und ihrer verhältnissmässig einfachen Handhabung allgemeinere Beachtung verdienen. Nachdem diese Einrichtung in den längeren Tunneln der Usuipassbahn dauernd in Gebrauch gekommen war, konnte die Vorrichtung zum Niederschlagen des Dampfes auf den von Beyer & Peacock gelieferten Lokomotiven, die immerhin die Wirkung der Maschinen etwas beeinträchtigt, wieder beseitigt werden.

In betreff der gegenwärtigen Betriebsführung ist zu erwähnen, dass die Steilrampe zwischen Yokogawa und Karuizawa — im ganzen 11,16 km lang — nach dem Sommerfahrplan des Jahres 1898 täglich von fünf Personenzügen zu Berg und der gleichen Anzahl zu Thal befahren wird. Die planmässige Fahrzeit zwischen Yokogawa und Kumanodaira — 6,19 km — beträgt bei der Bergfahrt 36 Minuten, bei der Thalfahrt 35 Minuten; zwischen Kumanodaira und Karuizawa — 4,97 km — zu Berg 34 Minuten und zu Thal 37 Minuten; der Aufenthalt in Kumanodaira ist bei der Bergfahrt wegen des Wassernehmens auf 5 Minuten, bei der Thalfahrt auf 3 Minuten bemessen. Das Wagengewicht der Züge soll zur Zeit 70 t im allgemeinen nicht überschreiten. An den Endstationen der Zahnstrecke nehmen die Züge jedesmal nach Beendigung der Zahnradfahrt, unter gleichzeitigem Maschinenwechsel einen längeren, auffallend reichlich bemessenen Aufenthalt von 25 Minuten in Karuizawa und von 20 Minuten in Yokogawa. Von den genannten fünf Personenzügen jeder Richtung verkehren je drei als durchgehende Fernzüge zwischen Takasaki und Naoyetsu, die übrigen beginnen oder endigen in Karuizawa und Nagano. Die durchgehenden Züge brauchen für die 188,3 km lange Strecke von Takasaki bis Naoyetsu fahrplanmässig 8 Stunden und 35 oder 40 Minuten Fahrzeit, was eine Reisegeschwindigkeit von 21,9 km in der Stunde bedeutet.

Für den Güterverkehr dienen zwischen den Stationen Yokogawa und Karuizawa in beiden Richtungen zusammen zehn regelmässige Züge; neben diesen sind noch acht Bedarfsgüterzüge im Fahrplan vorgesehen, die im Falle besonders starken Verkehres nach Anordnung des Betriebsleiters auch für die Personenbeförderung mit nutzbar gemacht und im Winter, soweit erforderlich, als besondere Fahrten mit dem Schneepfluge ausgeführt werden. Die Zahnradstrecke hat demnach jetzt, wenn alle Bedarfszüge gefahren werden, einen Gesammtverkehr von täglich 10 + 10 + 8 = 28 Zügen. Die Güterzüge brauchen für Berg- und Thalfahrt auf dem unteren Abschnitte 38, auf dem oberen 37 und 38 Minuten Fahrzeit (d. i. eine Fahrgeschwindigkeit von 8,06 km in der Stunde); dies ergibt für die ganze Steilrampe 80 Minuten Fahrzeit einschliesslich des Aufenthaltes in Kumanodaira; da wegen der Eingleisigkeit der Strecke der Zeitraum von 38 Minuten maassgebend für die Leistungsfähigkeit der ganzen Bahn ist, so sieht man, dass man schon jetzt mit 28 Zügen täglich (d. s. rund 18 Stunden 40 Minuten) nahe an der Grenze dessen angekommen ist, was überhaupt geleistet werden kann, so lange man nicht die Nachtstunden noch in weiterem Umfange zu Hilfe nehmen will, als bereits jetzt geschieht. Der Güterverkehr hat sich bis jetzt verhältnissmässig gut entwickelt; denn auf der Strecke Takasaki-Naoyetsu betrugen im Jahre 1896 die Einnahmen aus der Güterbeförderung 26,8 %, die aus dem Personenverkehr 72,6 % der Gesammteinnahme; dieses Verhältniss, 1 : 2,7, ist für japanische Bahnen schon ein günstiges; in der gleichen Zeit brachte der Güterverkehr auf der Tokaidolinie Tokio-Kobe nur den vierten Theil des Erträgnisses vom Personenverkehr ein. Die betriebsfreie Zeit ist jetzt nur noch auf die Nachtstunden von 1 Uhr 35 Minuten bis 4 Uhr 15 Minuten beschränkt. Bei einer weiteren starken Steigerung des Güterverkehres würde man also vor der Nothwendigkeit stehen, schwerere Güterzüge fahren zu müssen, und hierzu bedarf es, wie wir gesehen haben, besonders schwerer Lokomotiven; die 35 t schweren Esslinger Maschinen können Züge von 100 t auf der Rampe von 1 : 15 nicht bewältigen. Die Einrichtung selbständiger Doppelzüge, die dicht hintereinander mit je einer Maschine gefahren werden könnten, wird wahrscheinlich wegen der zu knapp bemessenen Länge der Kreuzungsgleise in Kumanodaira unausführbar sein. Man hat thatsächlich bereits dem Gedanken Raum gegeben, vielleicht die Zahnradstrecke mit Rücksicht auf ihre begrenzte Leistungsfähigkeit künftig ganz aufzugeben und die früher beabsichtigte reine Adhäsionslinie mit Steigungen von 1 : 40 nachträglich noch auszubauen. Auf eine baldige Verwirklichung dieses Planes dürfte allerdings unter den gegenwärtigen Verhältnissen, bei der schwierigen Lage des Geldmarktes in Japan, nicht zu rechnen sein, und es würde also für die nähere Zukunft doch wohl eine weitere Beschaffung besonders schwerer und leistungsfähiger Zahnradlokomotiven in Frage kommen. Dass die Querbahn Tokio-Takasaki-Naoyetsu, die den Ozean östlich und westlich der Hauptinsel Hondo verbindet, für Japan auch ein hohes militärisches Interesse besitzt, lehrt ein Blick auf die Landkarte ohne weiteres.

Zum Schlusse möge als Anhang noch ein kurzer Vergleich der Hauptabmessungen und mechanischen Leistungen der Lokomotiven der Usuipassbahn mit den Maschinen von zwei ähnlichen Zahnradbahnstrecken mit vereinigtem Reibungs- und Zahnbetriebe gegeben werden. Bei dem Misserfolge der Esslinger Maschinen, der leider mehr oder weniger auf dem deutschen Namen haften bleibt, erscheint es wohl gerechtfertigt, die in Betracht kommenden Verhältnisse etwas eingehender zu beleuchten.

Um ein Urtheil über die Eigenschaften und Leistungen der Maschinen zu gewinnen, sind in nebenstehender Tabelle die Hauptverhältnisse und -Abmessungen der Zahnradlokomotiven von der Harzbahn Blankenburg-Tanne und von der syrischen Bahn von Beirut nach Damaskus, bei denen Mängel und Minderleistungen gegen das Erwartete nicht zu Tage getreten sind, mit den Maschinen der Usuipassbahn zusammengestellt. Hierbei ist zu betonen, dass die Harzbahn, wie bekannt, vollspurig, die Linie Beirut-Damaskus*) dagegen noch etwas engere Spur hat, als die Usuipassbahn; auch in Bezug auf die Schärfe der Krümmungen und Stärke der Steigungen ist die syrische

*) „Zeitschr. für Kleinbahnen" 1896, S. 506, und „Zeitschr. d. Vereins deutscher Ingenieure" 1898, S. 170.

	Blankenburg-Taune	Beirut-Damaskus	Usuipassbahn
Spurweite in Metern	1,435	1,050	1,067
kleinster Krümmungshalbmesser in Metern	250	120	300 (260)
grösste Steigung	60 ‰ = 1:16,67	70 ‰ = 1 : 14,3	66,67 ‰ = 1 : 15
grösste Länge der ununterbrochenen Zahnstrecke in Kilometern rund	1,6	4,0	4,0
zu beförderndes Zuggewicht in Tonnen	120 – 135	auf 70 ‰ : 80 auf 60 ‰ : 100	100[1])
Fahrgeschwindigkeit in Kilometerstunden	10—12	9	8
Lokomotiven aus	Esslingen	Winterthur	Esslingen
volles Dienstgewicht in Tonnen	55—56	44,74	35,5—36,2
Leergewicht in Tonnen	47	34,1	31,2
Rostfläche in Quadratmetern	1,87	1,63	1,72
Heizfläche in Quadratmetern	152	95,8	75
Verhältniss der Heizfläche zur Rostfläche	81,4	58,8	43,5
p, Kesselüberdruck in Atmosphären	10	12	12
Reibungsmaschine:			
gekuppelte Achsen	3/4	3/4	3/3
d, Cylinderdurchmesser in Centimetern	45	38	34
h, Kolbenhub in Centimetern	60	50	50
D, Treibraddurchmesser in Centimetern	125	90	90
Zahnradmaschine:			
gekuppelte Achsen	2	2	2
d, Cylinderdurchmesser in Centimetern	30	38	34
h, Kolbenhub in Centimetern	60	45	40
D, Zahnraddurchmesser in Centimetern	57,3	68,8	57,3
Zugkraft in Kilogramm aus der Leistung:			
der Reibungsmaschine	6 480	6 418	5 138
„ Zahnradmaschine	6 290	7 556	6 456
zusammen: im ganzen	12 770	13 974	11 594
auf 1 qm Heizfläche	84	145,8	154.6
„ 1 „ Rostfläche	6 830	8 570	6 740
entsprechende Arbeitsleistung bei der Fahrgeschwindigkeit V in Kilometerstunden	10	9	8
in Pferdestärken im ganzen	473	465,8	343,5
auf 1 qm Heizfläche	3,11	4,86	4,58
Widerstand des Zuges bei einem Zuggewicht in Tonnen von	120	80	70
W_1 in Kilogramm	7 802 = Q . 65	6 064 = Q . 75,8	4 893[2]) = Q . 69,9
der Lokomotive W_2 in Kilogramm	4 643,6 = L . 84,4	4 337,2 = L . 97	2 917 = L .82,17
Summe $W_1 + W_2 =$	12 446	10 401	7 810[3])
erforderliche Nutzleistung bei V in Kilometerstunden	10	9	8
N in Pferdestärken $= \frac{W_1 + W_2}{3,6 \cdot 75} \cdot V$:			
im ganzen	461	346,7	231,4
pro Quadratmeter Heizfläche	3,03	3,6	3,08
„ „ Rostfläche	246,5	212,7	134,5
„ Tonne Dienstgewicht	8,4	7,75	6,5
„ „ Leergewicht	9,8	10,2	7,4
Ueberschuss an Zugkraft über den Widerstand	324	3 573	3 784[4])
Verhältniss zwischen der wirklichen und der theoretischen Arbeitsleistung	0,97	0,745	0,673

[1]) Thatsächliche Leistung nur 70 t.

[2]) Für $Q = 100$ wird $W_1 = 6\,990$.

[3]) Für $Q = 100 : 9\,907$ und $N = 293,5$.

[4]) Für $Q = 100 : 1\,687$.

Bahn die ungünstigste; die japanische Linie hält in Bezug auf die grössten Steigungen (mit 16,67 ‰) ungefähr die Mitte zwischen der deutschen und der syrischen Bahn, ist aber hinsichtlich der Länge der ununterbrochenen Zahnstrecken wesentlich im Nachtheil gegen die Harzbahn und insofern am schlechtesten gestellt, als hier auf Längen von je 4 km, wie oben beschrieben, fast ununterbrochen Tunnel auf Tunnel folgt, in denen zumal bei der grossen Feuchtigkeit des japanischen Klimas die Schienen stets feucht bleiben; die Zugkraft der Reibungsmaschine wird daher hier oftmals beträchtlich unter ihren gewöhnlichen Durchschnittswerth herabsinken. Auch die in den ersten Betriebsjahren als besonderer Uebelstand auftretende Schwierigkeit der Lüftung in den längeren Tunneln beeinflusste die Leistungen der Usuipassmaschinen anfangs in nachtheiligster Weise, ein Umstand, der keinenfalls übersehen werden darf. Die beiden anderen Bahnen sind gänzlich frei von diesem ungünstigen Faktor, wie denn auch bei der Harzbahn die Länge der einzelnen zusammenhängenden Zahnstrecken wesentlich geringer ist, als bei der japanischen und syrischen Bahn, so dass die grösste Arbeitsleistung der Maschine dort nur für weit geringere Dauer beansprucht wird, als hier. Dies ist besonders bei der Dampfentwickelung von Bedeutung und muss bei der Beurtheilung der Maschinen berücksichtigt werden.

In der Tabelle sind die Zugkräfte aus den Abmessungen der Reibungs- und Zahnradmaschine nach der Formel

$$Z = \frac{\frac{2}{3} d^2 . h . p}{D}$$

ermittelt (wobei p den Dampfdruck im Kessel in Atmosphären, d den Cylinderdurchmesser, h den Kolbenhub und D den Treibraddurchmesser in Centimetern bedeutet), und die entsprechenden Werthe pro Quadratmeter Heiz- und Rostfläche angegeben; darunter sind die entsprechenden Arbeitsleistungen $N = \frac{Z . V}{3,6 . 75}$ in Pferdestärken aufgeführt (wobei V die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit in Kilometerstunden) und deren Werth auf 1 qm Heizfläche ermittelt.

Ferner sind die Widerstände W_1 für den Zug, W_2 für die Zahnradlokomotive nach den thatsächlichen Durchschnittsleistungen im Betriebe für die drei Bahnen ermittelt nach den Formeln:

$$W_1 = Q . \left(1,5 + 0,001 . V^2 + s + \frac{650}{R - 60}\right)$$

für die Vollspur*) und

$$W_1 = Q . \left(1,7 + 0,0013 . V^2 + s + \frac{400}{R - 20}\right)$$

für die Schmalspur; und ferner

$$W_2 = L . \left(4 \sqrt{n} + 0,002 . V^2 + s + 2 \sqrt{n} . \frac{650}{R - 60}\right)$$

für die Vollspur**),

$$W_2 = L . \left(4 \sqrt{n} + 0,0025 . V^2 + s + 2 \sqrt{n} . \frac{400}{R - 20}\right)$$

für die Schmalspur; hierbei bedeutet: s die Steigung in Tausendsteln, V die Geschwindigkeit in Kilometerstunden, R den kleinsten Krümmungshalbmesser in Metern, Q das Zuggewicht, L das Lokomotivdienstgewicht in Tonnen, n die Gesammtzahl der gekuppelten Achsen. Aus dem Werthe der wirklichen Zugkraft $= W_1 + W_2$ ist dann weiter die wirkliche Arbeitsleistung der Maschine

$$N = \frac{(W_1 + W_2) . V}{3,6 . 75}$$

in Pferdestärken, im ganzen sowie pro Quadratmeter Heiz- und Rostfläche und pro Tonne des Dienstgewichtes ermittelt.

Zum Schluss ist das Verhältniss der wirklichen und der theoretischen Arbeitsleistung für die drei betrachteten Maschinen zusammengestellt.

*) „Hütte“ 1897 Eisenbahnbau.

**) „Centralbl. d. Bauverwaltung“ 1894, S. 86.

Bei dem Vergleich fällt zunächst ins Auge, dass bei den Usuipassmaschinen das Verhältniss der Heizfläche zur Rostfläche wesentlich geringer ist, als für die beiden anderen Lokomotiven. Aehnliche Verhältnisse und noch geringere (40 und 36) finden sich indessen auch bei anderen Zahnradmaschinen, ohne dass daraus Uebelstände entstanden wären. (Vergl. Brückmann, Neuere Zahnradbahnen, „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure" 1898, S. 879). Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 8 km/Stdn machen die Räder der Usuipassmaschinen 2 831 Umdrehungen in der Stunde; hierzu sind erforderlich bei $^9/_{10}$-Füllung: $2831 . 2 . 0{,}9 . \frac{0{,}34^2 . \pi}{4} (0{,}50 + 0{,}40) = 416$ cbm Dampf; rechnet man für schädliche Räume noch 10 %, so erhält man einen stündlichen Dampfverbrauch von 458 cbm. Da 1 cbm Dampf von 12 Atmosphären 6,1 kg wiegt, so sind stündlich demnach $458 . 6{,}1 = 2\,794$ kg Wasser in Dampf zu verwandeln. Der Kessel hat demnach, bei 75 qm Heizfläche, stündlich $\frac{2794}{75} = 37{,}2$ kg Wasser zu verdampfen, eine Leistung, die für Lokomotivkessel keineswegs als aussergewöhnlich angesehen werden kann.

Erwägt man ferner, dass, wie die Tabelle zeigt, die wirklich geleistete Arbeit in der Förderung des Gewichtes und der Ueberwindung der Widerstände bei der Harzbahnlokomotive beinahe doppelt so gross ist, 461 PS — als bei der Usuipassmaschine — 231,4 PS, und dass bei letzterer aus dem Quadratmeter Heizfläche nur 3,08 PS gegen 3,6 PS bei der syrischen Bahn gewonnen werden, so kommt man zu dem Schlusse, dass eine Ueberanstrengung der Heizfläche des Kessels bei den Usuipassmaschinen nicht vorliegt und dass die angeblich zu geringe Heizfläche*) die auffallende Minderleistung der Esslinger Maschinen nicht zu erklären vermag. Nach den Abmessungen der Dampfmaschine entwickelt die Usuipasslokomotive 11 594 kg Zugkraft oder eine Arbeitsleistung bei 8 km Fahrgeschwindigkeit von 343,5 PS. Das zu fördernde Zuggewicht von 100 t nebst dem Lokomotivgewicht und den Widerständen der Strecke und der Maschine stellen einen Gesammtwiderstand von 9 907 kg dar, so dass also noch ein Ueberschuss an Zugkraft von 1 687 kg verfügbar bleiben würde und danach die Maschine die verlangte Leistung eigentlich anstandslos bewältigen müsste; bei den Harzbahnlokomotiven beträgt dieser Ueberschuss der Zugkraft über die Gesammtwiderstände rechnungsmässig nur 324 kg. Auch im Verhältniss zum Dienstgewicht der Maschine ist die Leistung bei den Usuipasslokomotiven, mit 6,5 PS pro Tonne, wesentlich geringer als bei den beiden anderen Maschinen, denen hier die Zahlen 8,4 PS für die deutsche, 7,75 PS für die syrische Bahn entsprechen. Der Unterschied kommt schliesslich im Güteverhältniss der drei betrachteten Maschinen: 0,97, 0,75 und 0,67 am deutlichsten zum Ausdruck. Dass die Usuipassmaschine eine Minderleistung von etwa 30 % gegen die nach denselben Grundsätzen gebaute Harzbahnmaschine darstellt, bleibt ungemein auffallend und kann in der verhältnissmässig geringeren Heizfläche allein seine Begründung schwerlich finden.

Wenn der Kohlenverbrauch, wie er für die Versuchsfahrten der Usuipassmaschinen angegeben, in $^5/_4$ Stunden 778 kg oder für 1 km rund 69,5 kg betragen hat, so ist dies mehr als das Fünffache dessen, was bei den Harzbahnmaschinen gebraucht wird (13,7 kg auf 1 km).*) Diese Thatsache dürfte einen Rückschluss gestatten auf die Beschaffenheit der auf der Usuipassbahn verwendeten Kohle, aber auch auf die Geschicklichkeit der bei den Versuchsfahrten beschäftigten japanischen Heizer.

*) Pownall gibt auf S. 49 seiner oben angeführten Abhandlung dies ausdrücklich als Ursache an.

*) Nach Meyer's Eisenbahnkalender, 1898, Beilage, S. 225.

Sibirien, die sibirische Bahn und die Industrie in Russland.

Ein schier unerschöpfliches Thema in der russischen periodischen und Tagespresse bildet die sibirische Eisenbahn und namentlich die Entwickelung des neu erschlossenen Landes unter Mitwirkung dieses modernen Verkehrsmittels. So liegen uns augenblicklich ganz interessante Notizen aus der „Nowoje Wrjemjä" vor, denen zufolge der Personen- und Güterverkehr auf der west- und mittelsibirischen Bahn, wie das genannte Blatt sagt, nicht täglich, sondern stündlich steigt. An Gütern wurden auf derselben im Jahre 1895 3 885 000 Pud, im Jahre 1896 10 924 000 Pud und im Jahre 1897 21 190 000 Pud, in den ersten neun Monaten des Jahres 1898 bereits 24 515 000 Pud befördert. Die Einnahmen sollen bereits soweit gestiegen sein, dass man hofft, dass dieselben die Ausgaben, die über 7 500 000 R. betrugen, ohne weiteres decken werden. Zur Zeit wird der Personen- und Güterverkehr auf der Strecke bis Irkutsk infolge der Ueberfahrten über die Flüsse Jenissei und Oka stark aufgehalten. Daher gelangt auf der Strecke Kljutschinskaja-Irkutsk noch ein ziemlich hoher Tarif für den zeitweiligen Verkehr zur Erhebung, nur für Thee und Güter, die zur ersten Tarifgruppe gehören, gelten ermässigte Frachtsätze von 2 R. 33,39 Kop. pro Pud von Irkutsk nach Moskau. Im November v. J. sollte der Verkehr über die Oka und im April 1899 soll derselbe über den Jenissei eröffnet werden und dann treten die direkten allgemeinen Tarife auf der mittelsibirischen Bahn in Kraft, was selbstverständlich den Verkehr auf der sibirischen Bahn stark heben wird. Auf der sibirischen Bahn werden zur Zeit Getreide, Fleisch- und sonstige Produkte der Viehzucht befördert. Diese Güter gehen vielfach direkt nicht nur nach dem europäischen Russland, sondern sogar ins Ausland. So sind kürzlich direkt nach Schlesien über die Iwangorod-Dombrowobahn 240 Wagen sibirischen Weizens befördert worden. Die mittelsibirische Bahn hat ausserdem grosse Transportmengen von Maschinen und deren Theile, die über die Mündung des Flusses Jenissei zollfrei nach Sibirien eingeführt werden dürfen, von Baumaterialien für die Errichtung der Transbaikalbahn (gegen 3 000 000 Pud), von Zucker, Manufaktur- und sonstigen Waaren aus Russland und von Thee aus Irkutsk nach Sibirien, sowie endlich von Steinkohlen aus den Ssundjenwerken zu erwarten. Man ersieht daraus, sagt die „Nowoje Wrjemjä", welche Bedeutung die sibirische Bahn für den Güterverkehr nicht nur Russlands, sondern auch für den des Auslandes hat.

In den Beziehungen zum Auslande ist in letzter Zeit ganz zweifellos ein nicht unwesentlicher Aufschwung, namentlich auch in den Beziehungen zu Deutschland, zu verzeichnen gewesen. Besonders wächst die Einfuhr von landwirthschaftlichen Maschinen, Pflügen, Arbeitsinstrumenten usw. Sehr gefragt sind Pflüge deutscher Fabriken, von denen, wie wir einer Mittheilung aus Semipalatinsk entnehmen, allein in Omsk im letzten Sommer über 1 000 Stück verkauft wurden. Sogar die Kirgisen am Irtysch sollen sich, derselben Quelle zufolge, jetzt schon deutscher Pflüge bedienen. Neuerdings haben auch österreichische Fabrikanten versucht, Maschinen und Maschinentheile in Sibirien einzuführen. Der Versuch muss geglückt sein, denn es sind gegenwärtig grössere Transporte von Oesterreich nach Sibirien unterwegs. Ferner bereisten im Herbst sehr viel französische und belgische Kaufleute Sibirien, um neue Verbindungen anzuknüpfen. Auch deutsche Geschäftsleute zeigten sich mehr als sonst in den letzten Monaten in den grösseren sibirischen Städten. Besonders aber entwickeln die Warschauer und russisch-polnischen Fabrikanten und Kaufleute einen grossen Eifer, um sich Sibirien als Absatzgebiet zu sichern. In Kurgan, Omsk, Petropawlowsk und Tomsk

haben in den letzten Wochen Warschauer Fabrikanten Niederlagen ihrer Produkte eingerichtet. Ja selbst aus Schweden kamen Geschäftsreisende nach den verschiedensten Theilen Sibiriens. In den Hotels der sibirischen Städte herrscht jetzt häufig ein geradezu internationaler Verkehr und man hört die verschiedensten europäischen Sprachen. Wie eine sibirische Zeitung vor kurzem schrieb, weisen auch jetzt sehr oft die Fremdenlisten der Hotels viel mehr Namen ausländischer als russischer Geschäftsreisender auf.

Diese kurze Schlussbemerkung des Korrespondenten aus Semipalatinsk ist sehr bezeichnend und wirft ein treffliches Licht auf die Beziehungen zwischen dem Mutterlande und dem Kolonisationsgebiete einerseits und dem Verhalten der russischen Produzenten andererseits. Es wiederholt sich immer dasselbe Bild, auf dem Weltmarkt verlangen und erwarten die Russen noch immer, dass man sie aufsucht. Allerdings kommt im vorliegenden Falle wohl auch noch der Umstand hinzu, dass in Russland die Produktion noch gar nicht so gross ist, um grosse Ansprüche ausserhalb der vier Pfähle des europäischen Russlands befriedigen zu können, daher kann nicht oft genug darauf hingewiesen werden, dass das Feld z. Z. in Sibirien von Russland aus noch ziemlich konkurrenzfrei ist, und es wesentlich darauf ankommt, zuerst auf dem Plane zu erscheinen, allzu lange werden die Verhältnisse nicht so bleiben; denn es ist eine Beobachtung, die in Russland immer wieder gemacht werden kann, dass sehr bald die Eifersucht bei den Russen rege wird, und dann von allen Seiten auf die Regierung eingestürmt wird, bis dieselbe sich entschliesst Schutzmaassregeln gegen sogen. Uebervortheilung oder unberechtigte Ausnutzung oder ausländische Invasion oder wie sonst die typischen Redensarten alle lauten, zu ergreifen, auch wenn die Verhältnisse nach wie vor so liegen, dass die eigene Unternehmungslust, das eigene Kapital, die eigene Leistungsfähigkeit noch lange nicht ausreichen, um dem vorhandenen Bedürfnisse zu genügen.

In dieser Beziehung ist ein Vorgang, der sich augenblicklich im europäischen Russland abspielt, nicht ohne besonderes Interesse zur Beurtheilung dessen, was wir eben vorstehend ausgeführt haben.

Bekanntlich lag bis vor nicht allzu langer Zeit die Industrie ziemlich brach, und Russland war mit seinem Bedarf auf das Ausland angewiesen. Das letzte Dezennium brachte jedoch Leben in die Stagnation. Europäisches Geld und europäische Intelligenz nahmen sich der Frage an und im Süden des russischen Reiches im Donezgebiete usw. wurde ein Hochofen nach dem anderen angezündet, die reichen Steinkohlenschätze wurden intensiver ausgenutzt und nach Erzlagern eifrig gespürt und die gefundenen in Betrieb genommen.

Im Kaukasus gelangte ein sehr grosser Theil der reichen Naphtaquellen an englische und andere Kapitalisten und wurden in rationeller Weise betrieben. Im Ural endlich ging die Hälfte der Platinabergwerke, wohl der grösste Schatz des Urals, an ausländische Kapitalisten über, um nun unter Zuhilfenahme moderner Maschinen und Gewinnungsmethoden betrieben zu werden, um dieses einzig vom Ural gelieferte, theuere Metall zu gewinnen und zu verwerthen.

Alle diese und andere Unternehmungen haben die Eitelkeit und die Eifersucht der Russen arg gekränkt, und die Folge war ein gewaltiges Anstürmen gegen das in das heilige Russland eindringende, ausländische Kapital, das eine Gefahr ohne Gleichen sei.

Schon seit vielen Monaten tobt der Unverstand und treibt sonderbare Blüthen an Thorheit und Kurzsichtigkeit. Jetzt endlich hat eine wichtige Stimme, der Professor J. Janshul in der Zeitung „Russ“, sich dagegen erhoben, und offenbar als ein Zeichen, dass die maassgebenden Kreise des hier in Frage kommenden Finanzministeriums der Anschauung des betreffenden Professors beitreten und ihr ihre Zustimmung ertheilen, druckt die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ den Artikel ab.

Auszugsweise mögen hier kurz die leitenden Gesichtspunkte, denen der Herr Professor Geltung verschaffen will, Platz finden.

„Leben und leben lassen“, sagt Professor Janshul, „das ist eine alte Regel der gesunden, wahrhaft christlichen Wirthschaftspolitik. Leider wird diese Regel in unseren Tagen, am Ende des 19. Jahrhunderts, immer häufiger vergessen. Hört man auf die vielen Stimmen, die in der letzten Zeit in der russischen Presse erschallen, so lässt sich vielleicht statt dieser Regel eine ganz andere, egoistische Behauptung vernehmen, deren Sinn auf die Regel ‚weder mir, noch dir‘ hinausläuft. Wir meinen all die Erörterungen, die in der letzten Zeit wegen des erhöhten Zuflusses ausländischer Kapitalien zu verschiedenen industriellen Unternehmungen Südrusslands, Kaukasiens und Sibiriens in unserer Presse angestellt werden. Wie männiglich bekannt, sind die Ausländer von jeher unsere Lehrer in der russischen Industrie gewesen. Auf vielen Gebieten der russischen Arbeit ist übrigens auch das ‚kommerzielle und industrielle Russland‘ von 1899 nicht weniger reich an ausländischen Namen. Nimmt man z. B. das alte Moskau, von den Grenzmarken ganz zu geschweigen, so findet man, dass selbst dort viele Produktionszweige noch bis jetzt hauptsächlich in den Händen von Ausländern sind: das Parfümeriewesen in denen der Franzosen (Rallet, Brocard, Siou usw.), das Maschinenbauwesen in denen der Engländer und Deutschen (Broadley, Hopper, Dannhauer, Jeanette Smitt usw.); die Baumwollspinnerei, vielleicht der mächtigste unserer Industriezweige, ist bekanntlich sowohl in Moskau, als auch in ganz Russland unter ausländischer Aegide (Baron Knoop) entstanden; die Kattunindustrie ist von Elsässern geschaffen worden (Hübner, Zündel, Albert und anderen) usw., usw.

Nach alledem kann man sich nur wundern, dass in der letzten Zeit wegen des Herbeiströmens der Ausländer ein solcher Lärm erhoben worden ist, als ob es sich um etwas neues, ungewöhnliches und niemals erwünschtes handele. Schon seit den Zeiten Rjuriks haben wir ja beständig die Ausländer aufgefordert und gebeten, ‚der Ordnung wegen zu uns zu kommen‘ und uns zu unterweisen. Noch in den 20er Jahren dieses Jahrhunderts sind auf diese Weise das starke und mächtige Lodz und eine ganze Reihe anderer polnischer Industriepunkte geschaffen worden. Die ausländischen Industriellen wurden mit Gnaden überschüttet, damit sie zu uns übersiedelten. Später, in den 60er Jahren, riefen wir die Ausländer und besonders die ausländischen Kapitalien herbei, damit sie unsere Eisenbahnen bauten, und auf diese Weise bedeckte sich Russland — gut oder schlecht, aber verhältnissmässig schnell und ausschliesslich dank jener Quelle und Hilfe — mit Verkehrswegen, die vollkommener und civilisirter sind, als die ‚von dem Bastschuhe des Bauern eingetretenen‘ Wege der alten Zeit. Es ist schwer zu bestimmen, in welchem Maasse jetzt dieselben ausländischen Kapitalien nach Südrussland und Kaukasien strömen, um unseren Industriellen zum Neide und unter rascher Vermehrung des Zuzuges der Bevölkerung mit der Verwandlung wüster oder landwirthschaftlicher Bezirke in bedeutende Centren des künftigen industriellen Russland zu beginnen. Nach amerikanischen Berichten sind in weniger als zwei Jahren, in den Jahren 1896 und 1897, ausländische Kapitalien im Betrage von 40 000 000 D. oder 80 000 000 R. nach Russland geflossen. Einige russische Quellen erhöhen diesen Betrag bis zu einer jährlichen Durchschnittssumme von 110 000 000 R., wobei hervorgehoben worden ist, dass die mittlere Höhe des Kapitals der in Russland neu entstehenden ausländischen Kapitalien 4 000 000 R. betrage, die der übrigen (der gemischten und russischen) aber nur 1 500 000 R. Die Ausländer legen also ihre Kapitalien hauptsächlich in grossen Unternehmungen an, für welche wir Russen weniger Mittel besitzen. Unsere mannigfaltigen natürlichen Reichthümer würden folglich ohne die Hilfe dieser so erwünschten Fremdlinge natürlicherweise lange ruhen, ja vielleicht sogar für alle Ewigkeit im Schoosse der Erde bleiben, während sie jetzt Russland bereichern und

Tausenden von unseren Landsleuten Verdienst und Existenzmittel geben.

Was veranlasst nun all dieses Gerede und diese Befürchtungen wegen des erhöhten Zuströmens ausländischen Unternehmungsgeistes und ausländischen Geldes nach Russland? Haben wir die Entwickelung unserer Industrie nicht stets gewünscht, wünschen wir sie nicht noch heute? Tragen wir nicht schon seit vielen Jahren die Last des Schutzzollsystems gerade deshalb, um diesen Zweck möglichst gut und schnell zu erreichen? Bemühen wir uns nicht schon seit langer Zeit, und in den letzten Jahren ganz besonders, uns von der Einfuhr ausländischer Manufakturwaaren zu befreien und unsere Bedürfnisse ausschliesslich durch die eigene Produktion zu befriedigen? Es versteht sich von selbst, dass die Antwort auf alle diese Fragen nur bejahend ausfallen kann und der Zufluss des ausländischen Kapitals und mit ihm auch der Ausländer folglich nur als wünschenswerth; als ein für uns vortheilhaftes Ereigniss erscheint. Die einzigen Einwendungen können vom politischen Gesichtspunkte gemacht werden, wenn sich z. B. ausländische Ansiedelungen in irgend einer Grenzmark konzentriren. In allen übrigen Beziehungen ist die Bearbeitung unserer natürlichen Reichthümer und überhaupt die Betheiligung der Ausländer an der Industrie sehr wohlthätig und wünschenswerth, und zwar um so mehr, als die Ausländer, indem sie ihre Kapitalien bei uns anlegen, zu gleicher Zeit auch ihren praktischen Verstand, ihre industrielle Erfahrung und ihre technischen Kenntnisse mit sich bringen, die uns in noch höherem Grade fehlen, als das Geld. Wenn unsere Industriellen, welche durch die hohe Mauer des Schutzzolltarifes geschützt sind, nicht den gerechten Vorwurf der ausschiesslichen Sorge für die eigenen Interessen verdienen wollen, so müssen sie in dem Gefühle ihrer Pflicht gegen den Staat dessen eingedenk sein, dass ganz Russland seit vielen Jahren Dutzende, wenn nicht Hunderte von Millionen für alle ihre Produkte überzahlt, einzig und allein damit sie die Möglichkeit hätten, die Konkurrenz mit dem Auslande auszuhalten. Das einzige Mittel, sie vorwärts zu stossen und in ihrer ruhigen Lage nicht völlig einschlafen zu lassen, kann die innere Konkurrenz sein und hier erscheint jeglicher Zufluss ausländischen Kapitals und ausländischer Kenntnisse als das Nützlichste. Hier finden die russischen Industriellen die Anregung, ihr Gehirn anzustrengen und das Ihre zu thun, um ihre Industrie und ihren Handel zu fördern. Natürlicherweise missfällt ihnen dieses. Die Herren russischen Fabrikanten würden das angenehme dolce far niente dem heftigen Kampfe mit den starken ausländischen Konkurrenten natürlich vorziehen. Aus diesem Grunde suchen sie mit solchem Eifer die Aufmerksamkeit der Machthaber auf den Zuzug der Ausländer zu lenken und uns wo möglich zu veranlassen, die unwürdige Rolle des Hundes auf dem Heuhaufen zu spielen. Kurzsichtige Leute aber helfen ihnen aus Mangel an Einsicht . . . . .“

Nach weiteren, sehr interessanten, aber den Rahmen dieser Mittheilungen verlassenden Ausführungen kommt Professor Janshul dann zu dem Schlusse, dass es das Bestreben der Russen sein müsse: „vermöge der erhöhten Entwickelung der russischen Industrie, welche eine Folge des Zuflusses ausländischer Kapitalien und ausländischer Kenntnisse ist, die Einfuhr ausländischer Manufakturwaaren jeglicher Art möglichst zu vermindern und uns in der Industrie auf eigene Füsse zu stellen. Die Erfüllung dieses letzteren Wunsches erscheint als das einzige sichere und ungefährliche Mittel, uns unserer ewigen Abhängigkeit von den Ausländern zu entledigen. Man darf nicht vergessen, dass alle schroffen Maassregeln nicht weniger unangenehme Repressalien von ihrer Seite veranlassen können. . . . Nebenbei will ich daran erinnern, dass wir, die wir im Besitze aller möglichen Erz- und Metalllager sind, welche den Neid aller Ausländer erregen können, trotzdem alljährlich Steinkohlen für durchschnittlich 16 000 000 R. (1897), unbearbeitetes Metall für 64 000 000 R. und bearbeitetes für ganze 286 000 000 R. einführen! . . .“

In ganz besonders bedeutsamer Weise ist die von dem Professor Janshul geäusserte Auffassung der Sachlage durch den Finanzminister S. J. Witte zum Ausdruck gebracht worden.

Der Minister erschien unerwartet am 1/13. März d. J. zur Kommissionssitzung, deren Berathungsgegenstand die Frage war, wie der Landwirthschaft am besten geholfen werden könne. Neue Eisenbahnbauten, Elevatoren an den Hauptproduktionscentren und an den Hafenplätzen, Beleihung des Getreides, Normirung bestimmter Bedingungen in Bezug auf die Qualität des auszuführenden Getreides usw. usw. waren in Vorschlag gebracht worden, und der Finanzminister wollte helfen nach jeder Richtung, ohne dabei vor der Aufwendung selbst grosser Mittel seitens des Staates zurückzuschrecken. Aber bald zeigte sich, dass der geistvolle und mächtige Minister die Gelegenheit nur zum Vorwande gewählt hatte, um dem Lande mit lauter Stimme und in einer keinerlei Missdeutung zulassenden, klaren Weise zu sagen, dass die von Moskau aus angezettelte Bekämpfung des ausländischen Kapitals in ihm alles, nur keinen Vertheidiger findet.

Die Aufgabe, die gegenwärtig in erster Reihe zu lösen sei, ist die innere Nachfrage zu heben und die Volksarbeit zu reguliren. Ohne eine gesunde Entwickelung der Industrie, so führt der Minister aus, wird das unmöglich sein. Die Geschichte lehrt, dass ein Ackerbau treibendes Land ohne Industrie Kolonie bleibt und sich nicht zu einer selbständigen Stellung erhebt. Ein solches Land wird stets vom Auslande abhängen. Durch den Schutz, den man der Industrie angedeihen lässt, bildet man eine gesunde Industrie heran, zu deren Gedeihen dann allerdings die Politik des Landes darauf gerichtet sein muss, den inneren Absatz und eine genügende Volksarbeit zu sichern. Hieraus folgt dann weiter, dass das Schutzzollsystem die Befreiung der heimathlichen Volkswirthschaft von fremder Arbeit zum Ziele hat. Verfolgt man diesen Gedanken weiter, so ergibt sich von selbst, dass das Schutzzollsystem nur eine vorübergehende Bedeutung hat und sein Endziel die Selbstvernichtung ist, denn man kann dieses System nicht zu einem beständigen machen. Ist die Erziehung des Volkes an ein bestimmtes Ziel gekommen, dann hat der Mohr seine Schuldigkeit gethan und der Mohr kann gehen. Die Hochschutzzöllner streben aber die Erhaltung des Schutzzollsystemes an und möchten, dass die gute Zeit für sie nie aufhöre, und aus dem Grunde erregt bei ihnen der Zufluss von ausländischen Kapitalien in Russland Unzufriedenheit, und vielfach dienten als Triebfeder für diese Unzufriedenheit eigennützige Interessen, die sich hinter einer trügerischen patriotischen Maske verbergen. Schon der grosse Reformator Russlands hatte mit der Trägheit des russischen Volkes zu kämpfen, — die Herrscher Russlands seit jener Zeit suchten immer wieder den grossen russischen Riesen von seinen Fesseln zu befreien und wussten sehr wohl das Unaufrichtige, das von persönlichen Interessen diktirt wird, von dem Wahren und Guten zu scheiden. . . .

Das Schutzzollsystem — so führte der Finanzminister im weiteren ungefähr aus — ist die Schule der Industrie. Nichts im Leben wird umsonst gegeben, alles wird durch eine theuere Schule erreicht. Das Schutzzollsystem ist diese theuere Schule, deren Kosten schwer auf allen Bevölkerungsschichten lasten, — man muss sie durchmachen, aber aus diesem Grunde muss man auch sehen, so schnell wie möglich diese Last los zu werden.

Diese Befreiung kann durch das Heranziehen von ausländischen Kapitalien nach Russland schneller bewirkt werden. Wir haben keine eigenen Kapitalien und wo sie vorhanden sind, da sind wir (d. h. die Russen) unbeweglich. Durch das Heranziehen von ausländischen Kapitalien wird die Schule des Schutzzollsystemes für uns billiger. In dieser Schule ist keine Zeit zum Schlafen da. Es ist gewiss zuzugeben, dass mit dem Zufluss von ausländischen Kapitalien für uns Opfer verbunden sind, aber er beschleunigt die Erreichung des Zieles.

Einen schweren Schlag hat der Minister den Vertretern von Handel und Industrie versetzt, indem er ihnen kurz und bündig erklärte, dass sie gegen das Schutzzollsystem protestiren,

weil sie an einem reich gedeckten Tisch sitzen und ihn nicht verlassen wollen. Sie verdienen jetzt, bekommen hohe Dividenden, also ist es für sie gut, wenn die Zeit des Schutzzollsystemes lange dauert. Die Landwirthschaft muss aber für alles doppelt zahlen, damit es diesen Herren gut gehe . . .

Aus allen diesen Erwägungen ist nach Ansicht des Finanzministers ein ausgedehnter Zufluss von ausländischen Kapitalien nach Russland nach Möglichkeit zu fördern. Aber der scharfblickende Minister ist keineswegs gewillt, den weiteren Fortgang des inneren Prozesses, der zu einer allmählichen Selbstständigkeit und Freiheit der russischen Arbeit führen soll, unbeeinflusst seinen Weg gehen zu lassen, vielmehr ist er sich der wichtigen Aufgabe vollkommen bewusst, dass hierzu die Schaffung einer professionell-technischen Bildung und die Förderung einer produktiven Volksarbeit unerlässlich ist. Alle diese Bestrebungen sollen aber immer eine Hebung und Förderung des Lebens der Bauern als unrückbares Ziel im Auge haben.

Mit dieser Auslassung des russischen Finanzministers ist nun nicht nur den Moskowitern im Ansturm gegen die Betheiligung des ausländischen Kapitals der Boden unter den Füssen fortgezogen, sondern der Minister hat auch über das z. Zt. herrschende Schutzzollsystem seine Meinung klar ausgesprochen. Danach werden die Herren Russen sich zunächst zu richten haben.

Inzwischen ist aber ausländischem Kapital und ausländischer Intelligenz der Weg freigemacht und das ist gewiss von sehr grosser Bedeutung.

Nicht minder günstig ist aber auch die Stellungnahme der russischen Staatsregierung gegenüber der Versorgung Sibiriens mit ausländischen Industrieerzeugnissen, wie dies durch die Maassregel dokumentirt wird, dass für die Einfuhr einer sehr grossen Anzahl von Artikeln der zollfreie Eintritt durch die Mündung des Ob und Jenissei nachgelassen ist.

Durch alle diese Verhältnisse wird, wie wir das schon zu wiederholten Malen betont und nachdrücklich hervorgehoben haben, Sibirien ein verhältnissmässig sehr günstiges Absatzgebiet.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Im preussischen Herrenhause** erfolgte am 21. d. Mts eine kurze **Eisenbahndebatte**. Zunächst äusserte Graf Mirbach lokale und persönliche Wünsche; er wollte durchgehende Schnellzüge auf der zum Theil noch immer eingleisigen Bahn Thorn-Insterburg und mehr „gute, bequeme Wagen I. Klasse alter Konstruktion“ in den Personenzügen. Minister Thielen ging humoristisch auf die „individuelle Vorliebe, das Lanzenbrechen des Grafen Mirbach für seine beliebten gelben Wagen“ ein. Wenn auch diese Wagen auf dem Aussterbeetat ständen, werde Graf Mirbach noch lange den Vorzug geniessen können, in diesen Wagen zu fahren. Die Linie sei nur aus strategischen Gründen theilweise zweigleisig ausgebaut. Die ganze Antwort des Ministers, in welcher er u. a. bedauerte, dass es allerdings noch irgendwo (selbst in Köln! auf Zwischenruf) vorkomme, beim Umsteigen, wenn es regnet, den Schirm aufspannen zu müssen, ironisirte in feiner und treffender Weise die vielen persönlichen Anliegen und Uebertreibungen, welche an die Eisenbahnverwaltung herantreten. Zu bemerken ist noch, dass der Minister Thielen die Eisenbahnhygiene als eine sehr schwere Sache bezeichnete. Es hätten namentlich in Bezug auf das Fernhalten von Tuberkelbazillen sehr weitläufige Erörterungen beim Reichsgesundheitsamt stattgefunden; zu irgend einem greifbaren Resultat hätten sie nicht geführt, weil man sich doch überzeugen musste, dass die Vorschriften, die man sonst wohl in Räumen für diese Art Hygiene gibt, für Eisenbahnzüge mehr oder minder unverwendbar sind. Für die beste Hygiene, die Reinhaltung der Eisenbahnzüge, werde kein Geld gespart.

Auf eine Klage aus dem Hause, dass die Gebäude der Eisenbahnverwaltung, besonders in Süddeutschland, zu viel zu Reklamezwecken benutzt würden, antwortete der Minister, die preussischen Staatsbahnen seien sehr mässig diesem Reklamebedürfniss gefolgt und hätten dafür gesorgt, dass sich nichts gegen die guten Sitten Verstossendes oder einen politischen oder sonstigen unangenehmen Beigeschmack habendes breit mache. Man könne trotzdem mit Recht wohl sagen, dass diese so erfolgreich in Amerika, England usw. gemachte Art von Reklame manchmal das ästhetische Gefühl verletzt; auf der anderen Seite seien die Einnahmen doch nicht unbedeutend. Der Minister will ein gewisses Maass einhalten und alles fern halten, was sich mit den guten Sitten und dem allgemeinen Geschmack der modernen Welt nicht verträgt.

In der Etatskommission des Herrenhauses wurde u. a. hervorgehoben, dass die in früheren Jahren in Erscheinung getretene Beunruhigung über die Sicherheit der Eisenbahnen infolge verbesserter Einrichtungen usw. gewichen sei.

In Uebereinstimmung hiermit bemerkt auch die „Kreuzzeitung“ zur Berathung des Eisenbahnetats im preussischen Abgeordnetenhause: „Die Besorgniss, die man noch vor Jahresfrist anlässlich der zahlreichen Betriebsunfälle wegen der Leistungsfähigkeit unserer Eisenbahnen hegen konnte, kann nunmehr als beseitigt gelten. Noch in viel höherem Maasse als sonst herrscht jetzt die Ueberzeugung, dass die Verstaatlichung für Preussen ein Segen war und die Männer, die an der Spitze der Eisenbahnverwaltung gestanden haben, diese Maassregel nach allen Richtungen hin in einem das Allgemeinwohl fördernden Sinne ausgeführt haben. Von dem demagogischen Drängen nach einer Herabsetzung der Personentarife ist diesmal in wesentlich geringerem Maasse die Rede gewesen, als früher. Die Mehrheit des Abgeordnetenhauses ist erfreulicherweise von der Ueberzeugung durchdrungen, dass die grossen Eisenbahnüberschüsse, die wir der Verstaatlichung verdanken, den Staat in den Stand gesetzt haben, seine Aufgaben ohne Erhöhung der Steuern in viel ausgiebigerem Maasse zu erfüllen, als das sonst möglich gewesen ist.“

— Dem preussischen Landtage ist eine Vorlage wegen **Erweiterung des Staatsbahnnetzes** bisher nicht zugegangen. Die „B. P. N.“ treten der Annahme entgegen, als ob eine solche Vorlage dem Landtage in der laufenden Tagung überhaupt nicht zugehen werde, und bemerken dazu:

Die Vorarbeiten für diese Vorlage konnten erst etwas später als sonst zum Abschluss gebracht werden, weil eine Reihe neuer Baupläne, auf deren Aufnahme in der Vorlage Werth zu legen war, technisch und wirthschaftlich noch nicht völlig durchgearbeitet waren. Aus diesem Grunde haben auch die zur Verständigung über die vorgeschlagenen neuen Eisenbahnlinien zwischen dem Finanzminister und dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu pflegenden Verhandlungen verhältnissmässig spät beginnen können, sodass die Einbringung gedachter Vorlage noch vor Ostern nicht möglich ist. Vermuthlich dürfte die Nebenbahnvorlage unmittelbar nach Erledigung der Kanalvorlage in erster Lesung dem Abgeordnetenhause zugehen, und dürfte in der Nebenbahnvorlage auch eine weitere Forderung von erheblichem Betrage zur Förderung des Baues von Kleinbahnen enthalten sein.

— Ein **Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten**, betr. die Ausführung des Etats, der den königlichen Eisenbahndirektionen dieser Tage zugegangen ist, besagt:

> „Nach Lage der Geschäfte des Landtages ist anzunehmen, dass in diesem Jahre der **Etat** rechtzeitig zur gesetzlichen Verabschiedung gelangen wird. Indem ich bemerke, dass auch die Wirthschaftsetats den königlichen Eisenbahndirektionen noch vor dem 1. April d. J. zugehen werden, veranlasse ich Sie, für die rechtzeitige Durchführung des Etats mit allen Mitteln Sorge zu tragen. Insbesondere ist dahin zu wirken, dass die Gleisumlegungen und die Arbeiten der Gleisunterhaltung sowie zutreffenden Falles auch die bei Titel 8 und im Extraordinarium vorgesehenen Bauausführungen möglichst bei Beginn des neuen Etatsjahres in Angriff genommen werden können. Bei den Dispositionen ist auch darauf Rücksicht zu nehmen, dass der **Landwirthschaft** nicht unnöthig Arbeitskräfte entzogen werden. Der Erlass besonderer Ausführungsbestimmungen zu einzelnen Theilen des Etats bleibt vorbehalten.“

— **Auf Anregung aus fachmännischen Kreisen hat im vergangenen Herbst eine Vergleichung der Uhren verschiedener preussischer Bahnhöfe** auf ihren Genauigkeitsgrad stattgefunden. Wenn sich dabei auch in einzelnen Fällen noch geringe Abweichungen im Gange der Uhren untereinander und mit der Normalzeit ergeben haben, so geht aus den Aufzeichnungen doch übereinstimmend hervor, dass infolge des seit einigen Jahren bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung eingeführten einheitlichen Zeitsignals die Genauigkeit der Bahnuhren einen sehr hohen Grad erreicht hat. Dabei ist festgestellt worden, dass der durchschnittliche Gesammtbetrag der bei den sämmtlichen Uebertragungen dieses Zeitsignals noch vorkommenden kleinen Abweichungen kaum eine halbe Sekunde erreicht. Diese Abweichung ist so gering, dass sie für die meisten wissenschaftlichen und Präzisionszwecke überhaupt nicht ins Gewicht fällt. Bei fortschreitender Entwickelung der Technik und bei fernerer Bewährung des von allen mit der Empfangnahme und Verbreitung des Signals betrauten Stellen bisher gezeigten Interesses wird sicherlich auch dieser geringe Unterschied noch beseitigt werden.

— **Preussisch-hessische Betriebs- und Finanzgemeinschaft.** Nach der amtlichen Uebersicht über die Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen betrug die Einnahme auf den preussischen und hessischen Staatsbahnen im Monat Februar d. J. 88 588 000 *M.* oder 5 421 000 *M.* mehr als im Februar 1897. Von dieser Mehreinnahme resultiren 1 806 000 *M.* aus dem Personenverkehre und 3 807 000 *M.* aus dem Güterverkehre, während die sonstigen Quellen ein Minus von 192 000 *M.* aufweisen. Die Gesammteinnahme seit Beginn des Etatsjahres stellt sich auf 1 145 987 000 *M.* und ist um 66 770 000 *M.* höher als im Vorjahre; der Personenverkehr ergab eine Mehreinnahme von 19 861 000 *M.*, der Güterverkehr eine solche von 4 484 900 (44 849 000) *M.* und aus sonstigen Quellen flossen 2 060 000 *M.* mehr als in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— Am 1. d. Mts. ist die **Theilstrecke Türnich-Balkhausen-Liblar** der Kleinbahn Mödrath - Liblar - Brühl (westdeutsche Eisenbahngesellschaft) mit den Stationen Mödrath, Türnich-Balkhausen, Brüggen, Zieselmar, Köttingen, Liblar Dorf (Grube Concordia) und Liblar (Staatsbahnanschluss) für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

— Die 23,656 km lange **Nebeneisenbahn Ganzlin - Röbel** der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz - Eisenbahn wird mit den Stationen Stuer, Altenhof i/Meckl., Finken, Dambeck i/Meckl. und Röbel am 5. April für den Güter- und am 1. Mai d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden.

— **Aus den Verhandlungen der bayerischen Abgeordnetenkammer.** Die Abgeordnetenkammer hat am 20. d. Mts. den Gesetzentwurf, betreffend den mehrgleisigen Ausbau der Staatseisenbahnen und die Beschaffung von Fahrmaterial, einstimmig nach der Regierungsvorlage angenommen. Die bayerischen Staatsbahnen hatten bekanntlich noch in den 80er Jahren ausserordentlich wenig zweite Gleise; die zweigleisigen Linien machten kaum 10 % des Gesammtnetzes aus. In Bayern waren selbst lange Strecken der grossen internationalen Routen Paris-München-Wien, Berlin-Italien usw. eingleisig. Der in Angriff genommene Ausbau der zweiten Gleise wurde indess mit vermehrtem Eifer ausgeführt, als vor ungefähr einem Jahrzehnt in Bayern sich eine Reihe von Eisenbahnunfällen ereignete. Jetzt haben die bayerischen Staatsbahnen bereits drei Mal so viel doppelgleisige Bahnen, als vor einem Dutzend Jahre, und stehen ungefähr in gleichem Durchschnitt mit den gesammten deutschen Eisenbahnen.

Aus der jetzigen Landtagsdebatte, die sehr glatt verlief und nur eine Sitzung in Anspruch nahm, sind einige bemerkenswerthe Aeusserungen des zuständigen Staatsministers hervorzuheben. Was die von einer Seite gewünschte Ausdehnung des Vorortverkehres auf über 25 km Entfernung betrifft, erklärte derselbe, der Vorortverkehr solle kein Ausflugverkehr, sondern ein täglicher Geschäftsverkehr sein und für diesen dürften 20 km, in Ausnahmefällen 25 km genügen. Ferner spielten die Klagen über mangelndes Fahrmaterial wieder eine Hauptrolle. Der Ministerpräsident betonte, dass es sich hier um keine speziell bayerische Klage handle, sondern sie trete naturgemäss in allen Ländern auf. Der Wagenmangel sei im vergangenen Jahre auch nicht grösser gewesen als vorher, aber geschrien worden sei mehr. Der Wagenmangel sei ein Beweis, dass Handel und Verkehr im Deutschen Reiche in erfreulicher Weise im Aufschwunge begriffen seien; dem Vorwurfe, die bayerische Verwaltung habe schon seit lange versäumt, das nöthige Wagenmaterial anzuschaffen, stehe die Thatsache gegenüber, dass Bayern in den 15 Jahren 1883—1899 nicht weniger als 76 000 000 *M.*, also durchschnittlich 5 000 000 *M.* pro Jahr, für Fahrmaterial verausgabt habe; in den beiden letzten Jahren seien allein 24 000 000 *M.* verlangt und bewilligt worden, wozu durch das jetzt zur Berathung stehende Gesetz weitere 15 000 000 *M.*, sohin in zwei Jahren 39 000 000 *M.* kämen. Hierdurch sei hinreichend erwiesen, dass die Staatsbahnverwaltung sich keine Versäumniss habe zu Schulden kommen lassen.

Von ganz besonderem Interesse waren auch die Erklärungen des Referenten der Abgeordnetenkammer hinsichtlich der in Belgien bestellten 500 Güterwagen, welcher Umstand s. Zt. in der Presse zu lebhaften Erörterungen Veranlassung gegeben hatte. Derselbe äusserte sich folgendermaassen: Die bayerischen und die deutschen Fabriken waren nicht in der Lage, schnell genug liefern zu können und zudem benutzten insbesondere die deutschen Fabriken die Zwangslage der bayerischen Staatsbahnverwaltung, um höhere Preise herauszuschlagen. Die Bestellung in Belgien wäre daher sowohl im Interesse einer möglichst raschen, als auch einer billigeren Beschaffung des benöthigten Fahrmaterials geboten gewesen und die gute Wirkung des Vorgehens der Verwaltung nach dieser Richtung hin habe sich bereits gezeigt, weshalb dieses Vorgehen auch seitens des Finanzausschusses in seiner am 8. d. Mts. stattgehabten Sitzung vollständige Billigung gefunden habe. Unter normalen Verhältnissen würden jedoch selbstverständlich zunächst bayerische, dann deutsche und in letzter Reihe ausserdeutsche Fabriken zu Lieferungen herangezogen werden.

Interessant war, dass im Abgeordnetenhause selbst nur der Vertreter der „internationalen" Sozialdemokratie, der Arbeitersekretär Segitz aus Nürnberg, zu Gunsten der nationalen Industrie oder Arbeiterschaft, wegen der „unnöthigen" Bestellung in Belgien interpellirte.

Aus den Aeusserungen des Generaldirektors der Staatsbahnen über das Vorbringen eines Abgeordneten, als habe eine bayerische Erfindung einer selbstthätig wirkenden Kuppelung von Eisenbahnwagen gegenüber der amerikanischen nicht die genügende Beachtung gefunden, ist bemerkenswerth zu erfahren, dass der Generaldirektion alljährlich eine solche Anzahl Anmeldungen derartiger Erfindungen zugehen, dass wenn diese alle an einigen oder auch nur an einem einzigen Wagen geprüft werden wollten, die einschlägigen Organe kaum etwas anderes zu thun hätten, als sich mit diesen Kuppelungsprüfungen zu beschäftigen; es würden jedoch alle derartigen Vorlagen zunächst theoretisch auf ihre Brauchbarkeit geprüft und da zeige sich bei nahezu 99 % solcher vermeintlichen Erfindungen, dass sie ganz und gar unausführbar und keiner praktischen Versuche werth seien.

— Seit einiger Zeit erscheinen in der bayerischen Tagespresse ziemlich regelmässig Mittheilungen über eine bald zu erwartende **Neuorganisation der bayerischen Staatseisenbahnen**. So ist erst in den jüngsten Tagen davon die Rede gewesen, dass eine bevorstehende Versetzung eines Theiles der bisher bei der Generaldirektion beschäftigten Beamten auf eine demnächstige Decentralisation hindeute.

Wie wir aus sicherster Quelle hören, ist nur soviel richtig, dass voraussichtlich in nicht zu ferner Zeit einige der bisher noch der Generaldirektion vorbehaltenen Geschäfte der laufenden Betriebsverwaltung im Rahmen der Organisation vom Jahre 1886 den Oberbahnämtern zur selbständigen Erledigung überwiesen werden sollen, wie dieses mit der stetigen Zunahme der Geschäfte schon mehrfach bisher der Fall gewesen ist. Ein diesbezüglicher Antrag der Generaldirektion an das vorgesetzte Staatsministerium ist jedoch noch keineswegs fertig gestellt, noch weniger aber, wie gesagt wird, ein solcher von dem Ministerium genehmigt.

Die in der Tagespresse hierüber mitgetheilten Einzelheiten beruhen darum ebenso lediglich auf Kombination, wie zuständigen Ortes von mehrfachen dieserhalb nothwendigen oder beabsichtigten Versetzungen von Beamten nicht das Geringste bekannt ist. Dieselben werden sich in Zukunft wie bisher auf die Wiederbesetzung erledigter Stellen und den im Interesse allseitiger Ausbildung der Eisenbahnbeamten gebotenen zeitweisen Wechsel in der Verwendung derselben beschränken.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monate Februar d. J. wurden bei einer Betriebslänge von 5 560 (1898: 5 315) km 1 655 804 Personen und 1 241 481 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre 2 279 923 *M.*, aus dem Güterverkehre 6 741 004 *M.*, aus dem Gepäckverkehre 130 276 *M.*, aus dem Thiertransporte 207 959 *M.*, zusammen 9 359 162 *M.* (gegen 8 774 474 *M.* im gleichen Monate des Vorjahres). Die Einnahmen vom 1. Januar bis 28. Februar d. J. beziffern sich auf 19 013 386 *M.* (mehr gegen das Vorjahr um 970 969 *M.*).

— Aus der **Berathung des Entwurfes zum Eisenbahnfahrplan** für den Sommerdienst 1899 **im Beirath der württembergischen Verkehrsanstalten** ist folgendes hervorzuheben.

Auf den von einem Mitglied vorgetragenen Wunsch um Einrichtung eines Anschlusses in Ulm von dem württembergi-

schen Schnellzug Stuttgart-Ulm, an Ulm 12 Uhr Mittags, nach Augsburg und München wurde von Seiten der Eisenbahnverwaltung erwidert, dass in der Sache wiederholtes Benehmen mit der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen stattgefunden habe. Es sei eine Verbindung vorgeschlagen worden, Stuttgart ab 9.40 Vorm., München an 3.10 Nachm. und München ab 12.50 Nachts, Stuttgart an 5.25 früh, Paris an 6.00 Abends. Nach neuester Mittheilung von München stehe die bayerische Eisenbahnverwaltung dieser Anregung sympathisch gegenüber, es sei aber wegen anderweitiger starker Inanspruchnahme die Verwirklichung für den Sommerdienst 1899 nicht möglich. Dagegen könne in Aussicht genommen werden, dass anlässlich der nächstjährigen Weltausstellung in Paris ein weiterer Schnellzug werde eingelegt werden, durch welchen die württembergischen Bestrebungen erfüllt würden. Die zwischen Ravensburg und Friedrichshafen vorgesehenen vier neuen Lokalzüge gaben dem Vertreter der Eisenbahnverwaltung zu der Bemerkung Anlass, dass die Einlegung dieser Züge eine Fortsetzung des Programmes bilde, den Lokalverkehr grösserer Städte (bis jetzt Stuttgart, Ulm, Heilbronn, Reutlingen) zu verbessern, was nur schrittweise nach Maassgabe der zur Verfügung stehenden, in der Vermehrung begriffenen, für diesen Verkehr geeigneten Fahrbetriebsmittel geschehen könne.

Für die Einlegung eines neuen Schnellzuges Nördlingen-Stuttgart wurde der Verwaltung von mehreren Beirathsmitgliedern gedankt.

Auf den Wunsch, einen Zug nach Hall früher zu legen, um den rechtzeitigen Besuch der Gerichtssitzungen zu ermöglichen, wurden von der Eisenbahnverwaltung die Hindernisse dargelegt, welche dem entgegenstehen, dabei aber zum Ausdruck gebracht, dass es sich mehr empfehlen werde, sich an die Gerichtsbehörden zu wenden und diese zu bewegen bei Festsetzung der Tagfahrten auf die Ankunftszeit der Züge Rücksicht zu nehmen.

— Die Zahl der **Sachsengänger**, die in diesem Jahre aus der Provinz Posen nach Mittel- und Westdeutschland gezogen sind, wird in landwirthschaftlichen Kreisen auf 60 000 Köpfe angegeben.

Oesterreich-Ungarn.

— Am 18. d. Mts. begannen die Festlichkeiten aus Anlass des 50 jährigen **Jubiläums des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines** mit einer Festversammlung. Der Statthalter von Niederösterreich nahm hierbei das Wort um Mittheilung zu machen, dass der Kaiser dem jubilirenden Vereine in Anerkennung seiner stets bekundeten loyalen Haltung, sowie seiner vielen hervorragenden Verdienste um das Bauwesen, um die moderne Technik und Architektur die grosse goldene Medaille für Kunst und Wissenschaft verliehen habe.

Der Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek begrüsste den jubilirenden Verein namens der Regierung und beglückwünschte ihn zu der feierlichen Begehung seines 50 jährigen Bestandes und der soeben vernommenen kaiserlichen Auszeichnung mit folgender bemerkenswerthen Rede:

„50 Jahre emsigen, arbeitsvollen Wirkens, 50 Jahre einer bedeutungsvollen mächtigen Entwickelung! In diesen 50 Jahren tritt eine Erscheinung in dem Leben der Kulturvölker mächtig hervor: der ungeahnte machtvolle Aufschwung der technischen Wissenschaft und ihre Anwendung auf allen Gebieten des menschlichen Lebens. Der grosse Aufschwung der Technik bildet so recht eigentlich die Signatur dieser Epoche, sie hat eingegriffen in so viele Gebiete des Geschäftsverkehres, des Privatlebens, dass ihr wohl keine der vorausgegangenen Epochen menschlicher Entwickelung in dieser Hinsicht zur Seite gestellt werden kann. Wenn der Verein, der sich die Aufgabe gestellt hat, technisches Wissen und Können im Kreise seiner Berufsgenossen zu pflegen, die grossen Aufgaben, die auf diesem Gebiete zu lösen sind, erfüllt, so darf man wohl sagen, ihm gebührt ein grosser Antheil an dem Erfolge der Technik in den vergangenen 50 Jahren. Ohne auf das Wirken des Vereines näher einzugehen, welches von berufener, fachmännischer Seite gewürdigt werden wird, wolle er nur auf die Verdienste des Vereines bei der Lösung wichtiger Aufgaben des öffentlichen Dienstes hinweisen. Die Regierung habe bei der Lösung schwieriger technischer und administrativer Natur bei dem Vereine stets das grösste Entgegenkommen und die freundlichste Unterstützung gefunden und sei einer so patriotischen Opferwilligkeit begegnet, welche es ihm zur freudigen Pflicht mache, dem Vereine für seine Mitwirkung bei den Arbeiten des öffentlichen Dienstes den wärmsten und besten Dank der Regierung auszusprechen. Der Verein habe die Grundlagen für die technischen Unterrichtsanstalten ausgearbeitet, werthvolle Anregungen für die Brückenverordnungen gegeben, die Frage der Baumaterialien, des Flusseisens gelöst, sich mit grossen sozialpolitischen Reformen auf dem Gebiete der Technik beschäftigt. Der Verein habe bezüglich der Eisenbahnbauten schon im Beginne eine führende Stellung eingenommen; Redner wolle nur auf die Ueberschienung der trennenden Gebirgszüge zwischen Tirol und Vorarlberg hinweisen. In der Frage der Verkehrsanlagen habe der Verein seit 25 Jahren eine Reihe der werthvollsten Anregungen gegeben. Die Regierung und die Gesetzgebung haben nie Akte auf technischem Gebiete erlassen, ohne sich des Gutachtens des Vereines, seiner Zustimmung zu versichern. Der Verein habe sich in selbstloser, vollständig objektiver Weise mit jener patriotischen Opferwilligkeit, die das Wirken desselben von allem Anfange kennzeichneten, um die Lösung aller technischen Fragen Verdienste erworben. Er bringe deshalb heute dem Vereine die volle Würdigung und Anerkennung der Regierung für sein erfolgreiches Wirken zum Ausdrucke. Der Verein, der in die zweite Hälfte eines Jahrhunderts hinübertritt, möge von den gleichen günstigen Bestrebungen sich leiten lassen, möge bleiben, was er bisher gewesen, möge bleiben eine Welt technischen Wissens, eine hohe Summe technischen Könnens und ein Hort echt österreichischer kaisertreuer, patriotischer Gesinnung.

Anlässlich des Vereinsjubiläums wurde eine von Baurath Stoeckl verfasste Festschrift veröffentlicht, aus welcher zu entnehmen ist, dass der Verein auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens eine reiche Thätigkeit entwickelt hat.

Die erste grössere Eisenbahnfrage, welche im Verein zur Erörterung kam, war der Bau der Semmeringbahn. In dem Memoire, welches der Kommissionsberichterstatter der Vollversammlung des Jahres 1849 vortrug, gipfelten die Gründe gegen den Bau einer Lokomotiveisenbahn in der Behauptung, dass nur eine Seilbahn sowohl in ökonomischer, als auch kommerzieller und technischer Beziehung entsprechen könne, und dass die Ausführung einer Lokomotiveisenbahn in jeder Beziehung nur mit grossen Verlusten verbunden sein würde. Die Anhänger des Lokomotivbetriebes säumten ihrerseits nicht, die Behauptungen der Gegner in scharfer und selbstbewusster Weise zu widerlegen, und war es namentlich Dr. von Ghega, welcher mit Entschiedenheit für die Ausführung seines Projektes einer Adhäsionsbahn eintrat.

Bezeichnend war die folgende Behauptung in dem vorerwähnten Memoire: „Eines steht fest und unantastbar: Für eine Eisenbahn über den Semmering ist der Seilbetrieb der kürzesten Linie unter allen denkbaren Verhältnissen die einzige durch Wissenschaft begründete und durch Erfahrung gerechtfertigte Betriebsart und in einem solchen Vortheil gegen den Lokomotivdienst in sinnlosen, verlängernden Serpentinen bei allen denkbaren Neigungsverhältnissen, dass in der Mitte des XIX. Jahrhunderts der Seildienst wohl kein Fortschritt, aber ein Gebot, und der Lokomotivdienst kein Rückschritt, aber der grösste Missgriff ist.“ Der Schluss des Memoires klang in folgenden bezeichnenden Satz aus: „Der vermeintliche Triumph der Wissenschaft könnte einst leicht an die römischen Wasserleitungen mahnen, die dem zerstörenden Zahn der Zeit überlassen werden mussten, um als Ruinen Denkmale jener Vorzeit zu sein!“ — Unsere Zeit hat wohl ein Lächeln für diese Befangenheit, aber damals war noch keine Gebirgsbahn in solcher Ausdehnung mit Ueberschreitung eines Gebirgszuges gebaut und Oesterreich ging daran, das Experiment zuerst zu wagen. Dank der besseren Einsicht wurde der Bau der Semmeringbahn endgültig beschlossen, der bald den Ruhm der österreichischen Ingenieure begründen sollte.

Von sonstigen wichtigeren Fragen, bezüglich deren der Verein in der Folgezeit sein maassgebendes Gutachten abgab, seien nur beispielsweise und ohne Anspruch auf Vollständigkeit genannt: Die Gestaltung der Eisenbahnen Oesterreichs mit besonderer Rücksicht auf eine billige Herstellung derselben (Nebenbahnwesen), das Nevilly'sche und Fernkorn'sche Brückensystem, sowie die zu beobachtende nothwendige Sicherheit in den Querschnittsbestimmungen eiserner Brücken für Strassen und Eisenbahnen, die Durchführung von Achsproben, die Frage, in welcher Weise die direkte Verbindung zweier durch einen Gebirgszug getrennter Eisenbahnnetze am wirksamsten erreicht werden könne (in Beziehung auf die Ueberschienung des Arlberges), die Aufstellung eines einheitlichen Bedingnissheftes für Schienenlieferungen, die Alternativtrassen des Arlbergtunnels, das Fogerty'sche Projekt der Wiener Stadtbahn, die Verwendung von Flusseisen zu Brückenkonstruktionen, die Berechnung zusammengesetzter Holzbalkenträger, die Schäden an Lokomotivkesseln, das Programm der Wiener Verkehrsanlagen (Stadtbahn, Wienflussregulirung, Herstellung der Sammelkanäle, Donaukanalregulirung) usw.

— **Eine Eisenbahnakademie.** Auf allen Gebieten des praktischen Lebens herrscht heute die Ueberzeugung, dass eine den immer mehr steigenden Anforderungen des Berufes entsprechende Ausbildung der Anwärter nur durch eine Fachschule gewährleistet wird, in welcher der junge Mann neben der er-

forderlich scheinenden allgemeinen Bildung eine möglichst tiefgehende theoretische und praktische, nach seinem künftigen Berufe spezialisirte Vorbildung erhält. Das Eisenbahnwesen entbehrt bisher in Oesterreich einer solchen Fürsorge. Die Art der Ausbildung des jungen Eisenbahnbeamten ist heute noch die gleiche wie vor 40 Jahren, da er angewiesen ist, durch Einlernen einer endlosen Reihe von Instruktionen und mechanische Einübung in den alltäglichen Dienst sich aus eigener Kraft zu einem brauchbaren Beamten heranzubilden. In anderen Ländern bestehen schon seit Jahren Schulen zur Heranbildung von Eisenbahnbediensteten, zum Beispiel in Ungarn, in der Schweiz, in Rumänien, Russland, Italien; auch Deutschland hat ähnliche Einrichtungen, sogar in Australien und Amerika finden sich solche Schulen und Kurse. In Oesterreich besteht nur eine im Jahre 1882 vom Klub österreichischer Eisenbahnbeamten ins Leben gerufene Fortbildungschule für Eisenbahnbeamte. Für die Vorbildung ist, wie gesagt, bisher nicht vorgesorgt.

Der Klub österreichischer Eisenbahnbeamten hat nun auch in dieser Frage die Initiative ergriffen, indem er schon im November 1895 ein Komitee mit der Aufgabe betraute, vorerst die Frage zu studiren, für welche Kreise der Eisenbahnbeamten (niedere, mittlere oder höhere) das Bedürfniss nach einer fachgemässen Vorbildung am dringendsten und wie eine solche Fachschule am zweckmässigsten einzurichten sei. Das Resultat dieser Studien wurde in einem „Organisationsstatut für eine k. k. Eisenbahnakademie“ niedergelegt, dessen Entwurf die Zustimmung des Klubs fand. Am 17. d. Mts. wurde dieses Organisationsstatut nebst einem Motivenbericht durch eine Deputation dem Eisenbahnminister mit der Bitte um Förderung dieser für die ganze Oeffentlichkeit im höchsten Grade wichtigen Angelegenheit unterbreitet. Der Eisenbahnminister empfing die Deputation mit grösster Freundlichkeit und erwiderte auf die Ansprache des Klubpräsidenten, dass er es mit besonderer Freude begrüsse, dass der Klub diese Frage zum Gegenstand seiner Berathungen gemacht habe, da ihm dies Gelegenheit gebe, die auch schon im Eisenbahnministerium in der gleichen Richtung betriebenen Studien zu beschleunigen, da er ebenfalls von der Nothwendigkeit der Errichtung einer solchen Fachschule überzeugt sei. Der Minister sprach auch der Deputation seinen Dank für die Uebermittelung der Arbeit aus, die ihm als besonders schätzbares Material dienen werde.

Nach dem Organisationsstatut soll die vier Jahrgänge umfassende Schule ihre Hörer zu brauchbaren, ihrem Dienst mit geistiger Selbständigkeit und Auffassung gewachsenen Beamten heranbilden. Als Aufnahmebedingung wird die mit genügendem Erfolge absolvirte Untermittelschule (Gymnasium oder Realschule) verlangt; der Lehrstoff umfasst alle fachtechnischen Gegenstände, sowie die Gegenstände der sogenannten „allgemeinen“ Bildung insoweit, dass die Absolventen das Einjährig-Freiwilligenrecht geniessen können. Besonderes Gewicht ist auch auf die Pflege moderner Sprachen gelegt. Die Kosten der Schule würden für das erste Schuljahr ungefähr 30 000 fl. betragen.

— Bei der am 20. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des **österreichischen Arbeitsbeirathes** fragte ein Mitglied an, wann das Eisenbahnministerium im Sinne des in der vorigen Sitzung des Arbeitsbeirathes gefassten Beschlusses **Erhebungen über die Lage der Verkehrsbediensteten** zu veranlassen gedenke.

Der Delegirte des Eisenbahnministeriums im Arbeitsbeirathe verwies auf die vom Eisenbahminister in einer im Dezember 1898 stattgehabten Sitzung des Eisenbahnausschusses des Abgeordnetenhauses abgegebenen Erklärungen, nach welcher eine ganze Reihe von sozialpolitischen Maassnahmen für die Arbeiter und sonstigen Bediensteten der Staatsbahnen in Angriff genommen werden soll, und meinte, es wäre vielleicht nicht der richtige Moment, da mit einer Enquete hineinzugreifen. Er bat, mit vollem Vertrauen auf die Erfüllung der vom Eisenbahnminister gemachten Zusagen zu rechnen und vorläufig auf die Abhaltung einer Enquete in dieser Richtung nicht zu sehr zu drängen.

Ein anderes Mitglied stellte die Anfrage, ob auch die Privatgesellschaften für ihre Bediensteten dieselben Maassnahmen treffen werden wie das Eisenbahnministerium. Er meinte, dass sich der zur Vornahme der Erhebungen über die Lage der Verkehrsbediensteten eingesetzte Ausschuss wenigstens hätte konstituiren sollen.

Der Delegirte des genannten Ministeriums erwiderte, dass nach dem Beschlusse des Beirathes die Privatbahnen von der Enquete vorläufig ausgeschlossen sein sollen. Es sei übrigens auch gar kein Ausschuss eingesetzt worden, sondern das Eisenbahnministerium habe erklärt, es sei gern bereit, eine Enquete selbst abzuhalten und eine Reihe von seitens des Arbeitsbeirathes ernannten Mitgliedern zu hören, welche es bei der Leitung der Enquete unterstützen sollen. So sei die Ernennung von 6 Mitgliedern des Arbeitsbeirathes erfolgt.

— Die **Buschtěhrader Bahn** hat im vorigen Jahre den Geldbedarf für die Legung des zweiten Gleises und für sonstige Investitionen einstweilen den Betriebsmitteln entnommen und beschlossen, die entfallenden Beträge später nach erfolgter Begebung von 4 % **Kronenprioritäten** wieder zu ersetzen. Zu Beginn des Jahres 1898 wurden 2 800 000 Kr. Prioritäten begeben, deren Erlös vorwiegend zur Bedeckung von Investitionskosten Verwendung gefunden hatte. Im weiteren Verlaufe des Jahres 1898 sind etwa 1 200 000 Kr. Prioritäten zur Begebung gelangt, so dass die Bilanz des Jahres 1898 eine Vermehrung des realisirten Prioritätskapitals um etwa 4 000 000 Kr. aufzuweisen haben wird. Mit dem Erlöse aus diesen Prioritäten sind die im Jahre 1898 bewerkstelligten Investitionen nur zum geringen Theile gedeckt worden, da, wie schon erwähnt, der Erlös aus den begebenen 2 800 000 Kr. Prioritäten bis auf etwa 300 000 fl. zur Refundirung von Investitionskosten aus dem Jahre 1897 verwendet wurde. Vor einigen Tagen hat nun, wie die „Neue Freie Presse“ meldet, die Verwaltung der Buschtěhrader Bahn einen Betrag von 12 000 000 Kr. 4 % Prioritäten begeben. Der Erlös hierfür ist zur Refundirung der vorjährigen, sowie zur Deckung der im laufenden Jahre durchzuführenden Investitionen bestimmt. Ob damit das Auslangen gefunden werden wird, ist fraglich, da im laufenden Jahre die Legung des zweiten Gleises auf der Strecke Komotau-Eger der B-Linie vollständig durchgeführt werden soll.

— **Niederösterreichische Lokalbahnprojekte.** In der Sitzung des Eisenbahnausschusses des niederösterreichischen Landtages wurden die Lokalbahnprojekte Korneuburg-Ernstbrunn, Gross-Sieghahrts-Raabs und Gmünd-Weitra-Gross-Gerungs angenommen. Die Berathung über die Lokalbahn Krems-Grein wurde vertagt. Eine Reihe von Petitionen wurde dem Landesausschusse zur Berichterstattung zugewiesen, darunter die der Gemeinde Türnitz und Umgebung um Fortsetzung der Eisenbahn von Freiland über Türnitz nach Mariazell.

— Eine interessante Reminiscenz findet sich in dem im Kaiser-Jubiläumswerk „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie“ erschienenen Artikel „Die Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung in Oesterreich“ bezüglich der **ältesten behördlichen Anordnung über die Sonntagsruhe im Eisenbahndienst.** Der Direktion der Ersten Eisenbahngesellschaft war nämlich im Jahre 1835 auf Ansuchen des bischöflichen Konsistoriums in Linz die Abfahrt der Frachtwagen aus den Nachtstationen an Sonn- und Feiertagen vor 9 Uhr Früh unter Androhung einer Geldstrafe von 5 fl. Konventionsmünze für jeden einzelnen Wagen untersagt worden. Die Gesellschaft wendete sich in einer Immediateingabe an den Kaiser wegen Behebung dieses Verbotes und begründete das Einschreiten durch die bereits bestehende, keine Abänderung leidende Einrichtung der Stations- und Wechselplätze, durch das festgesetzte Stundenmaass und durch die unausweichlichen Beirrungen und bedeutenden Nachtheile, welche die Handhabung dieses Verbotes für die Beförderung der Frachtgüter sowie für das Interesse der Gesellschaft selbst offenbar herbeiführen würde. Auf dieses Ansuchen wurde seitens der Hofkanzlei mit Dekret vom 3. Juli 1835 dem böhmischen Gubernium und gleichzeitig der Regierung ob der Enns bedeutet, dass, mit Ausnahme der hohen Festtage, die gewöhnliche Beförderung der Lastwagen auf der Eisenbahn nicht zu hindern oder auf eine gewisse Zeit zu beschränken sei, dass jedoch ein Auf- oder Abladen der Eisenbahnwagen an Sonn- und Feiertagen nicht stattfinden dürfe. Zugleich wurde die Eisenbahnunternehmung dafür verantwortlich gemacht, dass das an Sonn- und Feiertagen bei dem Transporte der Wagen auf der Eisenbahn verwendete Personal jeder Art dem Gottesdienste ordentlich beiwohnen könne und demselben auch ordentlich beiwohne!

— In der Zeitung des „Klubs österr. Eisenbahnbeamten“ macht Regierungsrath von Loehr den Vorschlag, die umständliche Abrechnung im direkten Güterverkehre mit Lokalbahnen durch **Verwendung von Marken zur Abstattung des Frachtantheiles der Lokalbahn zu vereinfachen.** Loehr stellt sich den Vorgang hierbei wie folgt vor:

Die Station, in welcher eine fremde, aber im Betriebe der Anschlussbahn stehende Lokalbahn anschliesst, erhält einen gewissen Vorrath an Marken, verschiedenfarbig für Eilgut, Frachtgut eventuell auch Militärgut und Nebengebühren. Mit diesen sind sämmtliche Frachtkarten über die auf Grund eines direkten Tarifes direkt nach oder von einer Lokalbahnstation abgefertigten Güter in jenem Betrage zu bekleben, welcher dem in der Karte ersichtlichen Antheil der Lokalbahn entspricht. Die Tarife nach solchen Lokalbahnstationen wären zu diesem Zwecke stets als Schnitttarife aufzustellen, wodurch auch die separate Berücksichtigung dieser Relationen in den Antheilstabellen entfiele, d. h. es genügte, in der Antheilstabelle zu sagen: Ab Anschlussstation bis bezw. von der Lokalbahnstation sind die tarifmässigen Schnittsätze in den Antheilen der betriebführenden

Bahn bereits enthalten. Dadurch würde ferner mit Leichtigkeit die Einbeziehung einer viel grösseren Zahl von Lokalbahnstationen in die direkten Tarife und folglich in die direkte Kartirung erreicht werden.

Der Vertreter der Lokalbahn in der Anschlussstation (z. B. der übernehmende Zugführer usw.) hätte nur die Verpflichtung, die Marken durch irgend ein Verfahren zu entwerthen und unter strengster Verantwortung festzustellen, ob der richtige Betrag in Marken aufgeklebt wurde.

Die Summe, der für Eilgüter, Frachtgüter, Militärgüter und Nebengebühren verwendeten Markenbeträge, welche täglich in einem vom Vertreter der Lokalbahn mit zu unterfertigenden Ausweise zu ermitteln wäre, würde auch die gesammte Forderung der Lokalbahn an Frachtantheilen ausdrücken, welche von der zuständigen Stelle täglich zu deren Gunsten gebucht werden könnte.

Auf solche Weise wären mit Abschluss des Monats auch bereits die Transporteinnahmen aus dem Eilgut- und Frachtverkehre der Lokalbahn definitiv ermittelt, so dass hierdurch auch eine rasche Zufuhr der Einnahmen an die betheiligten Lokalbahnen erreicht wäre, und ausserdem würde durch die leicht erreichbare grosse Lokalkenntniss des ja an Ort und Stelle sich befindenden Organes die möglichst fehlerlose Gebahrung erzielt. Was sich sonst an zahlreichen Rechnungsstellen zersplittert, wäre bei der vorgeschlagenen Gebahrung aufs einfachste centralisirt. Ungemein erleichtert wäre hierdurch ferner die Abrechnung zwischen den Hauptbahnen.

— **Zuerkennung von Schmerzensgeld für die bei einen Unfall erlittene Verletzung.** Ein Senat des Wiener Handelsgerichtes sprach dem Fahrradhändler H., der im vorigen Jahre bei dem Eisenbahnunfalle bei G. verunglückte, ein Schmerzensgeld von 16000 fl. zu. Der Verunglückte gab an, dass er noch jetzt zeitweise die furchtbarsten Schmerzen leide und dass er jede Nacht um 2 Uhr — der Stunde des stattgehabten Zusammenstosses — von den grässlichsten Wahnvorstellungen gepeinigt werde und die Qualen und das Entsetzen der damaligen Katastrophe von neuem empfinde. Einer der als Sachverständige vernommenen Aerzte betonte, das Unglück bei G. sei seinen Folgen nach das schrecklichste, das er aus seiner Praxis kenne. Die hier vorgekommenen Unglücksfälle zeigen mit wenigen Ausnahmen schweren Charakter. Dies sei wohl darauf zurückzuführen, dass die Reisenden des Zuges vorher aufmerksam wurden, dass etwas Furchtbares bevorstehe, und vom Zusammenstosse meist in stehender Stellung betroffen wurden. Ein solcher Nervenchoc sei immer schwerer. Was speziell den Kläger anbelange, so wurde derselbe vom Unglücke im Schlafe überrascht, was gewöhnlich noch schwerere Folgen habe. Er befand sich bei seiner Ueberführung in einem höchst bedenklichen Zustande. Eine Durchleuchtung mit Röntgenstrahlen liess mehrfache Knochenbrüche konstatiren, fast die ganze linke Körperhälfte sei unempfindlich, das Sehvermögen geschwächt, das Rückenmark verletzt. Das Gericht verurtheilte die Bahnverwaltung zur Zahlung von 16000 fl. Schmerzensgeld.

— **Die Publikationsfrist bei Tariferhöhungen.** Um den von Interessenten wiederholt geäusserten Wünschen, von der Einführung von Tariferhöhungen noch vor deren Inkrafttreten rechtzeitig Kenntniss zu erhalten, nachzukommen, hat der ungarische Handelsminister die ungarischen Bahnverwaltungen angewiesen, behufs vollständiger Erreichung des eigentlichen Zweckes der im § 18 der Verordnung über die Verlautbarung der Personen- und Gütertarife vom 1. November 1890, sowie im § 7 des Eisenbahnbetriebsreglements bezüglich der Tariferhöhungen festgesetzten sechswöchentlichen Publikationsfrist im eigenen Lokalverkehre dafür vorzusorgen und rücksichtlich des Anschluss- und Verbandsverkehres dahin zu wirken, dass die Tarife, sofern dieselben Erhöhungen enthalten, in der Regel 6 Wochen vor deren Inkrafttreten dem Publikum zur Verfügung stehen. In jenen Fällen jedoch, in welchen der übrige Inhalt der Tarife die Abkürzung dieser Frist bezw. eine frühere Anwendung der Tarife nothwendig macht, sind rücksichtlich der Tariferhöhung derartige Verfügungen zu treffen, dass deren Wirksamkeit, vom Zeitpunkte des Inkrafttretens des Tarifes an gerechnet, 6 Wochen, bezw. mit Rücksicht darauf, als im Sinne des § 17 der citirten Vorschrift die Tarife im allgemeinen 14 Tage vor deren Inkrafttreten dem Publikum zur Verfügung stehen sollen, frühestens nach Ablauf von 4 Wochen zu beginnen habe.

Seitens der österreichischen Eisenbahnverwaltungen wird auf Anregung des österreichischen Eisenbahnministeriums der gleiche Vorgang eingehalten (vergl. Nr. 9 S. 137 d. Ztg.).

— **Ablieferung von Fahrbetriebsmitteln.** Im Monat F e b r u a r d. J. haben die ungarischen Lokomotiv- und Wagenfabriken folgende Fahrbetriebsmittel **an die ungarischen Staatsbahnen** zur Ablieferung gebracht, und zwar: die Staatsmaschinenfabrik 9 Stück Lokomotiven — durch diese Neueinlieferungen erhöhte sich der Bestand an Lokomotiven auf 2322 Stück —, die Maschinenfabrik- und Eisengiesserei-Aktiengesellschaft Ganz & Co. 21 Stück Personenwagen, die Wagenfabrik J. Weitzer in Arad 14 Stück Personenwagen (Durchgangswagen) — der Bestand an Personenwagen erreicht die Höhe von 6445 Stück —, die ungarische Wagen- und Maschinenfabrik-Aktiengesellschaft in Raab 5 Stück Dienstwagen, ferner 128 Stück Güterwagen, sämmtlich mit 15 t Tragfähigkeit. Der Gesammtstand an Güterwagen beträgt nach Einlieferung dieser neuen Wagen 51053 Stück.

Luxemburg.

— Der Aufsichtsrath der **Prinz Heinrich-Eisenbahn** hat beschlossen, der auf den 13. Mai d. J. einzuberufenden Generalversammlung die Vertheilung von 23 Frcs. Dividende vorzuschlagen gleich 4,6 % gegen 4,2 % im Vorjahr. Der Reservefonds der Eisenbahn soll auf 1000000 Frcs. erhöht werden von 883000 Frcs. Ende 1897.

Vereinsausland.

— **Elektrische Bahn über den grossen St. Bernhard.** Die „Great Saint Bernhard Railway Concessionary Company“ hat das vollständige Detailprojekt über eine schmalspurige Eisenbahn mit elektrischem Betrieb von Martigny in der Schweiz über den grossen St. Bernhard nach Aosta in Italien den betheiligten Regierungen vorgelegt und um die Konzession zum Bau und Betrieb dieser Linie nachgesucht. Die Gesellschaft verlangt keine Subvention, jedoch u. a. das Expropriationsrecht auf die zum Bau erforderlichen Grundstücke sowie auf die zur Gewinnung von Wasserkräften geeigneten Gewässer. Die Bahn wird, wie seinerzeit die über den Mont Cenis, nach dem Zahnstangensystem Fell gebaut. Die Länge beträgt 70 km, die Steigung im Mittel 70 ‰, im Maximum 80 ‰. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist 150 m. In den grossen Höhen wird die Bahnlinie durch Schutzdächer, Galerien und dergleichen gegen Stürme und Lawinen geschützt sein. Die elektrische Energie wird von den zahlreichen Wildbächen des grossen St. Bernhard geliefert werden. Die Fahrtdauer zwischen den beiden obengenannten Endpunkten soll 3 bis 3½ Stunden betragen; es werden auf dieser Linie die Wagen der gewöhnlichen Eisenbahnen verkehren. Die Kosten sind auf rund 120000 £ geschätzt. Man rechnet auf einen Jahresverkehr von 150000 Reisenden und auf 200000 t Fracht. Die Fertigstellung der Bahn ist in zwei Jahren zu gewärtigen.

— Am 17. d. Mts. wurde, wie die „Vossische Ztg.“ schreibt, die spanische **Eisenbahnlinie Linares-Almeria** dem öffentlichen Betriebe übergeben. Diese Linie kann sich rühmen, die höchste Eisenbahnbrücke der Welt zu haben. Sie befindet sich zwischen den Bahnhöfen Larva und Quesada in der Provinz Jaën (Andalusien) über der Schlucht, durch die sich der Bergbach Salado zu Thal stürzt. Diese ist 320 m lang und ruht auf zwei niedrigen Brückenmauern und zwei 76 m hohen Pfeilern aus Mauerwerk. Die Spannweite jedes Brückenjochs beträgt 105 m und die grösste Höhe der Brücke über dem Niveau des Salado beläuft sich auf 110 m.

— Nach telegraphischen Meldungen aus Konstantinopel bestätigte der Sultan endgültig die Konvention mit **den anatolischen Bahnen** wegen des Baues eines **Hafens in Haidar-Pascha.** Sämmtliche von deutscher Seite gestellten Forderungen, wie die Errichtung von Entrepots, Docks usw. sind bewilligt.

— **Englische Kohlen als Heizungsmaterial auf den russischen Bahnen.** Nach Mittheilung der „Now.“ gedenkt das Ministerium der Verkehranstalten infolge der stetig zunehmenden Preissteigerung der Donezsteinkohle zu einer ausserordentlichen Maassregel zu greifen und zwar zum Ankauf von englischer Steinkohle für die in Häfen ausmündenden Bahnen: Riga-Orel, Libau-Romny, die baltische Bahn, Losowo-Ssewastopol und die Südwestbahnen. Diese Maassregel erscheint sehr geboten 1. weil die englisehe Kohle (einschliesslich der Zölle) für jene Bahnen sich billiger stellt, als die russische und 2. weil zur Zeit selbst für theures Geld Donezsteinkohle in genügenden Mengen nicht zu haben ist.

Soweit die „Now.“, aber — neben diesem Grunde wird sich wohl noch der zweite, sehr maassgebende anführen lassen, dass es nämlich den Bahnen sehr wenig nützt, dass im Donezgebiet ungezählte Millionen Tonnen Kohlen vorhanden sind, wenn sie nicht an die Verbrauchsstellen geschafft werden können. Auch früher sind die englischen Kohlen billiger und besser gewesen,

als die Donezkohlen, aber es mussten dennoch aus naheliegenden Gründen Donezkohlen gebrannt werden, wenn es jetzt nicht mehr geschehen soll, so wird wohl einer der bestimmenden Gründe die Nichterlangbarkeit derselben sein.

— **Verkehrsstockungen auf der Moskau-Kasan-Eisenbahn.** Schwere Klagen, die auf die Verhältnisse an der Wolga bei Kasan und Umgegend wahrhaft entsetzlich tiefe Schatten werfen, hat die Kaufmannschaft von Kasan bei dem Minister der Verkehrsanstalten angebracht über die Zustände auf der Moskau-Kasanbahn. Dieses Memorandum bespricht ganz horrende Missstände. Die „St. Petersburger Zeitung“ bringt kurz den Inhalt, der hier auszugsweise folgen möge, da er die Verhältnisse scheinbar sehr gut schildert.

Die Missernten — so führen die Kasaner aus — bringen Missgeschick und Elend nicht nur unter das Bauernvolk, sondern auch unter den Handels- und Kaufmannsstand. Die Umsätze verringern sich, die Zahlungen stocken, die Fabriken schräuken infolge des Mangels an Rohmaterialien und der geschwächten Nachfrage nach Industrieerzeugnissen ihre Thätigkeit ein. Aber ausser diesem Missgeschick traf den Handel und die Industrie von Kasan und dessen weiterer Umgebung viel Schwereres, was von der Unzulänglichkeit des einzigen das genannte Gebiet bedienenden Eisenbahnnetzes verursacht wurde. Vom Oktober 1898 bis Mitte Januar d. J. hat die Moskau-Kasan-Eisenbahn alle Frachtgüter auf der einen Uferseite der Wolga lagern lassen, ohne sie auf die andere zu befördern, weil der Fluss nicht zufror und man keine Schienen über das Eis desselben legen konnte. Infolge dessen gelangten die Güter nicht rechtzeitig an ihre Bestimmungsorte und da es an Rollmaterial fehlt, so haben sich die Güter fast auf der ganzen Linie „Swjashsk“ bis „Rjäsan“ in grossen Mengen aufgehäuft. Mitte Dezember erreichten diese aufgehäuften Güter die Quantität von 1500000 bis 2000000 Pud. Auf der Station Swjashsk allein standen über 1500 Güterwagen, sie belagerten mehrere Werst der Stationsgleise und da es ausserdem thaute, so verdarben die Fischwaaren und die animalischen Produkte und verbreiteten einen unerträglichen Gestank über die ganze Gegend, so dass man schliesslich sie verbrennen musste, um die Luft nicht völlig zu verpesten.

Die dreimonatliche Verzögerung in der Güterzustellung hat selbstverständlich eine furchtbare Verwirrung in den Handelsumsätzen hervorgerufen. Die Kasaner Kaufmannschaft hat sich daher veranlasst gesehen, eine Extraversammlung einzuberufen, um über die Nothlage zu berathen. Auf der am 2. Januar d. J. stattgefundenen Versammlung wurde konstatirt, dass die beschriebene Lage der Dinge alle Zweige des Handels und der Industrie nicht nur in der Stadt Kasan, sondern in der ganzen weiten Gegend, die mit dieser bedeutendsten Stadt an der Wolga in Handelsbeziehungen steht, stark geschädigt hat. Es wurde aber zugleich noch festgestellt, dass die Transportmittel der Moskau-Kasan-Eisenbahn für die Beförderung von Gütern über die Wolga während des Eisganges im Frühling und während der Uebergangszeit im Herbst bis zur Zeit, wo die Wolga endgültig zufriert, vollkommen unzureichend sind. Während der Verhandlungen kam auch der choatische Zustand, in dem sich die jenseits der Wolga auf den Bahnstationen aufgehäuften Güter befinden, zur Sprache. Die Empfänger der Saisongüter wollten die Waaren mittelst Fuhrwerkes zu sich bringen; die Suche aber nach denselben hat dahin geführt, dass einerseits alle Güter unter einander vermengt wurden und man nachher nichts mehr auseinander bringen konnte (die Wiederherstellung der Ordnung wird sicherlich mehrere Wochen in Anspruch nehmen), andererseits aber ergab sich, dass die Stationsbeamten nicht einmal in der Lage waren anzugeben, auf welcher Bahnstation die Güter lagerten; so kam es, dass viele Empfänger der Möglichkeit beraubt wurden, überhaupt ihre Güter zu erhalten.

Es ist wohl ganz klar, dass diese Sachlage der Dinge eine furchtbare Erregung in den Kasaner kaufmännischen Kreisen hervorrief. Sie setzten eine Kommission ein, welche mit der Feststellung von faktischen Daten über die erlittenen Schäden, mit einer entsprechenden Berichterstattung an die obengenannten Minister und mit der Bitte um Abhilfe und Beseitigung der Missstände an zuständiger Stelle beauftragt wurde.

Die Kommission hat in der That sehr werthvolles Material gesammelt, entsprechend bearbeitet, geordnet und in der obengedachten Denkschrift niedergelegt.

Man ersieht zunächst aus demselben, dass der Schaden sich auf Millionen von Rubeln beziffert und dass unter den beschriebenen Verhältnissen nicht nur der innere, sondern auch der Aussenhandel gelitten hat. So wurden sonst aus dem Gouvernement Wjatka jährlich im Winter 500000 Pud Flachs ins Ausland exportirt, die erste Partie dieses Winters in einer Menge von 150000 Pud liegt noch immer in Kasan und konnte nicht weiter transportirt werden; in derselben ungünstigen Lage befindet sich der Export von Fellen und Häuten. Die Unpünktlichkeit in der Zustellung erschüttert das Vertrauen der ausländischen Abnehmer. Sehr betrübend ist die von den Kasanern angeführte Thatsache, dass das Getreide — darunter Roggen, Hafer, Hirse und Mehl —, welches nach Kasan für die von der Misserute betroffenen Gegenden bestimmt war, in Hunderten von Güterwagen auf der Bahn lagerte und an seinen Bestimmungsort nicht gelangen konnte. Unter dem aufgehaltenen Getreide befand sich in grossen Mengen solches, welches an die Landschaften ging zur Befriedigung der noth- und hungerleidenden Bevölkerung.

Die Beschwerdeführer bitten, die Moskau-Kasanbahn anzuhalten die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen und Maassregeln zu ergreifen, um die Wiederholung derartiger Zustände zu verhindern.

Diesen schweren Klagen gegenüber weist die Moskau-Rjäsan-Kasan-Eisenbahnverwaltung darauf hin, dass die Schwierigkeiten nur beseitigt werden können durch den Bau einer festen Brücke, die jedoch mindestens 6000000 R. kosten würde, und die von der Gesellschaft allein nicht getragen werden können. Erst wenn sich die Möglichkeit bieten sollte, die Bahn von Kasan aus um etwa 600 Werst weiter zu führen, was z. Zt. geplant wird, so könnten die Kosten eines so grossen Bauwerkes von dem Unternehmen getragen werden. Im einzelnen wird ausgeführt, dass die Klageführer sich mancherlei Uebertreibung haben zu Schulden kommen lassen, während die Thatsache der Verkehrsstockung nicht bestritten wird.

Zum Schluss führt die Erwiderung aus:

„In welchem Maass die, ursprünglich als Sekundärbahn gebaute, Rjäsan-Kasan-Eisenbahn auf die Entwickelung von Handel und Industrie in ihrem Bereich eingewirkt, mag daraus erhellen, dass im ersten vollen Betriebsjahr das insgesammt beförderte Güterquantum nur 15699805 Pud betragen hat. Im zweiten Betriebsjahr stieg diese Ziffer bis auf 16337032 Pud, im dritten auf 27725118 Pud, um 1897 die Höhe von 31861152 Pud zu erreichen, wobei speziell die Bahnausfuhr der Stadt Kasan noch viel schneller gewachsen ist.

Das Anwachsen des Verkehres würde in noch überraschenderem Maasse erfolgt sein, wenn die Bevölkerung des Bahngebietes wirthschaftlich nicht so träge und durch Missernten geschwächt gewesen wäre; denn man darf nicht ausser Acht lassen, dass selbst gegenwärtig, nachdem der Verkehr sich verdoppelt, die Rjäsan-Kasan-Eisenbahn in ihrer Einnahme pro Werst hinter sämmtlichen normalspurigen Bahnen des Reiches zurücksteht.“

Alles, was die Verwaltung sagt, ist ganz plausibel; es erklärt auch, wie die traurigen Verhältnisse entstanden sind, aber sie widerlegt nicht die Klagen, die dem Leser der Publikationen als durchaus begründet erscheinen müssen.

— Grosses Aufsehen ruft der überraschende **Rückgang der Einnahmen der Kongo-Eisenbahn** hervor. Noch im Dezember betrugen sie über 900000 Frcs., im Januar 750000 Frcs. und im Februar sanken sie auf 475000 Frcs. Ueber den Anlass laufen viele Gerüchte um: einzelne Bahnstrecken mussten erneuert werden; auf dem Oberkongo soll der Transportdienst nicht geordnet sein. Dabei verdient Erwähnung, dass auf Veranlassung des Generaldirektors der Kongo-Eisenbahn des Obersten Thys am 9. d. Mts. die Ingenieure der Kongo-Eisenbahn Hoffin und Paulissen nach den Philippinen abdampften, um die Erbauung einer belgischen Eisenbahn dort zu studiren und in die Wege zu leiten. Am 26. d. Mts. begeben sich vier belgische Ingenieure nach Hankau, um bei der Linie Peking-Hankau thätig zu sein.

— Der bekannte österreichische Parlamentarier Eduard Suesz spricht in der Wiener „N. Fr. Presse“ seine Ansichten über das Projekt einer **transafrikanischen Eisenbahn von Alexandrien bis Kapstadt** wie folgt aus:

Grosse Ideen blenden leicht, aber auch bei strengerer Prüfung sehe ich, mit Ausnahme der Geldfrage, keine ernste Schwierigkeit. Um einen Welttheil zu überschauen, muss man die Augen etwas weiter öffnen und einen anderen Maassstab wählen als sonst. Hier mag es hinreichen, wenn ich von der Differenz der geographischen Breite spreche ($1^\circ = 111{,}3$ km), obwohl diese Differenz viel kürzer ist als die Luftlinie oder gar als die Trasse. Lassen Sie mich sagen, dass die Breitendifferenz Bodenbach-Triest beiläufig $5^1/_2{}^\circ$ und Alexandrien-Kapstadt etwas mehr als 65° beträgt. Man darf aber von dieser letzteren Linie im Norden wie im Süden Strecken abschneiden, die theils schon gebaut sind und theils auch ohne den grossen Plan in nächster Zeit ausgeführt werden, so dass dieser sich etwa auf die Strecke Khartum-Buluwayo mit der Breitendifferenz von $35^1/_2{}^\circ$ oder nicht ganz siebenmal jener von Bodenbach nach Triest einschränkt.

Die Spurweite der südafrikanischen Bahnen beträgt 3 Fuss 6 Zoll englisch (= 1,067 m) und hält daher die Mitte zwischen unserer Normalbahn (1,435 m) und der bosnischen Schmalspur (0,76 m). Das erleichtert die Kosten und den Bau und lässt doch entsprechende Leistungsfähigkeit. Die Ameisen und die

Fäulnissprozesse im tropischen Urwalde werden vielleicht für grössere Strecken eisernen Unterbau nöthig machen. Die Hauptsache ist eine gute Trassenführung, und die Mutter Natur ist dem Unternehmen günstig.

Das östliche Afrika besitzt eine reiche innere Gliederung mit unvergleichlichen Seen und mit langen meridionalen Tiefenlinien, wie z. B. dem Nilthale. Die Trasse lässt sich daher vermuthungsweise von der Landkarte ablesen.

Von Khartum in $15^1/_2$° nördlicher Breite wird wohl im grossen dem Laufe des Nil zu folgen sein bis in die Nähe des Sees Albert-Nyanza, das ist bis etwa 3° oder $3^1/_2$° nördlicher Breite. Auf dieser langen Strecke wird die wenn auch nicht unmittelbare Nähe des Nil eine wesentliche Erleichterung der Arbeit sein. Von hier aus müsste sich die Trasse gegen Südost wenden, den Sommersetnil überschreiten, in der Nähe des Aequators den herrlichen Viktoriasee und an seinem westlichen Ufer, in 1° südlicher Breite, das deutsche Gebiet erreichen. Nun soll Tabora in 5° südlicher Breite berührt werden, das zum künftigen Centralpunkt des deutschen Binnenlandes ausersehen zu sein scheint. Es möchte die Frage entstehen, ob von Tabora gegen Südwest zum Tanganyikasee oder gegen Südsüdost nach Konde (zwischen 9 und 10°) und an das nördliche Ende des Sees Nyassa die weitere Linie zu führen sei. Mir scheinen manche Gründe für die letztere Richtung zu sprechen. Im Süden von Konde müsste von neuem die Höhe des Binnenlandes erstiegen werden. Im Thale des Loangwa ist dann die Trasse vorgezeichnet bis zum Sambesiflusse zwischen 15 und 16° südlicher Breite. Der Sambesi würde überbrückt, ein Zweig in die Kohlenfelder von Salisbury abgegeben und endlich in 20° südlicher Breite Buluwayo und zugleich das Gebiet der südafrikanischen Bahnen erreicht sein.

Der Bau liegt vor allem im Interesse Englands. Dasselbe ist im Besitze der Ausgangspunkte im Norden wie im Süden; es erhält durch diesen Bau die definitive Kontrole über das ganze Nilthal und den Anschluss der Kapkolonie an ein Hinterland sowie an die Stellung des Mutterlandes in Aegypten. Auf deutsches Gebiet fallen überhaupt kaum acht oder neun Breitengrade der ganzen Linie. Aber der Bau über deutsches Gebiet ist viel zweckmässiger als jener über die benachbarten Theile des Kongostaates, und auch für Deutschland muss ein solcher Anschluss seines Hinterlandes nach Nord und Süd und der Besitz dieses Mittelstückes erwünscht sein. Allerdings müsste innerhalb des deutschen Gebietes in beträchtlicher Entfernung vom Meere ein Angriffspunkt der Arbeit geschaffen werden, mit anderen Worten: es muss wenigstens vor Beginn des Oberbaues der Hauptlinie eine Bahn von der Ostküste nach Tabora hergestellt sein. Vor wenigen Tagen hat der deutsche Reichstag die Bahn vom Hafenorte Tanga bis Muhesa übernommen, mit der Absicht, sie bis Korogwe auszubauen. Aber auch Tanga-Korogwe ist kaum der achte Theil des Weges bis Tabora. In Berlin soll man dermalen zu keinem bestimmten Entschlusse gelangt sein, aber solche Dinge reifen nicht schnell, und für jetzt scheint mir vor allem die Herstellung dieser Hilfslinie Tanga-Tabora wichtig. Die Art des Anschlusses an den Nyassasee wird für Deutschland von besonderer Bedeutung sein.

Das Land ist von mannigfacher Beschaffenheit. Ein nicht geringer Theil ist unbewohnte Wüste und wird es immer bleiben. In den heisseren Landstrichen gibt es ausgedehnte Holzflächen von mehr als 1000 m Höhe, auf denen Weizen fort kommt und der weisse Mensch gedeihen kann. Von anderen Gebieten sind seine Niederlassungen durch das tropische Klima ausgeschlossen. In diesen wird voraussichtlich der schwarze Mensch, namentlich der Bantuneger, befreit von den Raubzügen der Sklavenjäger, von inneren Fehden, von Hungersnoth und wilden Thieren, in friedlicher Sesshaftigkeit sich rasch vermehren.

Oesterreich-Ungarn hat an der gefahrvollen ersten Erschliessung Ostafrikas einen höchst ehrenvollen Antheil genommen. England und Deutschland, die diese weiten Gebiete okkupiren, haben die Last jener Investitionen zu tragen, ohne die eine solche Kolonie für immer steril und eine Verlegenheit bleibt.

Eine börsenmässig entsprechende Verzinsung des aufgewendeten Kapitals für die mittlere Strecke der Kap-Kairobahn innerhalb dieser Generation zu erwarten, wäre eine Täuschung. Aber Werke dieser Art liefern den betheiligten Völkern lange vor der Verzinsung dreierlei, nämlich: Schaaren von Männern, die gebräunt sind in Anstrengungen und reich an Erfahrungen, ferner eine allmählich alle Schichten durchdringende grössere Auffassung von dem Wesen des heutigen Staates und der Nöthigung zur Vereinigung seiner Kräfte, endlich ein allgemeines Bewusstsein von schöpferischer Kraft, das sich von selbst zu der intensivsten Vaterlandsliebe verdichtet. Auch die Völker wachsen mit ihren Aufgaben.

Allgemeines.

— Der französische Unterstaatssekretär des Post- und Telegraphenwesens hat den Verein „Optique" ermächtigt, Versuche mit der **Telegraphie ohne Draht** zwischen einem Punkte der Mittelmeerküste in der Nähe von Nizza und dem Kap Corse auf Korsika anzustellen. Die Entfernung beträgt ungefähr 200 km.

— **Das neue „Dürr-Licht."** Von den Erfindungen auf dem Gebiete der Dampflampen ist nicht allzu vielen eine dauernde Verbreitung auf Werk- und Arbeitsplätzen, in Fabriken usw. beschieden. In neuester Zeit vertreibt die Dürr-Lichtgesellschaft (Dürr-Licht- und Feuerungsgesellschaft m. b. H.) eine Petroleumdampflampe, die für viele gewerbliche Zwecke, für nächtliche Arbeiten, die Beleuchtung grosser Plätze und Fabrikräume, wo sonst das elektrische Bogenlicht, vielleicht auch Acetylen in erster Reihe in Frage kommen, unter mannigfachen Verhältnissen Verwendung gefunden hat.

In der Lampe wird flüssiges Petroleum in Dampf verwandelt, der dann das Leuchtmittel darstellt. Das in einem genügend hoch liegenden Behälter befindliche Petroleum gelangt durch ein 1 m langes Fallrohr mittelst eines Ventils in die Lampe. Der Vergaser, in den das Petroleum zunächst gelangt, ist ein hohlringförmiger Rothgusskörper, in dessen innerem Hohlraum zwei durch Rohre aus dem Ringraum abgezweigte Düsen hintereinander liegen, die beide Petroleumdampf ausströmen lassen; die hintere ist Heizdüse, die vordere Leuchtdüse. Sie sind so angeordnet, dass, wenn beide angezündet sind, die an der vorderen Düse brennende Flamme weit aus dem Ringkörper leuchtend hervorlodert, während die Flamme der hinteren Düse gegen die Wandung brennt. Sie leuchtet nicht und beheizt nur von innen den ringförmigen Vergaser. Um die Lampe in Betrieb zu setzen, bedarf es einer Anwärmevorrichtung; gewöhnlich wird eine Schale mit brennendem Spiritus gegen die innere Wandung gehalten, die dadurch soweit erhitzt wird, dass beim Oeffnen des Einlassventils das erste in den Vergaser stürzende flüssige Petroleum sich in Gas verwandelt. Dieses strömt aus beiden Düsen hervor und entzündet sich am brennenden Spiritus. Aus der vorderen Düse schlägt eine grosse, stark leuchtende und aus der hinteren eine stark heizende Flamme, die die Vergasung des weiter nachstürzenden Petroleums dauernd selbständig aufrecht erhält; die Anwärmvorrichtung ist dann überflüssig und kann entfernt werden. Von nun ab ist jede weitere Wartung des Apparates unnöthig. Der für die Flammen nöthige Druck — etwa $^1/_{10}$ Atm. — ist durch die Länge des Fallrohres verbürgt.

Bei einem von behördlicher Seite ausgeführten Beleuchtungsversuch zeigte sich, dass bei einer Höhenlage der Lichtquelle von 6,2 m über dem Erdboden gewöhnlicher Zeitungsdruck im Freien auf 45–50 m Entfernung von der Lampe, im geschlossenen Raume auf etwa 63 m Entfernung noch bequem zu lesen war. Dabei wurden in der Stunde nur 3,5 l Petroleum verbraucht.

Um für besondere Zwecke die Leuchtkraft so weit wie möglich ausnutzen zu können, empfiehlt es sich, das Licht durch Reflektoren zusammenzufassen.

Man muss auch darauf sehen, dass die Lampe in der richtigen Höhe angebracht wird. Die obengenannte Firma liefert daher auch Reflektoren und eiserne Maste von 7 m Länge, die auf 4, 5, 6 und 7 m Höhe eingestellt werden können.

— **Die englische Meile (1609 m) hinter der Lokomotive.** Murphy, der englische Rennfahrer, der seinerzeit mit Raser und Wheeler eine europäische Tournée machte, hatte, nach der „D. W.", schon immer die Absicht, den Meilenrekord hinter der Lokomotive anzugreifen. Nach vielen vergeblichen Bemühungen hat ihm die Long Island-Eisenbahn eine Lokomotive zur Verfügung gestellt. Die Gesellschaft legt über zwei Meilen Holzplanken zwischen den Schienen, um Murphy eine gute Rennfläche zu geben. (!)

— Wie seiner Zeit gemeldet wurde, hat der in Stuttgart wohnende frühere Reitergeneral Graf von Zeppelin einen **lenkbaren Luftballon** konstruirt, dessen Zusammensetzung und Eintheilung sowohl nach den vorgelegten Plänen wie nach den Modellen in den Kreisen der Ingenieure und der Physiker grosses Aufsehen machte. Es bildete sich dann auch eine Gesellschaft zur Herbeischaffung der Mittel für den Bau des Ballons und für die praktische Ausnutzung der Zeppelin'schen Erfindung, die das vielerörterte Problem von einer ganz neuen Seite zu lösen unternimmt. Nachdem das Unternehmen finanziell gesichert war und die nöthigen technischen Kräfte gewonnen waren, ging man — wie die „Voss. Ztg." meldet — daran, unter Leitung des Grafen Zeppelin zunächst die nöthigen baulichen Vorarbeiten zu erledigen, denen dann die Zusammenstellung des Ballons selbst folgen soll, dessen einzelne Theile nach den genauen Angaben

des Erfinders inzwischen in inländischen Fabriken hergestellt werden. Der Aufstieg soll am Bodensee erfolgen, da alle Techniker darüber einig sind, dass gerade über einer grossen Wasserfläche die Verhältnisse, zumal hinsichtlich der Luftströmungen, für derartige Versuche besonders günstig und geeignet sind. In Manzell bei Friedrichshafen sind das grosse Baubureau und die sonstigen für die Vorarbeiten nöthigen Baulichkeiten errichtet und mit Friedrichshafen telephonisch verbunden. Damit dem Ballon bei seiner Auffahrt keinerlei Hindernisse durch Bäume, Gebäude usw. bereitet werden können, wird diese Halle 600—700 m vom Ufer entfernt im Bodensee auf Pontons aufgestellt werden. Die Arbeiten werden so gefördert, dass zu Anfang Juli der erste Aufstieg des Ballons stattfinden kann.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung am 14. d. Mts., die unter Vorsitz des Wirklichen Geheimen Oberbaurath Streckert stattfand, wurde zunächst beschlossen, zwei Preisaufgaben auszuschreiben und hierfür die Beträge von 2000 ℳ. und 500 ℳ. festzusetzen. Der erstgenannte Betrag ist für die beste Lösung folgender Aufgabe bestimmt: „Auf Grund der bisherigen Erfahrungen ist eine wissenschaftliche Darstellung der Grundzüge für die Anordnung von Bahnen mit gemischtem Betrieb — Reibungsstrecken und Zahnstrecken — zu geben“, und der Preis von 500 ℳ. gilt für den besten Entwurf „einer selbstthätigen Wegeschranke für unbewachte Wegeübergänge“, bei welcher die Anwendung von Elektrizität empfohlen wird.

Sodann sprach Eisenbahndirektor Schubert aus Sorau über die Vorgänge unter der Eisenbahnschwelle. Durch zahlreiche langjährige Versuche hat der Vortragende die Einwirkungen der rollenden Zuglast auf die Bettungen unter den Eisenbahnschwellen beobachtet, unter Berücksichtigung der verschiedenen Bodenarten aus denen der Bahnkörper sowohl bei Aufträgen als auch in Einschnitten bestehen kann — insbesondere Thonerde — und der Verschiedenartigkeit des Bettungsmaterials. Zahlreiche Photographien erleichterten die Anschauung. Ausserdem wurde vom Vortragenden noch ein von ihm konstruirter und bereits zur Anwendung gekommener Oberbau vorgeführt, der sich durch eine eiserne Querschwelle mit einer nach unten und oben hervortretenden Längsrippe und einer Befestigungsart mittelst eines sehr zweckmässig konstruirten Hakenkeils kennzeichnet.

In üblicher Abstimmung wurden als einheimische ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen die Herren Regierungs- und Baurath Falke, Eisenbahnbauinspektor Goege und Geheimer Baurath Schürmann.

Die elektrische Bahn Hannover-Sehnde-Haimar.

Die im Herbst v. J. eröffnete, mit elektrischer Kraft betriebene Bahn, welche Hannover mit den Ortschaften Kirchroda, Anderten, Höver, Ilten, Sehnde, Rethmar, Evern, Dolgen und Haimar verbindet, kann als Muster einer Kleinbahnanlage für dicht bevölkerte Gegenden, in denen der Ackerbau und die damit in engster Verbindung stehenden Betriebe die hauptsächlichste Erwerbsquelle bilden, betrachtet werden. — Näheres über diese Bahnanlage dürfte daher auch für Gegenden mit gleichen oder ähnlichen Vorbedingungen Interesse bieten, weshalb wir eine kurze Schilderung der Entstehung und dieser Bahnanlage nach einem in den „Blättern für Zuckerrübenbau“ veröffentlichten Aufsatz hier wiedergeben.

Die Bahn war ursprünglich als schmalspurige Kleinbahn projektirt, aber bald wuchs der Plan über diesen Rahmen hinaus. Man gewann die Strassenbahn Hannover als Bau- und Betriebsunternehmerin, und die betheiligten Gemeinden übergaben derselben die Summe von 1100000 ℳ., welche die Strassenbahn den Gemeinden und letztere dem Provinzialverband zu verzinsen haben. Die Bauausführung, die am 1. September 1897 beendet sein sollte, hatte sich infolge langwieriger Verhandlungen mit den zuständigen Behörden etwas verzögert, doch war die Bahn zu Beginn der Campagne 1898/99 im vollen Umfange in Betrieb. Sie schliesst sich an das Netz der Strassenbahn in Hannover an und geht, in normaler Spurweite ausgebaut, auf dem Strassenkörper der Landstrasse Hannover-Peine die eingangs genannten Ortschaften berührend in einer Ausdehnung von 24 km bis zur Endstation hinter Haimar, mit Abzweigungen nach Ahlten und Bilm und Anschlussgleise an die Zuckerfabrik Sehnde.

Die Bahn ist mit Oberleitung eingerichtet; je sechs Güterwagen à 60 dz darf sie mit einem Motorwagen befördern. Die Motorwagen sind Maschinen von 100 PS. Von besonderem Interesse sind die Frachtwagen der Bahn, namentlich in Hinsicht auf den Rübentransport. Die sehr sinnreich konstruirten Wagen haben einen Fassungsraum von ca. 7 cbm und sind so eingerichtet, dass sie entweder auf den Gleisen oder auf befestigten Wegen, bei gutem Wetter auch auf dem Acker gefahren werden können. Jeder Wagen hat vier gewöhnliche, stark gebaute Landfuhrwerksräder und weiter vier kleinere Räder, welche mit Spurkranz versehen und dazu bestimmt sind, die vier grossen Räder auf der Oberkante der Schienen zu führen. Durch eine Vorrichtung lassen sich die vier Führungsräder etwa 30 cm hochschrauben, so dass der Wagen in einigen Minuten aus dem Gleise auf die Landstrasse gefahren werden kann. Jeder Wagen ist mit einer leicht abnehmbaren Deichsel und einem Schwengel ausgerüstet, so dass man den Wagen nach Belieben mit dem Motor im Gleise oder mit Pferden auf der Strasse fortbewegen kann, und ein Umladen in den meisten Fällen in Wegfall kommt. Der Frachtsatz ist sehr mässig und beträgt nach dem Vertrage 8 ₰ pro Tonnenkilometer; für Wagen, welche ausserhalb der Gleise verwendet werden, muss besondere Achsenmiethe bezahlt werden.

Die elektrische Kraft wird in zwei grossen Centralen, Kirchrode und Sehnde, in Form von Drehstrom bis zu 5000 Volt Spannung erzeugt. In jeder von den genannten Gemeinden ist eine Transformationsstation eingerichtet, und elektrische Energie wird jedem Einwohner und jedem gewerblichen Unternehmer zu Betriebs- und Beleuchtungszwecken zu äusserst billigen Sätzen abgegeben. Von grossem Werth für die an der Bahn liegenden Wirthschaften ist auch der Milchverkehr mit der Centralmolkerei Hannover, der sich auf der Bahn entwickelt hat. Dieselbe ist nach dem Vertrage verpflichtet, die Milch so früh zu befördern, dass dieselbe spätestens 8 Uhr Vormittags auf der Molkerei eintrifft, und in gleicher Weise ist bis spätestens 9 Uhr Abends die Milchbeförderung zu beendigen. Bemerkenswerth ist auch, dass der Strassenbahn Hannover von der Stadt Hannover und dem Regierungspräsidenten gestattet wurde, den Güterverkehr der Bahn über ihr städtisches Strassenbahnetz zu leiten.

Neben dem Güterverkehr hat sich ein intensiver Personenverkehr entwickelt; so laufen auf der Strecke Hannover-Sehnde-Haimar täglich 15 Personenzüge in jeder Richtung, an Sonn- und Festtagen 40 Züge in jeder Richtung. Zur Einrichtung von Schulwagen und Arbeiterzügen ist die Bahngesellschaft ebenfalls kontraktlich verpflichtet. Die ganze Unternehmung entspricht in jeder Beziehung den gehegten Erwartungen, so dass jetzt bereits weitere Strecken seitens der Strassenbahn Hannover in Ausführung begriffen sind, wie die Strecke Hannover-Rethen-Sarstedt-Hasede-Hildesheim und die Strecke Hannover-Linden-Weltzen-Gehrden.

Sonstige Anlagen werden in der Nähe von Hannover unzweifelhaft folgen, aber auch in anderen Landestheilen sollte man prüfen, ob nicht die Bedingungen vorhanden sind, ähnliche Bahnen zu schaffen. Die hauptsächlichste Bedingung scheint zu sein, dass eine grössere Stadt, die bereits elektrische Bahn besitzt, als Centrum einer Gegend mit entwickelter Landwirthschaft vorhanden ist. Die beiden Hauptvortheile aber, die sich dann, abgesehen vom Personenverkehr, durch eine solche Bahnanlage bieten, dürften darin zu finden sein, dass man dieselben Wagen auf der Landstrasse (unter Umständen selbst auf dem Acker), auf der Bahn und auf den Anschlussgleisen der Eisenbahn benutzen kann. Der Zuckerindustrie und der Rübenlandwirthschaft erwachsen durch diese Kombination ausserordentliche Vortheile, da die Rüben, ohne dass der Rübenbauer eigene Wagen braucht, rasch und billig an Ort und Stelle, und die Schnitzel ebenso wieder zurückgebracht werden können. Dazu kommt, dass die Wirthschaften auf billigste Weise in den Besitz der elektrischen Betriebskraft kommen und sie für Dreschen, Schneiden, Pflügen usw. verwenden können, bei dem herrschenden Arbeitermangel ein grosser Gewinn. Auch die elektrische Beleuchtung ist für die Landwirthschaft infolge der verminderten Feuersgefahr ein nicht zu unterschätzender Vortheil. Thatsächlich sieht man in den Ortschaften an der Bahn Hannover-Haimar schon allenthalben in den Häusern und Höfen elektrisches Licht.

Es ist wohl nicht zuviel gesagt, wenn man diese Bahnanlage als den Zukunftstypus der ländlichen Kleinbahn bezeichnet.

Technische Neuerungen.

— **Direkte Gewinnung elektrischen Stromes aus der Wärme der Kohle ohne Benutzung von Dampfmaschinen.** Marcel Deprez, der seit seiner Kraftfernleitung in der Münchener Ausstellung grossen Kredit in der Welt der Elektrotechniker besitzt, behauptet eine Erfindung gemacht zu haben, die — wenn

sich die Mittheilung bewahrheitet — von grösster Tragweite wäre. Schon seit Langem suchen die Elektriker aus der Wärme der Steinkohlen direkt elektrischen Strom zu gewinnen, ohne Benutzung von Dampfmaschinen. Die Umgehung der Dampfmaschine würde bedeutende Ersparnisse nach jeder Richtung hin zur Folge haben. Zum Verständniss des folgenden muss man die Art und Weise im Auge behalten, wie Elektrizität gewonnen wird. Bewegt man einen Ring in einem magnetischen Feld so, dass er die magnetischen Kraftlinien schneidet, so entstehen elektrische Ströme. Es ist natürlich gleichgültig, ob man den Ring bewegt oder das magnetische Feld, und ferner ist es gleichgültig, wie das magnetische Feld bewegt wird, ob durch mechanische oder andere Mittel. In unseren Elektrizitätswerken wird es durch mechanische Mittel bewegt, indem man mit Hilfe von Dampfmaschinen den Ring oder das Feld der Dynamos rotiren lässt. Nun schlägt Deprez einen anderen Weg vor, den übrigens vor ihm schon Edison gegangen ist. Es hat nämlich Guillannes entdeckt, dass die magnetische Kraft einer Eisennickellegirung durch die Erwärmung erlischt. Man braucht also nur ein Drahtbündel aus Nickeleisen magnetisch zu machen, dann es durch Erwärmen wieder zu entmagnetisiren, nach der Abkühlung wieder magnetisch zu machen und so fort, um ein wechselndes magnetisches Feld zu erhalten. Jeder Ring oder Spule wie überhaupt jeder geschlossene Leiter, der sich in diesem magnetischen Felde befindet, wird bei jedem Wechsel des Magnetismus von einem elektrischen Strom durchflossen werden. Der Wechsel des Feldes, der früher durch Drehung hervorgerufen werden musste, wird also jetzt einfach durch Erwärmen und Abkühlen zustande gebracht. Die Inanspruchnahme der Dampfmaschine fällt weg. Deprez hat noch weitfliegendere Pläne, er will überhaupt Wärme ganz direkt in mechanische Arbeit umsetzen, also weder Dampf noch Elektrizität noch sonst ein Zwischenmittel verwenden. Die Sache wäre wunderbar einfach: hier der Kohlenofen, dort die Arbeitsmaschine und dazwischen nichts als ein möglichst anspruchsloser Apparat. Kein Dampfkessel, kein Dampfcylinder, nichts von Zwischenträgern. Drepez behauptet, dass er solche Apparate herzustellen vermag, die für die Praxis ernste Bedeutung erlangen und wirthschaftliche Vortheile bieten.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. April d. J. wird an der bei der Station Villingen in Oberhessen nach der Friedrichshütte abzweigenden Anschlussstrecke die Haltestelle Ruppertsburg für Wagenladungs- und Stückgutverkehr eröffnet. Die Entfernung von Villingen bis Ruppertsburg beträgt 3,1 km.

Theilweise Schliessung von Stationen.

K.k. österreichische Staatsbahnen Die bisher für den Personen- und Gepäckverkehr, dann für Eilgut und Frachtgut in Wagenladungen eröffnete Haltestelle Pertestie der Linie Hatna-Kimpolung und die für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die beschränkte Aufgabe von Eilgut und Frachtgut in Wagenladungen eröffnete Haltestelle Kupka der Linie Karapczin a/S.-Czudin werden am 31. März d. J. hinsichtlich des Gepäck- und Eilgutverkehres geschlossen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Am 1. Mai 1899 wird der an der Bahnstrecke Leinefelde-Nordhausen zwischen den Stationen Sollstedt und Bleicherode gelegene Haltepunkt Niedergebra, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, für den Stückgutverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist in Niedergebra ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Die Station Magdeburg-Alte Neustadt wird vom 1. April d. J. ab auch für die Abfertigung der als Frachtgut zur Auflieferung gelangenden „Fahrzeuge aller Art“ eingerichtet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Die an der Strecke Güldenboden-Königsberg i/Pr. gelegene Haltestelle Hoppenbruch führt fortan den Namen Gross=Hoppenbruch.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Magdeburg=Alte Neustadt.

Am 1. April d. J. wird die Station Magdeburg=Alte Neustadt auch für die Abfertigung der als Frachtgut zur Auflieferung gelangenden „Fahrzeuge aller Art“ eingerichtet werden.

Magdeburg, den 17. März 1899. (808)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Südwestdeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Das in dem vom 1. April l. J. gültigen Theil I, Abth. B der deutsch-schweizerischen Gütertarife enthaltene Waarenverzeichniss nebst besonderen Bestimmungen zum Spezialtarif für gewisse Frachtstückgüter ersetzt mit Wirkung vom 1. April l. J. das Waarenverzeichniss und die besonderen Bestimmungen zum Spezialtarif für gewisse Stückgüter und zum Ausnahmetarif Nr. 23 in den einzelnen Tarifheften des südwestdeutsch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Karlsruhe, den 21. März 1899. (809)
Namens der betheiligten Verwaltungen
gr. Generaldirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

1. Heft. Saarbrücken-württembergischer Güterverkehr.
2. Heft. Elsass-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. treten in der Frachtberechnung für den Verkehr mit den württembergischen Stationen Altensteig, Eningen unter Achalm, Honau, Kirchheim unter Teck, Kleinengstingen, Marbach a. d. Lauter, Münsingen, Oethlingen, Pfullingen, Schramberg und Unterhausen in Württemberg Aenderungen ein. Soweit hierdurch Frachterhöhungen entstehen bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. Mai d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterstellen.

Stuttgart, den 18. März 1899. (810)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr unter deutschen Eisenbahnen (Kalitarif).

In Abänderung des Ausschreibens vom 8. d. Mts. wird bekannt gegeben, dass die aus der Anmerkung sich ergebenden Frachterhöhungen für den schlesisch-süddeutschen Verkehr vom 24. April, in den übrigen Verkehren der bayerischen Staatseisenbahnen mit deutschen Eisenbahnen vom 1. Mai d. J. ab in Wirksamkeit treten.

München, den 21. März 1899. (811)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Am 1. April 1899 treten im ostdeutsch-österreichischen Verbande Theil II, Heft 1

vom 1. März 1899 ermässigte Frachtsätze für Kleie etc. von Wien nebst Vororten nach einer grösseren Anzahl deutscher Stationen in Kraft, welche bei den betheiligten Dienststellen und bei den Auskunftsstellen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren sind.

Die die neuen Sätze enthaltenden Druckstücke können von den Auskunftsstellen in Breslau und Berlin kostenlos bezogen werden.

Breslau, den 23. März 1899. (812)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Am 1. April d. J. treten die Nachträge IV zum Verbandsgütertarif Theil II sowie zu den besonderen Tarifheften 1—6 in Kraft.

Dieselben enthalten neben einzelnen, bereits früher veröffentlichten Tarifmaassnahmen:

1. Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften.
2. Aufhebung von Frachtsätzen des besonderen Ausnahmetarifs für Zucker vom 20. Februar 1895 für den Verkehr von Stationen der preussischen Staatsbahnen etc. nach Basel zur Ausfuhr nach der Schweiz.
3. Anderweite Abgrenzung einzelner Direktionsbezirke.
4. Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
5. Aenderung von Stationsnamen.
6. Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogene Station Neufahrwasser (Freibezirk) — gültig vom 5. April d. J. — sowie für die Stationen Brockau und Schweidnitz Niederstadt des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau, Bock=Wallendorf, Gräfenthal und Taubenbach des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, Dommitzsch, Ruhland, Uhsmannsdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S., Bobrek des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz, Lautenbach i. Els., Münzthal=St. Louis der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und für eine grössere Anzahl Stationen der württembergischen Staatsbahnen.
7. Aenderung und Ergänzung der Stationstariftabellen sowie der Frachtzuschläge für die württembergischen Nebenbahnstationen.
8. Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife, insbesondere Einführung eines abgeänderten Waarenverzeichnisses des Kalitarifs sowie neuer Ausnahmetarife für Eisen und Stahl, zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen, für Zucker aller Art nach Basel zur Ausfuhr nach der Schweiz und für Jutegarn und Jutegewebe.
9. Berichtigungen.

Insoweit durch die Nachträge Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen herbeigeführt werden, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich den 14. Mai d. J. in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen die Nachträge auch erhältlich sind.

Erfurt, den 21. März 1899. (813)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-hessischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. wird der Tarifnachtrag III herausgegeben.

Er enthält hauptsächlich:

a) Aenderung der besonderen Bestimmungen zu den §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung;
b) Entfernungen und Frachtsätze für diejenigen Stationen, welche am 1. April d. J. aus anderen Bezirken in verschiedene den Gruppen I, II und VI angehörende Bezirke übergehen;
c) Aenderungen und Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife und
d) den seit 1. Februar 1899 gültigen Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Schiffbau im Versande nach binnenländischen Stationen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden. Der Nachtrag kann durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Frankfurt a/M., den 20. März 1899. (814)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 1. April d. J. tritt zum Heft 2 des Verbandsgütertarifs der Nachtrag 3 in Kraft. Derselbe enthält: ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilstückgut, Allgemeine Stückgutklasse, Spezialtarif und Ausnahmetarif 1 für bestimmte Stückgüter), anderweite Frachtsätze für die Station Hoogezand=Sappemeer der niederländischen Staatsbahn, Frachtsätze für die in den Verbandsverkehr einbezogenen Stationen Schötmar (Bez. Hannover), Niederhone und Oderthal (Bez. Cassel), Husum (Bez. Altona), Betsche, Pinne, Poppe und Schwerin a/W. (Bez. Posen) und Polzin (Bez. Stettin), sowie Aenderungen und Ergänzungen. Die Erhöhung des Frachtsatzes des Ausnahmetarifes 4 Braunschweig-Geertruidenberg tritt erst am 15. Mai in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 18. März 1899. (815)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1899, bezw. insoweit Frachterhöhungen eintreten vom 1. Juni 1899, gelangt der Nachtrag V zur Einführung.

München, den 18. März 1899. (816)
Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Mainumschlagsverkehr mit Oesterreich.

Tarif vom 1. Oktober 1886.

Vom 1. April l. J. ab wird die Station Neulengbach mit den für Wien bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif für Magarine, Terpentinöl und Nussöl (Seite 12 des Nachtrags VIII) einbezogen.

München, den 18. März 1899. (817)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1899 — bezw. soweit Frachterhöhungen eintreten, oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden vom 1. Juni 1899 — gelangt der Nachtrag V zur Einführung.

München, den 17. März 1899. (818)
Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Kohlen- und Koksverkehr nach Stationen der ungarischen Staatseisenbahnen etc.

Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. wird die Station Jajce der bosnisch-hercegowinischen Staatsbahnen in den im Tarif vom 1. Oktober 1893 für den oben genannten Verkehr auf Seite 9 befindlichen Anhang, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Kokssendungen, einbezogen. In der Schnitttafel b dieses Anhanges ist die Station Jajce mit dem Theilfrachtsatz von 137 kr. für 100 kg nachzutragen. Ausserdem kommt für die Umladung in Bosna=Brod 1 kr. für 100 kg zur Erhebung. Das Abladen der Sendungen von den Eisenbahnwagen in Jajce liegt dem Empfänger ob.

Auf den Linien der bosnisch-hercegowinischen Staatsbahnen werden die fraglichen Kokssendungen nach Maassgabe der Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr befördert.

Breslau, den 19. März 1899. (819)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband. Deutsch-Warschauer Steinkohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. neuen Stils ab werden die nachbenannten Stationen der Weichselbahnen in den Ausnahmetarif 13 für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks aufgenommen.

Werst	Kilometer		Fracht für 100 kg in Kopeken
		Ab Schnittpunkt östlich. Beförderung über Sosnowice W. W.-Warschau.	
397	424	Konopki	37,27
382	408	Ciechanow	35,87
365	389	Gonsocin	34,22
346	369	Nasielsk	32,94
331	353	Nowo=Georgiewsk .	31,84
327	349	Nowy=Dwor	31,54
313	334	Jablonna	30,56
		Beförderung über Sosnowice W. W.-Warschau oder Sosnowice I. D.-Iwangorod.	
299	319	Praga	29,52
323	345	Otwock und Wawer	31,23
332	354	Piljawa	31,90
307	328	Sobolew	29,16
		Beförderung über Sosnowice J. D.-Iwangorod.	
307	328	Nowo=Alexandria . .	29,16
331	353	Nalentschow . . .	31,84

Bromberg, den 19. März 1899. (820)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April d. J. kommen zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbrikets im belgisch-südwestdeutschen Verkehr folgende Nachträge zur Einführung:

Nachtrag III zum Tarif Belgien-Pfalz vom 15. April 1892,
Nachtrag IV zum Tarif Belgien-Baden vom 1. Juni 1896,
Nachtrag III zum Tarif Belgien-Württemberg vom 1. November 1897,
Nachtrag III zum Tarif Belgien-Direktionsbezirk Mainz vom 15. Juni 1892,
Nachtrag IV zum Tarif Belgien-Direktionsbezirk Frankfurt a. M. vom 15. Juni 1892,
Nachtrag IV zum Tarif Belgien-Main-Neckarbahn vom 15. Juni 1892.

Durch diese Nachträge werden die

Stationen Argenteau, Cheratte, Visé und Wandre, welche bisher nur in Bezug auf gewisse badische Stationen tarifirt waren, mit allgemeiner Geltung in den direkten Verkehr aufgenommen und die Sätze der Station Jupille mit Frachterhöhungen bis zu 60 Cts. für die Tonne geändert. Jedoch kommen für Jupille, ferner für Argenteau, Cheratte, Visé und Wandre im Verkehr mit den bisher bereits direkt tarifirten badischen Stationen die seitherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 1. Mai d. J. zur Anwendung.

Durch eine in den Nachtrag III zum belgisch-württembergischen Kohlentarif aufgenommene Bestimmung werden ferner die direkten Sätze für Bretten transit, Jagstfeld transit und Pforzheim transit zum 15. Mai d. J. ausser Geltung gesetzt. Als Ersatz dafür werden einige weitere württembergische Stationen in den direkten Verkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Tarifbüreaus bezw. Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Strassburg, den 15. März 1899. (821)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. kommen direkte Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen sowie der Ausnahmetarife, soweit letztere im Verkehr mit der Stargard-Cüstriner und Altdamm-Kolberger Eisenbahn Gültigkeit haben, zwischen der Station Polzin des Direktionsbezirks Stettin einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner und Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn andererseits zur Einführung. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Stettin, den 18. März 1899. (822)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Verband.

Am 1. April d. J. tritt ein Nachtrag II zu Theil II Abtheilung A mit ermässigten Frachtsätzen für Eil- und Stückgut, ferner ein Ergänzungsblatt zum Ausn.-Tarif I mit Frachtsätzen für Riesa in Kraft.

Der Nachtrag zu Theil II kann zum Preise von 50 ₰, das Ergänzungsblatt kostenfrei von unserer Drucksachenkontrole hier bezogen werden.

Strassburg, den 14. März 1899. (823)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. gelangt der III. Nachtrag zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr vom 1. Mai 1895 zur Einführung.

Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen in den Abfertigungsbefugnissen und der Bezeichnung von Stationen die Entfernungen für den neu eröffneten Haltepunkt Iplingen sowie anderweite theilweise ermässigte Entfernungen für Mülhausen Nord.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen und unser Tarifbüreau. Abgabe des Nachtrages erfolgt kostenlos.

Strassburg, den 16. März 1899. (824)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr.

Cham wird zum 1. k. Mts. in den Ausnahmetarif III für Nürnberger etc. Waaren aufgenommen. Auskunft geben die Tarifstationen.

Hannover, den 17. März 1899. (825)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher, Berlin-Stettin-nordwestdeutscher und Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. März d. J. kommen zu den Gütertarifen für die oben bezeichneten Verkehre die Nachträge 12 bezw. 10 zur Einführung, welche u. a. Ergänzungen und Aenderungen des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife und sonstige Aenderungen und Berichtigungen enthalten.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Mölln i. L. (Gemeinschaftsstation des Direktionsbezirks Altona und der Lübeck-Büchener Bahn) und Lehmrade des Direktionsbezirks Altona treten jedoch erst am 1. April d. J. unter gleichzeitiger Aufhebung der für Mölln i. L. im hanseatisch-ostdeutschen Verbande enthaltenen bezüglichen Entfernungen etc. in Kraft.

Soweit durch die Nachträge Frachterhöhungen herbeigeführt werden, behalten die bisherigen Sätze noch bis zum 15. Mai bezw. 1. Juni d. J. Gültigkeit. Wegen der Erhöhungen zu dem letzteren Zeitpunkt verweisen wir auf unsere unterm 18. d. Mts. in dieser Zeitung erlassene Bekanntmachung betreffend: Frachtberechnung für Stückgut etc. im Ortsverkehr mit den Stationen an der Strecke Bremen-Bremerhaven etc.

Die in die Nachträge aufgenommenen anderweiten zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Die Nachträge sind von den betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 17. März 1899. (826)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die für den Ortsverkehr mit den Stationen der Strecken Bremen-Bremerhaven und Hude-Nordenham für die allgemeine Stückgutklasse, den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter und die allgemeine Wagenladungsklasse A 1 in sämmtlichen Verkehren mit deutschen Stationen bestehenden ermässigten Frachtsätze treten am 1. Juni d. J. ausser Kraft. An Stelle derselben kommen von dem genannten Tage ab die sich nach der allgemeinen Kilometertariftabelle ergebenden oder in den Stationstariftabellen für die gedachten Tarifklassen allgemein vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung.

Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau hier und in dem Verkehrsbüreau der grossherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg zu erfahren.

Hannover, den 18. März 1899. (827)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. werden die Stationen Didam und Wehl der holländischen Eisenbahn in die Tarifhefte A 3, B 3, C 3, D 3 und E vom 1. April 1895 mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Zevenaar H. B. bezw. Zütphen H. B. aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 17. März 1899. (828)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. ist zum badisch-württemb. Gütertarif vom 1. Dezember 1897 der Nachtrag III erschienen. Durch denselben wird u. a. die württemberg. Station Trossingen Ort in den Tarif einbezogen. Ausserdem werden für die württemberg. Stationen Kirchheim unter Teck und Oethlingen theilweise geänderte, zumeist ermässigte Frachtsätze eingeführt. Soweit in einzelnen Fällen Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Mai l. J. ab. Ferner enthält der Nachtrag eine Ergänzung der Ausnahmetarife Nr. 2 für Steinkohlen etc.; Nr. 3 für Holz, Erde etc. und Nr. 6 für Getreide etc., sowie einen neuen Ausnahmetarif Nr. 10 für Sand und Nr. 11 für Harz.

Die in den Nachtrag aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Karlsruhe, 18. März 1899. (829)
Gr. Generaldirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Am 1. Mai d. J. tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält u. a. neu einbezogene Stationen und Erweiterungen verschiedener Ausnahmetarife. Abzüge des Nachtrages sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 15 März 1899. (830)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Getreideverkehr von ostdeutschen Stationen nach preussischen/österreichischen Grenzstationen.

Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. wird die Station Passow (Uckermark) des Eisenbahndirektionsbezirkes Stettin in den Ausnahmetarif für den oben bezeichneten Getreideverkehr einbezogen.

Die Frachtsätze sind von dieser Station zu erfahren.

Breslau, den 21. März 1899. (831)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 3 (Kalitarif) nachstehende anderweite Fassung:

1. rohe Kalisalze, als: Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sämmtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull oder Torfstaub gemischt;
2. Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia bis zu einem Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, auch kalcinirt;
3. kalcinirter gemahlener Kieserit.

Anmerkung.

Dieser Tarif findet keine Anwendung auf Sendungen zu gewerblichen oder zu Badezwecken.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, haben dieselben erst vom 15. Mai d. J. ab Gültigkeit.

Ferner wird dieser Ausnahmetarif vom 1. April d. J. ab auch auf den Verkehr mit der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn ausgedehnt.

Hannover, den 17. März 1899. (832)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach der Mittel- und Westschweiz.

An Stelle des Ausnahmetarifs Nr. 14 vom 1. Dezember 1895 nebst Nachträgen für die Beförderung von Steinkohlen etc. ab Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken sowie der pfälzischen Eisenbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen nach den Stationen der schweiz. Centralbahn (einschliesslich der Aarg. Südbahn und

Wohlen-Bremgarten), der schweizer. Seethal-, der Emmenthal-, der Jura-Simplon-, der Bulle-Romont-, der Traversthal-Regional-, der Thunersee-, der Bödeli-, der Neuenburger Jura- und der Gotthardbahn erscheint zum 1. April d. J. ein neuer Ausnahmetarif Nr. 14, welcher auch Frachtsätze nach den Stationen der Langenthal-Huttwil-, der Huttwil-Wolhusen-, der Freiburg-Murten- und der Spiez-Erlenbachbahn sowie zum Theil ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Neuenburger Jura- und der Gotthardbahn enthält. (833)

St. Johann-Saarbrücken, 20. März 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. April d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 der Nachtrag VI, welcher u. a. neue oder ermässigte Frachtsätze für Einzelsendungen nach verschiedenen Staatsbahnstationen, nach Station Mellen der kgl. Militärbahn und Stationen der Stargard-Cüstriner Bahn enthält.

Die auf Seite 2 des Nachtrags vorgesehene Anmerkung, betreffend späteres Inkrafttreten der Frachtsätze nach Beenz usw., kommt in Wegfall.

Abdrücke sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Essen, den 20. März 1899. (834)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene in den direkten Verkehr einbezogene Stationen, u. a. für die aus den Direktionsbezirken Münster und Cassel in die Bezirke Essen und Elberfeld übergehenden Stationen, ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Murnau und Weilheim und die davon beeinflussten bayerischen Stationen, Aenderung der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 1 (Holz), 2 (Rohstofftarif) und 3 (Kalitarif), Ausnahmetarif 13 für Blei in Blöcken etc. sowie einige sonstige Aenderungen und Ergänzungen. Die ferner in dem Nachtrage enthaltene Ergänzung der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, wonach die in den Binnentarifen der betheiligten Verwaltungen enthaltenen besonderen Bestimmungen auch im direkten Verkehr im Bereich der eigenen Verwaltung Gültigkeit haben, ist durch die Landesaufsichtsbehörde genehmigt.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai 1899 in Kraft.

Köln, den 18. März 1899. (835)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 24. März 1899 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1899 wird für ab Königshof stammende, zum Baue der Wasserwerk- und Trinkwasserleitung der Gemeinde Zwölfmalgreien bestimmte eiserne Röhren der Prof. E—5 der Güterklassifikation im Tarife, Theil I bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per verwendeten Wagen u. Frachtbrief rücksichtlich der Transportstrecke von Zditz nach Bozen-Gries statt des offiziellen Frachtsatzes der Klasse B des böhmisch-tiroler Verbandtarifes von 282 h pro 100 kg ein ermässigter Frachtsatz von 189 h pro 100 kg zugestanden.

Das Abladen der Sendungen hat der Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken.

Wien, am 20. März 1899. (836)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel, Elberfeld, Essen a. d. Ruhr, Hannover, Köln und Münster i. W. einerseits und Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Georgsmarienhütten- und der westfälischen Landeseisenbahn andererseits Theil II, gültig vom 1. April 1899.

Die in den obigen Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Münster, den 21. März 1899. (837)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Englisch-oberrheinischer Personenverkehr.

Zu diesem Tarif ist der III. Nachtrag ausgegeben worden und bei den betheiligten Stationen einzusehen.

Mainz, den 21. März 1899. (838)
königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Nachtrag I zum Tarif für den Binnen-Personen- und Gepäckverkehr.

Zum Tarife für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck im Binnenverkehr der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn vom 1. April 1898 — Theil II zum deutschen Eisenbahnpersonen- und Gepäcktarif — tritt am 1. April 1899 ein Nachtrag I in Geltung.

Derselbe enthält ausser mehreren im Verfügungswege bereits eingeführten Zusatzbestimmungen und Preisen für Sonntagsrückfahrkarten noch Bestimmungen über die Beförderung von einsitzigen Zweirädern in besonders dazu eingerichteten Personenabtheilen III. Klasse, welche vom 1. April d. J. ab für die meisten Züge der Strecken: Basel-Strassburg, Strassburg-Luxemburg, Strassburg-Weissenburg, Strassburg-Deutsch-Avricourt und Strassburg-Wingen-Saargemünd versuchsweise zugelassen wird.

In diese, mit „Radfahrer" bezeichneten Abtheile kann jeder Radfahrer ein gewöhnliches einsitziges Zweirad als Handgepäck hineinnehmen und an den angebrachten Vorrichtungen befestigen. Für die Benutzung der Radfahrerabtheile ist neben dem tarifmässigen Fahrpreise für die III. Klasse noch der Betrag des Schnellzugzuschlages, mindestens jedoch der Betrag von 20 ₰ zu entrichten. Wer z. B. ein Radfahrerabtheil in einem Schnellzuge benutzen will, muss also eine Schnellzugsfahrkarte III. Klasse und eine Schnellzugszuschlags- (Radfahrer-) Karte gelöst haben. Radfahrerkarten werden, soweit als solche nicht die bereits aufliegenden Schnellzugszuschlagskarten verwendet werden können, von den Zugführern ausgestellt. Sie gelten nur für die einfache Fahrt.

Fahrtausweise höherer Wagenklassen berechtigen zur Benutzung der Radfahrerabtheile im allgemeinen ohne Zuschlag. Nur wenn der Preis der Fahrkarten II. Klasse hinter dem Preise der Fahrkarten III. Klasse, zuzüglich des Mindestzuschlages von 20 ₰, zurückbleibt, wird der Unterschied nacherhoben.

Neben dieser versuchsweisen Einrichtung bleibt die Abfertigung der Fahrräder als Reisegepäck auch ferner beibehalten.

Die in den Tarifnachtrag aufgenommenen besonderen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften derselben unter I (2) genehmigt worden.

Strassburg, den 14. März 1899. (839)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederlausitzer Eisenbahngesellschaft.

Vom 14. Mai d. J. ab wird mit Genehmigung der Staatsaufsichtsbehörde die IV. Klasse in allen der Personenbeförderung dienenden Zügen nicht mehr geführt.

Berlin, den 20. März 1899. (840)
Die Direktion.

4. Verdingungen.

Der Bedarf an Feilen pro 1899 soll durch öffentliche Vergebung gedeckt werden. Lieferungsbedingungen nebst Mengenverzeichniss können bei dem Unterzeichneten hier eingesehen und auf portofreie Anfrage gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote auf Lieferung dieser Feilen sind bis zum 5. April l. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Feilen" an den Unterzeichneten franko einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, den 22. März 1899. (841)
Der Hauptmagazinsverwalter
der Main-Neckar-Eisenbahn.

Die Lieferung von 470 000 kg Portlandcement soll vergeben werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 4. April 1899, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bahnhofstrasse 23, wo dieselben auch zur Einsicht offen liegen, gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in Baar, nicht in Marken, zu beziehen.

Zuschlagsfrist: 14 Tage. (842)
Königliche Eisenbahndirektion Erfurt.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für Betrieb niederländischer Staatsbahnen.

Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 40 Loosen. Zur Besichtigung vom 14. März bis zum 5. April (Sonn- und Feiertage ausgenommen) von 10 bis 3 Uhr Zwolle, Utrecht und Tilburg. Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen bei obengen. Ges. 4. Abth. Centraldienst Utrecht oder von Magazinverwaltern Zwolle, Utrecht und Tilburg. Offerten bis zum 5. April portofrei an die 1. Abth. Centraldienst Utrecht. Submittenten sind bis zum 19. April d. J. an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, März 1899. (843)
Der Generaldirektor.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 22. Dezember Vorm. gemeldet.

Nr. 24. **Berlin,** am 30. Dezember 1899. Jahrgang 1899.

Dieser Anzeiger **erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von 75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A	793½	1	Ballen	Papier —	33	1	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
2	A	3/4	2	Kisten	— —	618	2	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
3	A	21	1	Kiste	Puppen —	180	3	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
4	A 1 Eingeschlagen C B 223	—	1	—	alter Ambos —	106	4	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
5	A A	715	1	Kiste	Christbaumschmuck	25	5	Westend	K. E.-D. Berlin	
6	A C	1150	1	„	— —	58	6	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
8	A D	592	1	Fass	ansch. Kienöl —	77	7	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
7	A E	102	1	Kiste	leer —	1	8	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
9	A E	—	1	„	Gusstheile —	16	9	Engers	K. E.-D. Köln	
10	A E G B Z	78894	1	„	gefüllt —	108	10	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
11	A F	1	1	„	Damenkleider —	90	11	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
12	A F	2793	1	Ballen	? —	49	12	Altona	K. E.-D. Altona	Bocholt / Altona.
13	A H	1/8	8	Säcke	leere Säcke —	260	13	Dierdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	von Berlin Hamb. u. Lehrt. Bhf.
14	A H	1/10	10	Pack	leere Säcke —	160	14	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
15	A M	2986	1	Kiste	— —	89	15	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
16	A M u. blauer Strich	—	1	Stange	Eisen —	14	16	Kiel	„	
17	A M W	1916	1	Ballen	Tuch —	79	17	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
18	A N	12474	1	Kiste	Wein —	57	18	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
19	A O	4100/3	4	Kisten	Zucker —	100	19	„	„	
20	A P	1723	1	Kiste	Papierwickel —	76	20	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
21	A P	100	1	„	alte Möbelstücke —	—	21	„	„	
22	A R	4346	1	Ballen	5 Stücke Drell —	74	22	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
23	A S	18	1	Tafel	Eisenblech —	8	23	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
24	A S	2242	1	Ballen	— —	200	24	Stolberg H.	K. E.-D. Köln	
25	A S	190	1	„	Tuch (Cheviot) —	23	25	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
26	A S & Co.	3426	1	Kiste	unbekannt —	91	26	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
27	A T	47	1	Sack	Säcke —	8	27	Weissenthurm	K. E.-D. Köln	
28	A V	1937	1	Ballot	gefüllt —	25	28	Bruck b. München	Bayerische Stsb.	
29	A W	45	1	Ballen	? —	106	29	Güstrow	Meckl. Friedr. Franzb.	
30	A W S	3350	1	„	Decken —	49	30	Augsburg	Bayerische Stsb.	
31	B	—	1	—	Kohleneimer —	3	31	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
32	B	172	1	Fass	leer —	15	32	Lieser-Mülheim	St. Johann-Saarbr.	
33	B	4000	1	Sack	Kartoffeln —	50	33	Essen Ho.	K. E.-D. Essen	
34	B	—	1	Kiste	ger. Fische —	4	34	Oeynhausen N.	K. E.-D. Hannover	
35	B/957 1615	4618	1	„	— —	140	35	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	v. Brüssel / beschr.: Herbesthal.
36	B D	964	1	„	— —	111	36	„	„	
37	B E	42282	1	Pack	Papierwaaren (Düten)	5	37	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
38	B F 00	904	1	Fass	leer —	20	38	Darmstadt	Direktion Mainz	
39	B M	60223/4	2	Kisten	Rosinen —	31	39	Alfeld	K. E.-D. Cassel	
40	B M	60222	1	Sack	Hafergrütze —	12,5	40	„	„	
41	B M	533	1	—	leeres Fass —	60	41	Cassel O.	„	
42	B M	3462	1	Blecheimer	gefüllt —	13	42	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
43	B O	11.229	1	Ballen	Decken —	7	43	Dahlhausen-Wupper	„	
44	B S	9796	1	Kiste	gefüllt —	120	44	Aachen	K. E.-D. Köln	
45	B S & C	28224	1	„	? —	27	45	Detmold	K. E.-D. Hannover	
46	B S F	9770	1	„	Waschpulver —	20	46	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
47	B V A	3	1	Sack	alte Briefe u. Briefmarken	55	47	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
48	B W	3257	1	„	Betten —	25	48	Friedrichshagen	K. E.-D. Berlin	
49	B W F	59977	1	Ballen	ansch. Webwaaren —	—	49	Kaldenkirchen	K. E.-D. Köln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	C	3356	1	Ballen	Papier —	122	50	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
51	C A	22	1	Kübel	Schmalz —	15	51	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
52	C B	32533	1	Pack	Papier —	27	52	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
53	C B C	318	1	Kollo	Mehl —	16,5	53	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
54	C G	19485	1	Ballen	ansch. Teppich —	31	54	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
55	C H	3	1	„	baumw. Garn —	31	55	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
56	C H	1	1	Kiste	leer —	2	56	Kiel	K. E.-D. Altona	
57	C & H	—	3	Kolli	Eisentheile (Ofenzüge)	3,5	57	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
58	C H J	I	1	Fass	pulverartige Masse —	—	58	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
59	C H Z	8718	1	Kiste	Conserven —	30	59	Duisburg	K. E.-D. Essen	
60	C K	1338	1	Pack	Holzleisten —	56	60	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
61	C L	1	1	Kiste	leer —	12	61	„	„	
62	C L M	1862	1	„	— —	14	62	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
63	C M	—	1	—	Gusstheil —	37	63	Pforzheim	Badische Stsb.	
64	{C [m] C}	6358	1	Kiste	Korned-Beef? —	56,5	64	Malchin	Meckl. Friedr. Franzb.	
65	C M S	16221/3	2	Fässer	leer —	?	65	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
66	C N	26280	1	Ballen	anschein. Linoleum —	39	66	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
67	C O	4355	1	Korb	Flaschenzug —	54,5	67	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
68	C R	6	1	Kiste	Werkzeug —	58	68	Engers	K. E.-D. Köln	
69	C R	4810	1	„	Papierwaaren —	12,5	69	Westend	K. E.-D. Berlin	
70	C S	2234	1	„	Lichte —	30	70	Mainz	Direktion Mainz	
71	C S	2913	1	Ballen	Papier —	70	71	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
72	C T	9902	1	„	gefüllt —	37	72	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
73	C V F M K B	890 100 20	1	Verschlag	leer —	10	73	Altona	K. E.-D. Altona	Köln / Altona.
74	C W W Y U C	1542 — —	1 7 1	Kiste Bunde Bund	Eisenwaaren —	—	74	Vamdrup	„	beschr.: Kopenhagen.
75	C W	1696	1	Fass	leer —	—	75	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
76	C W	460	1	Kiste	ansch. Zinkwaaren —	130	76	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
77	D	1	1	Reisekorb	gefüllt —	—	77	Neunkirchen	St. Johann-Saarbr.	
78	D	299	1	Kiste	getr. Weintrauben —	12	78	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
79	D	1/2	2	Kisten	Bücklinge —	7	79	Tambach	K. E.-D. Erfurt	
80	D	6	1	Sack	Kartoffeln —	75	80	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
81	D F	— —	1 1	Bund	Eisentheile —	54	81	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
82	D G	13334	1	Fass	gefüllt —	—	82	Mannheim	Direktion Mainz	beschr.: Würzburg.
83	{DM}	83529	1	„	— —	113	83	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
84	D R P	69721 8[illegible]5	1	Stück	Maschinentheil —	8	84	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
85	D & S	209	1	Ballot	Tuchwaaren —	66	85	Worms	Direktion Mainz	*)
86	E A	4118	1	Ballen	Papier —	50	86	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
87	E A N	42679	1	Kiste	Steinkrug —	10	87	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
88	E E	10328/41	15	—	l. Eisenfässer —	1 430	88	Mannheim	Badische Stsb.	
89	E F	IV	1	Sack	Kraut —	6	89	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	verkauft.
90	E G	11834	1	Kiste	eiserne Sägen —	45	90	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
91	E H	1584	1	„	Cigarren —	55	91	Nienburg (Weser)	K. E.-D. Hannover	
92	E H	47	1	„	— —	40	92	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	H. Oesting-Lorup.
93	E J	2	1	Sack	Kartoffeln —	44	93	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
94	E L N	23290	1	Kiste	— —	40	94	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Malmö.
95	E P	7074	1	Ballen	2 Stück bunte Barchente	16	95	Altenburg	Sächsische Stsb.	
96	E R	9420	1	Kiste	Chokolade in Kistchen	64	96	Frkfrt. a/M. H. G. B. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
97	E R	25273	1	Korb	Schinken —	—	97	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
98	E S	15027	1	Kiste	Thee —	24	98	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
99	E S	6977	1	„	Papierdüten —	17	99	Dormagen	„	
100	E W	—	1	„	leer —	39	100	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
101	F	3538	1	Korb	— —	17	101	Altona	K. E.-D. Altona	beschr.: Flensburg.
102	F	711	1	Ballen	? —	34	102	Altendorf Ruhr	K. E.-D. Essen	
103	F	3624	1	—	Maschinentheil —	6	103	Vlotho	K. E.-D. Hannover	
104	F	IV	3	—	offene Achsbuchsen —	7	104	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
105	F C H L	140	1	Kiste	Wein in Flaschen —	20	105	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
106	F F	4474 / 3046	1	Fass	Oel —	230	106	Aachen	K. E.-D. Köln	
107	F G	4	1	Sack	Kartoffeln —	63	107	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
108	F K	4661	4	Fässer	eis. Hakennägel —	1 251	108	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
109	F N C	3425	1	Kiste	— —	82	109	Kiel	K. E.-D. Altona	
109	F & O K	1202	1	„	Beile und Bohrer —	65	109	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Ilmenau / Kopenhagen.
110	F R F C C	2 14516	1	„	leer —	37	110	Neuss	K. E.-D. Köln	
111	F S	1758	1	Fass	leer —	38	111	Mittersendling	Bayerische Stsb.	
112	F Sch	II	1	Sack	Kartoffeln —	61	112	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	
113	F W	730 732	2	Kisten	Mainzer Käse —	32	113	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	

*) Bezettelung: Köln-Gereon-Worms.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
114	F W	1/15	15	Kolli	Zinkwaaren	210	114	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
115	F W K	41	1	Ballen	Matratzenpolster	12,5	115	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
116	G	I u. II	2	—	Musterkoffer	108	116	Bielefeld Gep.-Abf.	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
117	G	—	5	—	leere Säcke	8	117	Bielefeld	„	
118	G	10775	1	Kiste	Gilka	122	118	Bergheim	„	
119	G	917	1	Fass	Oel	275	119	Oppenau	Badische Stsb.	
120	G A	3666 3670/2	4	Pack	Stühle	46	120	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
121	G A	6440	1	Kiste	Maschinentheile	52	121	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
122	G B	414	1	—	Ambos	211	122	Uelzen	K. E-D. Hannover	
123	G B	2111	1	Kiste	getrocknetes Obst	22	123	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
124	G B S	9917 9296	2	Fässer	leer	62,5	124	Wanne	K. E.-D. Essen	
125	G F	431. 478 479. 480 493. 502	6	—	leere Benzinfässer	1374	125	Dortmund K. M.	„	
126	G G	6902	1	Ballen	Flanell u. Barchent	47	126	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
127	G G	4461	1	Kiste Fass	Walzblei	41,5	127	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
128	G K	7077	1	„	leer	19	128	Wolnzach Bhf.	Bayerische Stsb.	
129	G K	1/2	2	—	leere Kisten	4	129	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
130	G K	9109/10	2	Verschläge	Marmor	192	130	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
131	G K	6495	1	Pack	Leinewand	18	131	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
132	G K	1570	1	—	leere Kiste	—	132	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
133	G L	—	1	Sack	Kartoffeln	78	133	Camphausen	St. Johann-Saarbr.	
	K F	—	1	„	Kartoffeln	70				
	—	—	1	„	Kartoffeln	70				
134	G L	35838	1	Ballen in Leinewand	10 Pack Bettbezugzeug	79	134	Mühlhausen O/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
135	G & L (undeutlich)	1320	1	Weidenkorb	Maschinentheile	89	135	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	Zollgut.
136	G N	36	1	—	Puppenwagen	3	136	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
137	G O	12233	1	Pack	Holzwaaren	17	137	Mainz	Direktion Mainz	
138	G R	4020	1	Kiste	—	56	138	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
139	G S	583	1	„	Holzknöpfe	2	139	Hamburg B.	„	
140	G S	1/8	8	Kisten	—	490	140	Hamburg H.	„	
141	G S	808	1	Kiste	—	47	141	„	„	
142	G S	39	1	—	leeres Fass	7	142	Duisburg	K. E.-D. Essen	
143	G S	9632	1	—	Blechflasche	15	143	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
144	G S	0	1	—	Kette	11	144	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
145	G W	1810	1	Ballen	—	82	145	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr.: Kiel.
146	G W	13773	1	Kiste	?	17,5	146	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
147	G Z & Cie	—	1	Sack	Kartoffeln	103	147	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
148	H	7	3	Kistchen	leer, neu	2,5	148	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
149	H	—	1	Korb	Gusstheil	69	149	Blankenburg i. Th.	„	bekl.: Nürnberg 16/11.
150	H	3	1	Kiste	gefüllt	—	150	Mannheim	Direktion Mainz	
151	H	14	1	„	leer	9	151	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
152	H	44	1	—	☐ Eisen	57	152	Herborn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
153	H	4	5	Pack	10 leere Körbe	30	153	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
154	H	4	1	Ballen	2 Ballen Papier	17,5	154	Düsseldorf-Bilk	„	
155	H	34227	1	Wagen	Kokskohlen	—	155	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
156	H	811	1	Korb	Schrauben	88	156	Duisburg	„	
157	H	4	1	Sack	alte Säcke	24	157	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
158	H	1/2	2	Säcke	Spulen	41	158	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
159	H A H	1773	1	Kiste	Papier	35	159	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
160	H B	238	1	Ballen	Hopfen	156	160	Weissenthurm	K. E.-D. Köln	bekl.: Brand-Vogelsang.
161	H B	9836	1	Kiste	—	22	161	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
162	H B	100	1	Korb	leere Blechflasche	7,5	162	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
163	H C	—	2	—	gusseis. Ringe	50,5	163	Frankfurt a/M. H G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	mit Etiquette „Eisenwerk Concordia“.
	u. B	—	1	—	hölz. Modell					
164	H & C	95749	1	Korb	Wein	130	164	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
165	H E	8047a	1	Kiste	leer	46	165	Braunschweig H	K. E.-D. Magdeburg	
166	H E	5452 5454	3	Ballen	Webstoffe	52	166	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
167	HF	2	1	Fass	Sauerkraut	87	167	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
168	H G F	53273	1	Kiste	?	20	168	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
169	H H	1/4	4	—	leere Kisten	20	169	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
170	H H	487	1	Kiste	Chokolade u. Zuckerwaaren	58	170	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
171	HHF	4853	1	Fass	Essig	126	171	Borken	K. E.-D. Essen	
172	H J	111	1	„	gefüllt	35	172	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
173	H K	2	1	Koffer	gefüllt	14,5	173	Stadtilm	K. E-D. Erfurt	
174	H L	23 u. 25	2	Ballen	gepresste Pappen	80	174	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
175	H L	70	1	Fass	anschein. eingem. Gemüse	99	175	Barop	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
176	H L	2283	1	—	Schwungrad	66	176	Kiel	K. E.-D. Altona	
177	H L	—	2	—	Bettstellentheile	5,5 u. 7,5	177	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
178	H L	943	1	Verschlag	Stühlchen	25	178	Duisburg	K. E.-D. Essen	
179	H M	85418	1	Kiste	Hausstandsachen	35	179	Wandsbek	Lübeck-Büchener	beschr.: Wandsbek.
180	H M	I	1	Sack	Spähne	45	180	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	Leipzig Th. bez.
181	H N	6481	1	—	1. Oelfass	60	181	Coblenz	K. E.-D. Köln	
182	H N	12294	1	Kiste	Nähmaschine	—	182	Tetschen	Sächsische Stsb.	
183	H O	—	1	„	?	—	183	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
184	H P	157	1	Koffer	Kleider	14,5	184	Mühlhausen i/Th	K. E.-D. Erfurt	
185	H P	84	1	Pack	25 Schietertafeln	—	185	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
186	H R	183	1	—	leeres Fass	10	186	Worms	Direktion Mainz	
187	H S	1899	1	Fass	leer	—	187	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
188	H S	1956	1	Ballon	gefüllt	?	188	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
189	H S	121	1	Ballen	Tapeten	28	189	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
190	H S	3599	1	Kiste	leer	16	190	Leipzig II.	Sächsische Stsb.	
191	H S	31830	1	Ballen	Gewebe	17,5	191	Dresden-A.	„	
192	H S	4804	1	Korb (Glasballon)	Schwefelsäure	57	192	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
193	H S G	130 u. 132	2	Kisten	Konserv. Früchte in Büchsen	63 43	193	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
194	H T	10	1	Kiste	Garn	118	194	Bocholt	K. E.-D. Essen	
195	H W	4908	1	—	Kinderwagen	12	195	Lausigk	Sächsische Stsb.	
196	H W	27181	1	Wagen	Kohle	—	196	Peiskretscham	K. E.-D. Kattowitz	
197	H W C	4245	1	Ballen	—	—	197	Vamdrup	K. E.-D. Altona	beschr.: Norköping.
198	J I	14890	1	Kiste	leer	41	198	Hörde	K. E.-D. Essen	
199	J A	68	1	„	Kandiszucker	28	199	Langendreer Süd	„	
200	J A	14130	1	Pack	6 Tornister	—	200	Dortmund Süd	„	
201	J C	11821	1	Kiste	Bürstenwaaren	24	201	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
202	J D	1	2	Körbe	leer	18	202	Kiel	K. E.-D. Altona	
203	J F P S	20384	1	Kiste	—	158	203	Hamburg H.	„	
204	J H	10	1	Bund	Blechwaaren	5	204	Mannheim	Badische Stsb.	
205	J H	51144	1	—	leere Kiste	—	205	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
206	J H J n	6428	1	Fass	gef.	46	206	Engers	„	
207	— J M Eis.	— II —	3	Säcke	Kartoffeln	68 70 70	207	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
208	J P	10	1	Kiste	Packmaterial	65	208	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
209	J P K	—	1	Pack	Körbe	38	209	Bingerbrück	Direktion Mainz	
210	J P B	3871	1	Kiste	?	47	210	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
211	J P S	1	1	Pack	Holzwaaren (Spulen)	7	211	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
212	J R	2821	1	Kiste	Cigarrenkisten	28	212	München Centr.	Bayerische Stsb.	
213	J R	68	2	Pack	6 Kinderspielwagen	6	213	Olbernhau	Sächsische Stsb.	
214	J R	150	2	„	Kinderspielwagen	6	214	„	„	
215	J R u. (Dreieck) S	1433 15299	1	Kiste	alte Kleider	21	215	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
216	J S	—	1	„	Aepfel	—	216	Altendorf-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
217	J S	164	6	Kolli	Bettstelltheile	80	217	Duisburg	„	
218	J S C	5052	2	Pack	4 Stühle	—	218	„	„	
219	J W	1054	1	Kiste	Delikatessen	14	219	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
220	I K	75	1	„	Kaffee	28	220	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
221	K	—	2	Stäbe	Gusseisen	18	221	Hammelburg	Bayerische Stsb.	
222	K	859	1	Kiste	anschein. Eisenwaaren	—	222	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
223	K	2, 3	2	—	Ofentheile (Untersätze)	22	223	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
224	K	26	1	Verschlag	Marmorplatten	10	224	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
225	K	100	1	Kollo	Ambos	—	225	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
226	K B	11557	1	Ballen	Manufakturwaaren	—	226	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
227	K H	7521	1	Gestell	Holzwaaren	19	227	Dresden-N. II. Eilg.-V.	Sächsische Stsb.	
228	K J	5466	1	Pack	Waschständer	7	228	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
229	K J	2112	1	Kiste	unbekannt	112	229	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
230	K J I	16	1	—	Kette	15	230	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
231	K K	1771	1	—	Heerdkessel	—	231	Bochum Süd	K. E.-D Essen	
232	K K	2	1	Pack	Papier	28	232	Worms	Direktion Mainz	
233	K K St B	—	1	—	Kette	—	233	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
234	K K St B	—	2	—	eiserne Stützen	—	234	Dzieditz	K. E.-D. Kattowitz	
235	K S	1	1	Kiste	gelbe Zettel	25	235	Passau	Bayerische Stsb.	
236	K W	—	4	Stück	eis. Sprungfedern	—	236	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
237	L	8857	1	Ballen	Manufakturwaaren	34	237	Langenfeld	K. E.-D. Elberfeld	
238	L	—	1	Kiste	eis. Ventilatoren	28,5	238	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
239	L	—	1	—	Aschkasten	—	239	„	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
240	L	54	1	Korb	leere Flaschen	11	240	Soest	K. E.-D. Cassel	Warstein-Soest bez.
241	L C	1	1	Fass	gefüllt	161	241	Wittenberge	K. E-D. Altona	
242	L D	5241	1	„	gefüllt, anschein. Syrup	186	242	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
243	L G	1544	1	Kiste	Glühlichte	29	243	München Centr.	Bayerische Stsb.	
244	L G C	2244	1	Ballen	?	65	244	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
245	L H	3	1	Sack	Nüsse	98	245	Meiderich	„	
246	L H	1	1	Fass	gefüllt	350	246	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
247	L M	100/101	2	Säcke	Torf	35	247	Frkfrt.a/M.H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
248	L M	23	1	Kiste	leer	10	248	Kiel	K. E.-D. Altona	
249	L M	5	1	Rolle	Gewebe	13	249	Wilthen	Sächsische Stsb.	Wilthen beschr.
250	L P	3514	1	Ballen	Wachstuch	14	250	Eschweiler Th.	K. E.-D. Köln	
251	L P	1043	1	—	leere Kiste	35	251	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
252	L S	8395	1	Verschlag	Fahrrad	22	252	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
253	L T	337	1	—	leere Kiste	124	253	„	„	
254	L W	32598	1	Ballen	Eisenwaaren	?	254	Erfurt	K. E-D. Erfurt	
255	M	9162	1	Sack	Soda	100	255	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
256	M	1416/18	3	Kisten	Käse	15	256	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
257	M	14879	1	Kiste	?	26	257	„	„	beschr.: Frielendorf.
258	M	101	1	„	Herrenkleider	10	258	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
259	M	250	1	Ballen	Stahlspähne	53	259	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
260	M	8947	1	Fass	leer	23	260	Düsseldorf-Bilk	K. E-D. Elberfeld	
261	M D	—	1	—	l. Petroleumfass	36	261	Diez	K. E.-D. Frankf. a M.	
262	M G	482	1	Kiste	Spirituosen	30,5	262	Herne	K. E.-D. Essen	
263	M H	750	1	„	l. Flaschen	23	263	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
264	M K	52	1	—	l. Oelfass	—	264	Waldhof	Direktion Mainz	**)
265	M	184	1	Packet	Cigarren	8	265	Pegnitz	Bayerische Stsb.	
266	M M S	—	1	Ballen	Schuhriemen	—	266	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
267	M S	7	1	Kiste	Weisszeug	100	267	Gmünd	Württemberg. Stsb.	
268	M & S	260	1	—	Gussstheil	4	268	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
269	M S G	—	5	Säcke	Kaffee	319	269	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
270	N	17815	1	Packet	Papierdüten	28	270	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
271	N	8299 8300	2	Kisten	feiner Tabak zu Cigaretten in 1/2 Pfd. Packeten	76	271	Strasburg W/Pr.	„	
272	N N	I	1	Pack***)	4 Stück Rahmen	8	272	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	***) mit Bindfadengeflecht.
273	MR	5781	1	Kiste	Manufakturwaaren	32	273	Hamburg	Lübeck-Büchener	
274	N T	1349	1	„	?	?	274	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
275	N T M	6865	1	Ballen	Tuch	27	275	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
276	N W K	2886	1	Kiste	Hülsen	140	276	Aachen	K. E-D. Köln	
277	O C	3245	1	„	leer	15	277	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
278	O C	2	1	—	2 achsiger Handkarren	15	278	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
279	O K	9606 1099	1	Kiste	Fensterglas	101	279	Pforzheim	Badische Stsb.	
280	O M	473	1	Fass	?	31	280	Langendreer Süd	K. E.-D. Essen	
281	O R	1201	1	Ballen	Kälberhaare	115	281	Penig	Sächsische Stsb.	
282	O S	807	1	Pack	3 leere Körbe	15	282	Hannover N.	H. E.-D. Hannover	
283	O W	12936	2	Kolli	Kapseln zum Verschluss von Kohlensäureflaschen	—	283	Rönnebeck	„	
284	P	1964	1	Rolle	Papier	17	284	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
285	P J	8580 12123	1	Kiste	—	16	285	Spandau	„	
286	P L S	3019	1	Fass	Eisenwaaren	138	286	Duisburg	K. E.-D. Essen	
287	P N	90	4	Blecheimer	Kraut	50	287	Köln-G.	K. E.-D. Koln	
288	P St	482 7296	1	—	Eisenplatte	—	288	Dortmund Rgbhf.	K. E.-D. Essen	3,65 m lg., 15 cm breit, 18 mm dick.
289	Q A	—	2	Kolli	Blech	8	289	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
290	R	—	4	—	leere Körbe	7	290	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
291	R	1223	1	Korb	Flaschen mit Mineralwasser	40	291	Gütersloh	„	
292	R	32243	1	—	Puppenwagen	2,5	292	Bremen H.	„	
293	R	718	1	Korb	Eisenwaaren	35	293	Mölln i/Lbg.	Lübeck-Büchener	beschr.: Mölln i/Lbg.
294	R C	1	1	Sack	künstl. Dünger	78	294	Kiel	K. E.-D. Altona	von Düsseldorf.
295	R C	86286	1	Kiste	Lebkuchen	7,5	295	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
296	R F	6259	1	„	?	53	296	Wesel	K. E.-D. Essen	
297	R H	1697	1	„	Baumwollenwaaren	142	297	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
298	R K	10	1	Reisekorb	alte Kleider, Schuhe usw.	36	298	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
299	R L	33831	1	Kiste	Kerzen	14	299	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
300	R P	188	1	„	Papier	54	300	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
301	R S	2365/15	1	Fass	gefüllt	54	301	Köln-Deutz	K. E. D. Köln	
302	R W C	2254	1	Kiste	—	153	302	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
303	S	103	1	Fass	Wein	65	303	Erding	Bayerische Stsb.	

*) Beschr.: Ehringshausen Nr. 1417 beklebt Buttelstädt-Ehringshausen.
**) Gefunden auf der Strecke Waldhof-Sandhofen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
304	S	3400	1	—	Kohleneimer	3	304	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
305	S	4176	1	Ballot	Wollwaaren	43	305	München Centr.	Bayerische Stsb.	
306	S	7	1	Stange	Eisen	10	306	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
307	S	—	1	Pack	?	11	307	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
308	S	32 / 11088	1	—	Ofenreck (zum Aufhängen von Ofenzubehör)	—	308	Bochum Süd	„	
309	S	7595	1	Harrass	Eisenw.	114	309	Bendorf	K. E.-D. Cassel	
310	S	—	1	Kiste	Ofenschieber	84	310	Pforzheim	Badische Stsb.	
311	S	I	1	„	leer	—	311	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
312	S	1853/4	2	Ballen	Leder	146	312	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
313	S roth	—	1	Stück	gusseis. Wasserkasten	18	313	Leipzig Eil. B.	„	
314	S B	264	1	Ballen	?	19	314	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
315	S B D V	733	1	—	Kette	19	315	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
316	S & Cie.	1566	1	Ballot	?	26	316	Immendingen	Württemberg. Stsb.	beschr.: Altona.
317	S D	7932	1	Kiste	—	203	317	Altona	K. E.-D. Altona	
318	S F	3109	1	Kübel	Schmalz	30	318	München Centr.	Bayerische Stsb.	
319	S G	5075	1	Ballen	Aufnehmer	10	319	Langenfeld	K. E.-D. Elberfeld	
320	S G	5079	1	„	Aufnehmer	—	320	Köln=Deutz	K. E.-D. Köln	
321	S H	—	1	„	Baumwollschlafdecken	27	321	Krefeld	„	
322	S & K	4019	1	Fass	leer	38	322	Bederkesa	K. E.-D. Hannover	
323	S M	3845	1	Kiste	Hohlglas	114	323	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
324	S M C	4184	1	„	—	51	324	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
325	S O	3506½ / 3512½	2	Ballen	Schmirgelleim	20	325	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
326	S O	2735	1	Kiste	leer	—	326	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
327	S O	119 / 1	1	Korb	?	—	327	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
328	S P	6911	1	Fass	—	5	328	Kiel	K. E.-D. Altona	
329	S v	7828	1	—	Stahlwelle (dicke Stangen)	56	329	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
330	S W	234	1	Kollo	2 Bettrahmen	27	330	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
331	T	1	1	„	2 Stühle	10	331	Kiel	K. E.-D. Altona	
332	T	66	1	Pack	6 Waschkörbe	12	332	Sundwig	K. E.-D. Elberfeld	
333	T B	6570	1	Kiste	gefüllt	30	333	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
334	T B	91	1	„	12 Stück Besen	11	334	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
335	T C A	4680	1	Packet	Maschinengarn	8	335	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
336	T M	1	1	Korb	Zwiebeln u. Aepfel	30	336	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
337	U	1873	1	—	leere Kiste	25	337	Worms	Direktion Mainz	
338	V	1	1	Kiste	leer	—	338	Emmerich	K. E.-D. Essen	
339	V T S	4247	1	Ballen	Baumwollwaaren	39	339	Essen H. B.	„	
340	W	13	1 / 2	Pack / Kistchen	1 Thermometer / Handwerkzeug etc.	3	340	Frankfurt a/M. Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
341	W	334	1	Kiste	gefüllt	50	341	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
342	W	II	1	Sack	leere Säcke	17	342	Böhlen (Rötha)	Sächsische Stsb.	
343	W	I	2	Kolli	4 leere Körbe, alt	7,5	343	Wandsbek	Lübeck-Büchener	bezettelt: Hamburg überLübeck.
344	W	—	1	Stab	Eisen	50	344	Worms	Direktion Mainz	
345	W	—	1	Kollo	Plättbolzen-Gehäuse	25	345	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
346	W weiss	—	2	Stück	Rostplatten	3	346	Neuberun	K. E.-D. Kattowitz	
347	W	31/35	5	Säcke	Zucker	500	347	Hoerde	K. E.-D. Essen	
348	W	46	1	Fass	gefüllt (Spiritus?)	29	348	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
349	W C	5612	1	Ballen	Manufakturwaaren	55	349	Camen	K. E.-D. Essen	
350	W E B	168	1	Kiste	Maschinentheil	—	350	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
351	W F	100/12	1	—	hölz. Schaukelpferd	5	351	Radolfzell	Badische Stsb.	
352	W G I	160	1	Kiste	messing. Kettchen	40	352	Neuss	K. E.-D. Köln	
353	W G	II	1	Pack	3 viereckige, grössere Transportkörbe	17	353	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
354	W G	3475	1	Kasten	leer	85	354	Duisburg	K. E.-D. Essen	
355	W H	638	1	Fass	Kraut	65	355	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
356	W H	—	9	Säcke	Kartoffeln	—	356	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
357	W K	—	4	Stangen	Stahl	56	357	Ruhrort Rh.	„	
358	W K	2000	1	Ballen	Tabak	86	358	„	„	
359	W K	10826	1	Kiste	Porzellan	—	359	Borbeck	„	
360	W L	1507	1	Fass	Petroleum	182	360	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
361	W L	34	1	Kiste	Gummistreifen	15	361	Hainichen	Sächsische Stsb.	
362	W M	992	1	„	bemalte Gipsfiguren	68	362	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
363	W M	1107	1	Sack	Holzspunde	55	363	Braunschweig H.	„	
364	W M	46080 / ½	2	Kisten	Farbe in Blechbüchsen	170	364	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
365	W N	3371	1	Kiste	gefüllt	35	365	Remscheid-Hasten	K. E.-D. Elberfeld	
366	W R	626	1	Fass	leer	24	366	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
367	W S	510	1	Säckchen	gefüllt, Inhalt mehlartig	20	367	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
368	W S	161	1	—	leere Kiste	4	368	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
369	W S	1070	1	Kübel	Sauerkraut	29,5	369	Frkfrt. a/M H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
370	W S	4/8	5	Verschläge	25 Dosen Bratheringe	220	370	Chemnitz	Sächsische Stsb.	verkauft.

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
371	W V	8524	1	Fass	anschein. Oel —	92	371	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
372	W W	30155	1	Bund	3 Kugeln —	14	372	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
373	X	—	1	—	Gussrohr —	—	373	Bochum Süd	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
374	Altenessen	—	1	Fass	? —	147	374	Altenessen	K. E.-D. Essen	
375	Bbg.	20488	1	Wagen	Grubenholz —	—	375	Hattingen	„	
376	A. S. N. Berlin	1679	1	Kiste	17 kl. blecherne Rollwagenlaternen	27	376	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
377	Bln.	6239	1	Wagen	36 Pack Eisenbleche	1 700	377	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
378	Brennabor	116630	1	—	Fahrrad —	—	378	Altona Gep.	K. E.-D. Altona	
379	Charkow HB auf dem anderen Ende T	1384 34	1	Tonne	ansch. Petroleum oder Carbolineum	202	379	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
380	Dzieditz	570	1	—	eiserne Runge —	—	380	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
381	D Münster	—	1	—	Ofendeckel —	4	381	Barop	K. E.-D. Essen	
382	Elbf.	17755	1	Wagen	Briketts —	—	382	Werden	„	
383	Enameline Hannover	—	20	Kisten	Ofenpolitur —	43	383	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
384	Paul Gelben	—	1	—	Fahrrad —	—	384	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
385	Grünewald	—	1	Pack	Säcke —	22	385	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
386	Hannsdorf	25	1	Bund	Garn —	—	386	Alt-Röhrsdorf	K. E.-D. Breslau	
387	J. A. & Co. Horchheim b. Worms	7274	1	Kiste	leer —	15	387	Horchheim	Worms-Offsteiner E. (Süddeutsche E.)	
388	O. Jung	—	1	Koffer	— —	38	388	Kiel	K. E.-D. Altona	
389	Kestner u. Töpelheim	—	1	—	Sturmlaterne —	—	389	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
390	Kofler	—	1	—	Wagendecke —	20	390	München Centr.	Bayerische Stsb.	
391	J. B. Lönning (eingebrannt)	—	1	Fass	leer —	18	391	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
392	Monopol	61504	1	Kübel	Därme —	27	392	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
393	Nutritia	42	5	Säcke	Hafergrütze —	250	393	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
394	Rhein. Holzwollspinnerei & Weberei	—	1	—	leinene Privatdecke —	—	394	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
395	Franz Richter Gol 'ewin	—	1	Kiste	anschein. Schnittergut	99	395	Pankow Rangirb.	K. E.-D. Berlin	
396	A. Strauss Augsburg	—	1	Bündel	leere Säcke —	15	396	Worms	Direktion Mainz	
397	C. W. J. Sverige	24 1894	1	—	Decke —	33	397	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	bei Bodenrevision gefunden.
398	Uhlig	—	1	Sack	Kartoffeln —	96	398	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
399	N. F. O. White	429	1	„	Federn —	30	399	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
					C. Güter m. Numm. bez.					
400	blau	I	2	Stangen	Stahl —	38,5	400	Vorwohle	K. E.-D. Cassel	
401	I blau	—	3	Bunde	Eisen (Stangen) —	69	401	Kiel	K. E.-D. Altona	Hamburg-Kiel.
402	—	16	1	—	Kinderstuhl mit Nachtgeschirr	6	402	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
403	—	48	1	—	Nähmaschinenuntergestell mit Tisch (mit Leinwand benäht)	26	403	Korschen	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
404	—	181	1	Verschlag	Maschinentheile —	104	404	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Lorup.
405	—	197	1	Reisekorb	Kleider —	17	405	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
406	—	226	1	Pack in br. Papier	1 Servirtisch —	—	406	Riesa	Sächsische Stsb.	
407	—	612 und 620 3 unleserlich	5	Kolli	Zahnräder —	94	407	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
408	—	799	1	Kiste	Cigarren —	10	408	München Centr.	Bayerische Stsb.	
409	—	1935	3 1	Kolli Bund	Ofentheile —	41,5	409	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
410	—	2062	1	Rolle	Papier —	80	410	Düsseld.-Grafenb.	K. E.-D. Elberfeld	
411	—	2766	1	Ballen	Schnürriemen —	30	411	Frkfrt. a/M H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
412	—	5804	1	Kiste	Aprikosen —	15	412	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
413	—	8766	1	Kübel	anschein. Fett —	13	413	Wiebelsbach-Heubach	Direktion Mainz	
414	—	9751	1	Fass	gefüllt —	139	414	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
415	—	13129	8	Stück	halbrundes Flacheisen	48	415	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
416	—	14779	1	Korbflasche	? —	67	416	Blankenburg i.Th.	K. E.-D. Erfurt	
417	—	18101	1	Kiste	leere Flaschen —	34	417	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
418	—	19052	1	Korbflasche	Säure —	67	418	Recklinghausen-Bruch	K. E.-D. Essen	
419	—	45266	1	Kübel	Margarine —	19	419	Konitz	K. E.-D. Danzig	
420	—	61746	1	Kiste	Fleischwaaren —	—	420	Wetter Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
421	—	63132/1-3	3	Säcke	Samen —	206	421	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
422	Löwenbräu	71448	1	—	l. Bierfass —	25	422	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
423	—	76514	1	Kiste	leere Weinflaschen in Strohhülsen	58	423	Darmstadt	Direktion Mainz	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
424	FN	3868	1	Kiste	Korbwaaren —	—	424	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
425	AFF	3392	1	Ballen	Herrenkonfektion —	28	425	„	„	
426	TE J	—	1	—	leeres Eisenfass —	—	426	Halle a. S.	K. E.-D. Halle a/S.	
427	R	14	1	Fass	? —	197	427	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
428	40	227	1	Kiste	— —	168	428	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
429	FG	1358	2	Fässer	— —	235	429	„	„	
430	87	29623 29623a	1 1	Kiste „	— —	117 114	430	„	„	
431	AB E	94737	1	Ballen	Manufakturwaaren —	74	431	Zinten	K. E.-D. Königsberg	
432	P	—	1	Fass	Talg (?) —	55	432	Blankenberg	Meckl. Friedr. Franzb.	
433	101	—	1	—	leeres Fass —	—	433	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
434		3556	1	Ballen	Baumwollw. —	64	434	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
435	S	66900	1	Kiste	Seife —	29	435	Hattingen	K. E.-D. Essen	
436	Magen-Würtz Seifenextract mit dem Pferd	1552	1	„	Kaffee —	17	436	Osberghausen	K. E.-D. Elberfeld	*)
437	weisser Strich	—	3	Stück	Laschen —	25	437	Velbert	„	
438	weisser Strich	—	6	„	eiserne Rohre —	120	438	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
439	rothe Zeichnung	—	8	—	eiserne Rohre —	49	439	Malchin	Meckl. Friedr. Franzb.	
440	rother Punkt	—	1	—	eis. Lager —	50	440	Pössneck Th.	K. E.-D. Erfurt	
441	„Glas"	—	1	—	leere Kiste —	30	441	Günsleben	K. E.-D. Magdeburg	
442	Altona	—	1	Kiste	— —	29	442	Altona	K. E.-D. Altona	
443	rother Strich	—	12	—	eiserne Anker (Stangen)	73	443	Bublitz	K. E.-D. Danzig	
444	roth —	—	1	Bund	Eisenstangen —	51,5	444	Rehfelde	K. E. D. Bromberg	
445	schwarz ><	—	1	Beutel	eiserne Kette —	52	445	Zeuthen	K. E.-D. Berlin	
446	grüngelb	—	1 1	— —	Puppenwagen — Leiterwagen —	2 4	446	Sorau	K. E.-D. Breslau	
447	roth /	—	1	—	eis. Roste —	2	447	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
448	gelb /	—	15	Stück	Blechtafeln —	369	448	Neuwegersleben	K. E.-D. Magdeburg	
449	/ gelb	—	3	Kolli	eis. Ventiltheile —	28	449	Plagwitz-L.	Sächsische Stsb.	

*) Packetchen der Firma Caspar Sauer, Mühlheim a. Rh.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
450	grauer Strich	—	2	Colli	Flacheisen —	26	450	Herzberg a/H.	K. E.-D. Cassel	
451	blau 1	—	1	—	Bund eis. Krammen aus Flacheisen	6	451	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
					E. Güter o. Bezeichnung.					
452		—	1	Leiste	Alterthum —	0,5	452	München Centr.	Bayerische Stsb.	
453	—	—	1	—	ficht. Balken 3,2 m lg., 12 cm □ mit eis. Band u. Rolle	?	453	Kösen	K. E.-D. Erfurt	
454	—	—	8	—	hölzerne vierkantige Bettfüsse	26	454	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
455	—	—	1	Ballen	eiserne Bettstelle —	25	455	Worms	Direktion Mainz	
456	—	—	1	„	Bindfaden —	22	456	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
457	—	—	1	—	buchene Rolle —	118	457	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	3,62 m.
458	—	—	5	—	kleine Brattöpfe —	5	458	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
459	—	—	9	—	kieferne Bretter —	145	459	Altwieck	K. E.-D. Danzig	3—8 m lang.
460	—	—	36	—	Bretter —	—	460	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
461	—	—	10	—	blecherne Dachaufsätze	87	461	Schlawe	K. E.-D. Danzig	
462	—	—	1	—	Dampfleitungsrohr —	—	462	Wanne	K. E.-D. Essen	
463	—	—	1	—	eis. Deckel —	3	463	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
464	—	—	1	Bund in Leinen	13 Stck. Draht —	5	464	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
465	—	—	1	Bund	Draht —	59	465	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
466	—	—	1	Rolle	Drahtgewebe —	—	466	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
467	—	—	6	Stäbe	□ Eisen —	52	467	Niederschelden	K. E.-D. Elberfeld	
468	—	—	7	Stäbe	Eisen —	110	468	Worms	Direktion Mainz	
469	—	—	1	Gebund	Eisen —	—	469	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
470	—	—	2	Stangen	Eisen —	2	470	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
471	—	—	1	Kollo	Eisen (Deckel) —	2	471	Hamburg B	K. E-D. Altona	
472	—	—	2	Tafeln	Eisenblech —	25	472	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
473	—	—	1	Pack	2 Bund Eisendraht —	8	473	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
474	—	—	1	„	Eisenklammern —	5	474	Hannover N	K. E.-D. Hannover	
475	—	—	1	—	Eisenplatte —	7	475	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
476	—	—	1	Kollo	2 Eisenplatten 17 cm θ	2,5	476	Göttingen	K. E. D. Cassel	
477	—	—	1	—	Eisenrohr	57	477	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
478	—	—	2	—	Eisenrohre z. Th. mit Gewinde	55	478	„	„	
479	—	—	1	—	Eisenstange mit Schieber	15	479	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
480	—	—	1	—	Eisenstange	7	480	Backnang	Württemberg. Stsb.	3 m lg.
481	—	—	1	Bund	Eisenstangen —	70	481	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
482	—	—	1	„	11 Eisentheile —	13,5	482	Soest	K. E.-D. Cassel	
483	—	—	3	Kolli	Eisentheile —	7	483	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
484	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	67	484	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
485	—	—	1	Käfig	15 lebende Enten —	20	485	Köslin	K. E.-D. Danzig	
486	—	—	1	Pack	Façoneisen —	26	486	Köln-Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	
487	—	—	1	—	1. Fass 608 l. —	130	487	Metzingen	Württemberg. Stsb.	
488	—	—	1	Fass	leer —	120	488	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
489	—	—	18 1 3 1	— — — —	leere Fässer eiserner Kessel Eimer eisernes Rohr	—	489	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
490	—	—	1	Ballen	Federn —	7	490	Illingen	St. Johann-Saarbr.	
491	—	—	1	—	ca. 5 m langes Feldbahngeleise mit eisernen Querschwellen	94	491	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
492	—	—	1	Sack	Felle (6 Schafffelle, 1 Rindleder)	38	492	Danzig l. Th.	„	
493	—	—	1	Pack	Fensterstangen —	—	493	Godesberg	K. E.-D. Köln	
494	—	—	1	Bund	eis. Fensterstangen —	19	494	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
495		—	1	Korb	eiserner Fenstervorreiber	118	495	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
496	—	—	1	Ballot	Filz- und Wollstoff u. 1 Rolle Pergamentpapier	11	496	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
497	—	—	3	Pack	Fischkörbe —	—	497	Herne	K. E-D. Essen	
498	—	—	1	Bund	2 Stangen Flacheisen —	32	498	Tempelhof Rgb.	K. E-D. Berlin	
499	—	—	1	—	Flacheisen —	19	499	Duisburg	K. E.-D. Essen	
500	—	—	1	Bund	Flacheisen —	63	500	Freiburg	Badische Stsb.	
501	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	43	501	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
502	—	—	1	Gebund	5 Stück Flacheisen —	38	502	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
503	—	—	1	in grau Papier	Fleischersäge —	1,5	503	Herborn	„	im Sägeblatt: „Engels Söhne".
504	—	—	1	Schliesskorb	Frauenkleider —	47	504	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
505	—	—	1	Kollo	Fussabtreter —	15	505	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
506	—	—	1	—	Gasrohr —	30	506	Worms	Direktion Mainz	
507	—	—	1	—	Gewichtsstück —	1,5	507	Bremerh. Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
508	—	—	1	—	hölzernes Gitter —	—	508	Themar	K. E.-D. Erfurt	1 m lg.
509	—	—	1	Korb	Glasballon, gefüllt —	63	509	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	feuergefährlich.
510	—	—	1 1	—	{ eiserne Göpelbetriebsstange mit 2 Klauen }	26	510	Soldau	K. E.-D. Danzig	
511	—	—	1	—	{ Gussstahlplatte mit 2 Griffen }	44	511	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
512	—	—	1	Pack	Gusstheile —	19	512	Neuss	K. E.-D. Köln	
513	—	—	1	Sack	Gips —	—	513	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
514	—	—	1	Pack	l. Gips- oder Kalksäcke	21	514	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
515	—	—	1	Sack	Hafer —	50	515	Zollhaus	K. E.-D. Frankf. a/M.	anschein. von Limburg.
516	—	—	1	—	eis. Hebel mit Rädchen	10	516	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
517	—	—	1	—	Holzbalken —	87	517	Duisburg	K. E.-D. Essen	
518	—	—	1	—	Holzbalken —	—	518	Speldorf	„	
519	—	—	4	—	Holzkohle —	—	519	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	2,9 m lang.
520	—	—	1	—	Holzkoffer —	21	520	Altona Gep.	„	Itzehoe-Altona.
521	—	—	{ 1 1	Paar „	Galosche — Holzschuhe —	0,25 0,5 }	521	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
522	—	—	1	Ballen	Holzwolle —	40	522	Worms	Direktion Mainz	
523	—	—	1	Sack	anschein. Isolirmasse	96	523	Berg.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
524	—	—	1	Packet	{ Jutegarn (dünner Bindfaden) }	2	524	Cassel Eilg.	K. E.-D. Cassel	
525	—	—	1	Korb	5 Stück Käse —	30	525	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
526	—	—	4	Säcke	Kartoffeln —	235	526	Siegen	„	
527	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	78	527	Heidelberg	Badische Stsb.	
528	—	—	1	„	Kartoffeln —	68	528	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
529	—	—	1	„	Kartoffeln —	48	529	Poremba	K. E.-D. Kattowitz	
530	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	530	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
531	—	—	1	„	Kartoffeln —	42	531	Riemke	„	
532	—	—	2	„	Kartoffeln —	{ 25 45 }	532	Essen Hb.	„	
533	—	—	2	„	Kartoffeln —	{ 70 50 }	533	„	„	
534	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	534	Kiel	K. E.-D. Altona	
535	—	—	1	„	Kartoffeln —	75	535	„	„	
536	—	—	1	Kiste	Kautabak —	7	536	Lobenstein	K. E.-D. Erfurt	
537	—	—	1	—	alter, kupf. Kessel —	7	537	Immelborn	„	
538	—	—	1	—	eiserne Kette —	4	538	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
539	—	—	1	Stück	Kinderpuppenwagen	—	539	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
540	—	—	1	—	Kinderwagendeichsel	0,5	540	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
541	—	—	3	Kisten	leer —	23	541	Neuss	K. E.-D. Köln	
542	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	34	542	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
543	—	—	1	Partie	Klemmplatten —	—	543	Speldorf	K. E.-D. Essen	
544	—	—	1	Pack	5 Körbe —	15	544	Wesel	„	
545	—	—	1	„	Körbe —	6	545	Grohn-Vegesack	K. E.-D. Hannover	
546	—	—	1	—	{ Kohleneimer von Eisenblech }	3	546	Rinteln	„	
547	—	—	1	—	eis. Kugel —	15	547	Littfeld	K. E.-D. Elberfeld	
548	—	—	1	Sack	kleine Kuhhaut —	20	548	Kreuznach	Direktion Mainz	
549	—	—	1	—	Küchentisch —	14	549	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
550	—	—	1	Korb	Lack —	8	550	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
551	—	—	59	—	Laschen —	—	551	Speldorf	K. E.-D. Essen	
552	—	—	200	Stück	Laschen —	2400	552	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
553	—	—	1	—	Lattenverschlag —	48	553	Wesel	K. E.-D. Essen	
554	—	—	1	—	eis. Laufschiene —	18	554	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	5 m lang.
555	—	—	1	Sack	Lederabfälle —	30	555	Triberg	Badische Stsb.	
556	—	—	1	„	Leim —	25	556	Mainz	Direktion Mainz	
557	—	—	1	„	Lumpen —	24	557	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
558	—	—	1	„	Lumpen —	15	558	„	„	
559	—	—	2	Kisten	{ Marmorstücke u. Werkzeug }	222	559	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Würzburg-Sachsenhausen.
560	—	—	1	—	Maschinentheil —	?	560	Lauscha	K. E.-D. Erfurt	
561	—	—	1	Kollo	Maschinentheile —	11	561	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M	
562	—	—	1	—	Maschinentheile —	24	562	Neuss	K. E.-D. Köln	
563	—	—	1	Ballen	Matratze u. Betten —	27	563	Kattowitz	K. E-D. Kattowitz	
564	—	—	1	Sack	Meerrettig —	60	564	Worms	Direktion Mainz	
565	—	—	1	Tafel	Messingblech —	12	565	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
566	—	—	1	Pack	4 Messingknöpfe —	0,5	566	Krefeld	K. E.-D. Köln	
567	—	—	1	„	2 Messingkrahnen —	1	567	„	„	
568	—	—	1	Kollo	Messingschrauben —	4	568	Barmen-Unterb.	K. E.-D. Elberfeld	
569	—	—	2	—	eichene Naturstühle —	14	569	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
570	—	—	1	Sack	Nüsse —	48	570	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
571	—	—	1	—	kl. eis. Ofen —	18	571	Augsburg	Bayerische Stsb.	
572	—	—	1	—	Ofenrohr (Bogenstück)	1	572	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
573	—	—	1	—	Ofentheil —	1	573	Bremerh. Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
574	—	—	1	Verschlag	Ofentheil —	—	574	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
575	schwarz	—	1	Kollo	Ofentheil —	—	575	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	beschr.: Perleberg.
576	—	—	1	—	Ofentheil (Aufsatz)	3	576	Enzberg	Badische Stsb.	
577	—	—	3	—	kl. Pappschachteln bunte Tücher	—	577	Soest	K. E.-D. Cassel	
578	—	—	1	Pack	10 Pfähle —	15,5	578	Ostönnen	K. E.-D. Elberfeld	
579	—	—	1	Kollo	Piassavabesen —	8	579	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
580	—	—	1	—	Plättbank —	—	580	Spandau	K. E.-D. Berlin	
581	—	—	1	Bund	2 Plättbolzen —	4	581	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
582	—	—	3	—	Platten 46 × 37 cm	20	582	Wiesau	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
583	—	—	1	—	Privatdecke —	—	583	Duisburg	K. E.-D. Essen	
584	—	—	2	—	Privatketten —	—	584	Oberhausen	„	
585	—	—	1	—	neuer Puppenwagen	1,5	585	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
586	—	—	1	—	eis. Rad zu einem Laufkrahn	19	586	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
587	—	—	2	—	Rahmkäse —	10	587	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
588	—	—	1	—	Reisekorb —	—	588	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
589	—	—	1	Kiste	Riemscheibe —	84	589	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
590	—	—	1	—	neues eis. Rohr 2,5 m lg., 21 cm ⌀	32	590	Riestedt	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
591	—	—	1	—	eis. Rohr —	3	591	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
592	—	—	1	—	eis. Rohr mit Platte zum Anschreiben	11	592	Cassel Eilg.	K. E.-D. Cassel	
593	—	—	1	—	gusseis. Rohr —	23	593	Gevelsberg Nord	K. E.-D. Elberfeld	
594	—	—	2	—	eis. Rohre —	32	594	Marienberg	Sächsische Stsb.	3 u. 4 m l.
595	—	—	1	Korb	eis. Rohrensätze —	50	595	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
596	—	—	1	—	eiserner Roststab —	20	596	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
597	—	—	1	Pack	1 Rost mit Hebel —	11	597	Neuss	K. E.-D. Köln	
598	—	—	1	Sack	Rüben —	36	598	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
599	—	—	1	Stange	Rundeisen —	14,5	599	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
600	—	—	1	„	Rundeisen —	1	600	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	an einem Ende mit Oese.
601	—	—	2 / 1	— / —	Rungen — / Plättchen —	—	601	Babenhausen	Direktion Mainz	
602	—	—	2	Säcke	leere Säcke —	54	602	Mülheim-Epp.	K. E.-D. Essen	
603	—	—	1	Sack	leere Säcke —	10,5	603	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
604	—	—	3	Bündel	leere Säcke —	50	604	Worms	Direktion Mainz	
605	—	—	1	„	leere Säcke —	8	605	„	„	
606	—	—	1	„	leere Säcke —	27	606	„	„	
607	—	—	1	Pack	leere Säcke —	13	607	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
608	—	—	2	„	leere Säcke —	32	608	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
609	—	—	2	„	Säcke —	27	609	Alfeld	K. E.-D. Cassel	
610	—	—	1	Ballen	Sackleinewand —	16,5	610	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
611	—	—	4	—	Sandsteine —	960	611	Elbing	K. E.-D. Danzig	
612	—	—	1	Sack	Scheuertücher —	20	612	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
613	—	—	3	—	Schieberstrassenkappen	41	613	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
614	—	—	1	—	Schliesskorb —	5	614	Hannover Gep.-Abf.	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
615	—	—	1	Kollo	Schüssel —	4	615	Bayreuth	Bayerische Stsb.	
616	—	—	1	—	gusseis. Schwungrad	15	616	Dinslaken	K. E.-D. Essen	
617	—	—	1	—	Spitzhacke —	—	617	Allendorf a/W.-S.	K. E.-D. Cassel	
618	—	—	1	Stange	Stahl —	18	618	Dresden König Alberthafen	Sächsische Stsb.	
619	—	—	1	Bund	Stahl —	57	619	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
620	—	—	1	Pack in Leinewand	Stahl —	10	620	Laurahütte	K. E.-D. Kattowitz	
621	—	—	2	Bund	eis. Stangen —	13	621	Mainz	Direktion Mainz	
622	—	—	1	„	Stangenstahl —	40	622	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
623	—	—	2	Pack in Stroh	4 Stühle —	13	623	Kobbelbude	K. E.-D. Königsberg	
624	—	—	1	Pack	2 Stühle —	8	624	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
625	—	—	1	Sack	Teppich —	89	625	Nürtingen	Württemberg. Stsb.	
626	—	—	1	—	Tisch —	6	626	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
627	—	—	1	Pack	Tornister —	5	627	Stendal	K. E.-D. Hannover	
628	—	—	1 / 4	— / —	Bleirohr — / Verschlussrollen —	4	628	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
629	—	—	2	—	hölzerne Walzen —	4	629	Flensburg	K. E.-D. Altona	
630	—	—	1	—	alter hölz. Wandschrank mit angenageltem Plättbrett	28	630	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
631	—	—	1	Leinwandsack*)	Wäsche —	8	631	Dornburg	K. E.-D. Erfurt	*) grün gestreift.
632	—	—	1	Korb	Waschschüssel —	8	632	Wanne	K. E.-D. Essen	
633	—	—	1	Pack	6 Weidenkörbe —	13	633	Forchheim	Bayerische Stsb.	
634	—	—	1	Stück	abgedrehtes Eisen, anschein. Welle	49	634	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	1,30 m lang, 2 cm Durchm.
635	—	—	1	Pack	Winkeleisen —	0,5	635	Breslau O./S.	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
636	—	—	1	Bund	Winkeleisen	—	57	636	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
637	—	—	1	—	Winkelmaass	—	12	637	München Centr.	Bayerische Stsb.	
638	—	—	2	—	Zahnräder, gusseiserne		8	638	Immendingen	Badische Stsb.	
639	—	—	1	Kollo	3 Zeichenbretter	—	6	639	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
640	—	—	1	Sack	Zinkabfall	—	54	640	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
641	—	—	2	Brode	Zucker	—	24	641	Zell i. W.	Badische Stsb.	
642	—	—	1	—	Zuckerhut	—	7	642	München Centr.	Bayerische Stsb.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 25. | 29. März 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Die Tariffragen im Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Von **L. Calmar**, Chef des Tarifbüreaus der rumänischen Eisenbahnen.[1])

Nicht um alles zu erschöpfen, was über die Frage der Wegevorschriften bezw. über die bedingungsweise Abänderung dieser Vorschriften durch den Frachtführer gesagt werden könnte — dazu sind die Spalten dieser Zeitung und vielleicht auch die Langmuth der Leser zu kurz —, sondern weil ich, von Treppengedanken heimgesucht, nicht der Versuchung widerstehen kann, auf die im vorigen Aufsatze bereits abgeschlossene Erörterung zurückzugreifen, um zu erzählen, in welcher Weise zuweilen Geschichte — im vorliegenden Falle diejenige des Berner Uebereinkommens — geschrieben wird.

Wer, von edlem Wissensdrange oder auch nur von gewöhnlicher Neugierde getrieben, sich Kunde verschaffen will über das Zustandekommen der Bestimmung, betreffend die bahnseitig vorzunehmende Aenderung der Wegebezeichnung, der muss, ohne Rücksicht darauf, wie er über den Werth jener Vorschrift denkt, an der Quelle schöpfen, m. a. W. in den Protokollen der III. Konferenz (S. 29—31) Belehrung und Aufklärung suchen. In dieser Lage waren alle Kommentatoren, soweit sie nicht, infolge persönlicher Theilnahme an den diesbezüglichen Verhandlungen, Gelegenheit hatten, aus diesen Verhandlungen selbst die erforderliche Kenntniss zu schöpfen, und ebenso werden auch die künftigen Geschichtschreiber des Berner Uebereinkommens verfahren müssen, um zuverlässige Ausgangs- und Anhaltspunkte für ihre Erörterungen zu gewinnen.

Die angeführte Niederschrift hat uns u. a. darüber belehrt, dass in der V. Sitzung ein von Deutschland eingebrachter Antrag abgelehnt worden und ein Gegenantrag der I. Kommission zur Annahme gelangt ist, wonach die Eisenbahn unter der Bedingung

1. dass die Zollabfertigungsstelle unverändert bleibe,
2. die Fracht nicht erhöht und
3. die Lieferfrist nicht verlängert werde,

berechtigt sei, einen anderen, als den vom Versender vorgeschriebenen Weg einzuschlagen.

Aus den Protokollen geht ferner hervor, dass nur die Vertretung Ungarns und, bis zu einem gewissen Grade, auch jene Russlands Bedenken, gegen diesen, eine vollständige und, meines Erachtens, nicht gerade glückliche Neuerung mit sich bringenden Beschluss, geäussert haben. Infolge der von den holländischen, schweizerischen, französischen und belgischen Vertretern ertheilten, übrigens wenig stichhaltigen Aufklärungen, ist jedoch der russischerseits geäusserte Einwand nicht weiter verfolgt, jener der ungarischen Vertretung aber sogar formell fallen gelassen worden.

Schliesslich hat — wie gleichfalls aus der Niederschrift hervorgeht — die Vertretung Deutschlands sich dahin geäussert, dass der von Ungarn hervorgehobene Widerspruch zwischen dem Artikel 15, welcher den Absender ermächtigt, das Gut unterwegs anzuhalten, und dem Antrag der Kommission, nach welchem der Eisenbahn das Recht zustehen soll, einen anderen, als den vom Absender bezeichneten Weg zu wählen, nur ein scheinbarer sei, während die luxemburgische Vertretung, im Gegensatz zu Belgien, der Meinung Ausdruck verlieh, dass über die Rechtzeitigkeit der Anweisung die Eisenbahn nicht zu urtheilen habe, sondern immer verpflichtet sei, diese Anweisung zu befolgen.

Sonst hat niemand in die Debatte eingegriffen, wenigstens nicht, um eine widersprechende Ansicht zu äussern, oder gar zu versuchen, sie zur Geltung zu bringen.

[1]) Siehe auch Nr. 29, 32, 72, 73 und 74 Jahrg. 1898 d. Ztg.

Dies vorausgeschickt, schlagen wir den III. Band des „Corso di diritto commerciale esposto da Ercole Vidari Prof. ordinario di diritto commerciale nella R. Universita di Pavia 4a edizione migliorata ed accresciuta“ auf.

Mit dem ganzen äusseren und inneren Apparat wirklicher Gelehrsamkeit ausgestattet, beschäftigt sich dieses mehrbändige Werk selbstverständlich auch mit dem Transportvertrag. Gründliche Behandlung des Stoffes, welche die neueren italienischen Schriftsteller von ihren deutschen Berufsgenossen gelernt, sowie Klarheit der Darstellung und der Ausdrucksweise, welche sie sich von jeher von den Franzosen angeeignet haben, zeichnen auch diese Arbeit vortheilhaft aus. Nur hat der Herr Professor von Pavia — was wir gleich hier erwähnen wollen — für die „Convenzione internazionale di Berna“ nicht nur keine besondere Vorliebe, sondern, was bedenklicher ist, mitunter nicht einmal das richtige Verständniss. Wesen, Bedeutung und Tragweite dieses Uebereinkommens sind ihm, wenigstens soweit es sich um Fragen handelt, die der Schulweisheit ferne stehen, nicht durchwegs ganz geläufig.

Bei der Kenntniss der einschlägigen italienischen, französischen, deutschen, ja auch der spanischen und englischen Fachlitteratur, welche der Verfasser des „Corso di diritto commerciale“ aufweist, muss es überraschen, dass er die Protokolle der Berner Verhandlungen anscheinend gar nicht gelesen hat; besonders fällt es aber, bei der sonstigen Gründlichkeit seiner Forschungsweise auf, dass er trotzdem Veranlassung nimmt, über die Entstehungsgeschichte des Uebereinkommens — allerdings sehr cavalièrement — zu dociren.

So liest man (S. 699 des dritten Bandes), dass das Berner Uebereinkommen (Artikel 6, Punkt l) auch rücksichtlich der Wegeleitung der Güter von den richtigen Normen abweiche, indem es den Eisenbahnen gestattet, die Güter über einen anderen, als den vorgeschriebenen Weg zu leiten. Das sei aus dem Grunde geschehen, weil die nichtitalienischen Verwaltungen eine derartige Befugniss für ihre eigenen Linien besässen und deshalb die italienischen Eisenbahnen in einer Zwangslage gewesen seien. (Anche per questo riguardo, la Convenzione internazionale di Berna [Art. 6, lett. l] devia da tali norme salutari, e permette alle Amministrazioni di far correre le merci per una via diversa: e ciò perchè, fu detto, le Amministrazioni estere hanno, in genere, tale facoltà sulle proprie linee, nè era quindi possibile all' Italia di fare altrimenti.)

Ich habe bereits nachzuweisen versucht, dass es thatsächlich kein normaler Zustand ist, der da geschaffen wurde, aber es ist entschieden unrichtig, dass die in Frage stehende Bestimmung deshalb in das Internationale Uebereinkommen aufgenommen wurde, weil sie auf den nichtitalienischen Bahnen zur Anwendung gelangt. Letzteres ist überhaupt nicht der Fall; aber selbst wenn dem so wäre, hätte eine derartige Vorschrift im inneren Transportrecht der nichtitalienischen Verwaltungen noch keineswegs die Uebernahme derselben in das internationale Recht zur unbedingten Folge haben müssen. Also, einerseits eine unrichtige Behauptung, andererseits eine falsche Folgerung und vor allem eine gänzliche Unkenntniss der Beziehungen zwischen dem Berner Uebereinkommen und dem internen Transportrecht der verschiedenen Staaten. Im weiteren Verlaufe der Abhandlung wird noch besonders bemerkt, dass niemandem ein Vorwurf daraus gemacht werden könne, wenn bei den bezüglichen Verhandlungen nicht mehr erreicht worden, als es thatsächlich der Fall sei. Es müsse jedoch, heisst es ferner, betont werden, dass eine derartige Abweichung vom italienischen Rechte — trotz der Kautelen, welche auf Antrag der italienischen Vertretung in die Bestimmung aufgenommen worden seien — keineswegs, wie man glauben machen will (?), ein nebensächliches Moment sei, sondern eine ganz bedenkliche Sache. (La qual cosa ammettiamo facilmente, nè muoviamo rimprovero a chiechessia di non avere ottenuto ciò che non si poteva ottenere. Diciamo soltanto che tale deroga al diritto nostro vigente non è di „lieve momento“, come si vorrebbe far credere, ma grave invece; non obstante le garanzie di cui i negoziatori italiani riescirono a circondarla.)

Die Kautelen (garanzie) mit welchen, nach Ansicht des Verfassers, die italienische Vertretung noch grösserem Unheil vorgebeugt haben soll, sind aber die drei bekannten Bedingungen, unter welchen es den Eisenbahnen gestattet ist, das Gut über eine andere Route als die vom Absender vorgeschriebene zu leiten.

Fragen wir aber unsern Professor, was die besprochene Bestimmung eigentlich Bedenkliches (grave) an sich habe, so wird uns die Antwort, dass die Eisenbahn — wenn eine Sendung durch einen unvorhergesehenen Fall oder durch höhere Gewalt auf dem eisenbahnseitig gewählten Wege zu Schaden käme, welcher ihr auf der vom Versender vorgeschriebenen Route nicht zugestossen wäre — die Haftung mit der Begründung ablehnen werde, dass die Routenänderung ein ihr zukommendes Recht sei. Aus diesem Grunde seien die nachträglich aufgenommenen Kautelen gewiss gut, aber nicht genügend. (E queste garanzie, certo, sono buone, ma non bastano.)

Nach dieser Abschweifung glaube ich die Erörterungen wieder aufnehmen zu sollen, wo ich sie im letzten Aufsatz (Nr. 74 v. J.) unterbrochen habe, nämlich bei der Besprechung des Einflusses der Zollamtsvorschriften auf die Wegeleitungen.

Darüber ist viel zu sagen. Nicht etwa weil die Frage an und für sich besonders schwierig oder verwickelt, sondern weil man an ihre Lösung, wie wir sehen werden, nicht allseitig mit der erforderlichen Rücksichtnahme auf sämmtliche in Frage kommenden Grundsätze herangetreten ist.

Wenn wir versuchen die Sache zu klären, so werfen sich zwei Fragen auf:

Welchen Zweck hat überhaupt die Vorschrift im Artikel 6 — Punkt l, Absatz 1, — dass der Frachtbrief die Angabe der Stationen, wo die Zollabfertigung stattzufinden hat, enthalten soll?

Ist es mit der den meisten direkten Tarifen zu Grunde gelegten Verkehrstheilung vereinbar, dem „Verfügungsberechtigten“ oder einem von ihm im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten desselben die Befugniss zu ertheilen, der Zollbehandlung beizuwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifirung des Gutes zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen? (Artikel 10, Absatz 3 und 4)[2].

Stellen wir zunächst fest, wie man überhaupt dazu gekommen ist, die zollamtliche Behandlung der Güter einerseits der Eisenbahn vorzubehalten sozusagen für dieselbe zu monopolisiren, andererseits aber den mit eigenthümlichen Befugnissen ausgestatteten homo novus, genannt „Verfügungsberechtigter“, wie einen Deus ex machina auf den Plan treten zu lassen?

So einfach und glatt, wie man es sich vorstellen würde, ist dies nicht geschehen.

Laut dem vormaligen Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen war die zollamtliche Behandlung der Güter Sache der Partei, welche das Recht hatte, zu diesem Zwecke eine Mittelsperson zu nominiren. Unter gewissen Voraussetzungen wurden jedoch die Zollvorschriften von der Eisenbahn bezw. von einem von ihr bestellten Spediteur erfüllt.[3])

---

[2]) Absatz 3: Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Kommissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Kommissionärs.

Absatz 4: Der Verfügungsberechtigte kann jedoch der Zollbehandlung entweder selbst, oder durch einen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten beiwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifirung des Gutes zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese dem Verfügungsberechtigten ertheilte Befugniss begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.

[3]) Würde auf ausdrücklichen, im Frachtbriefe gestellten Antrag der Versender die Eisenbahn, wenn die vorschriftsmässigen Deklarationen und Legitimationspapiere beigefügt sind, die zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter vermitteln und Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangsabgaben, sowie andere öffentliche Abgaben und Gebühren, soweit sie vorschriftsmässig und nicht am Abgangs- oder Bestimmungsorte zu entrichten sind,

(Die Frage der Haftung werden wir, als nicht zur Sache gehörig, trotz des hervorragenden Interesses, welche sie bietet, sowohl hier, als im weiteren Verlaufe dieser Erörterungen ausschalten.)

Diese Bestimmung hatte für den Frachtführer den Vortheil, dass sie ihm die lästigen, hier und da unter Umständen auch anrüchigen Konsequenzen, welche in früheren Jahren die Verzollungssachen mit sich brachten, vom Leibe hielt. Der Nachtheil der Unterbrechung des Transportes durch das Dazwischentreten der an der Solidarhaftung nicht theilnehmenden Mittelsperson wurde erst später empfunden. Doch scheint derselbe nicht so fühlbar gewesen zu sein, um die maassgebenden Faktoren zu einer durchgreifenden Aenderung des Vorganges zu bestimmen.

Bei der Erstellung der direkten Tarife, welchen eine durch Wegeleitungsvorschriften zum Ausdrucke gebrachte Verkehrstheilung als Basis diente, und deren Durchführung selbstverständlich jedwede Ingerenz der Versender auf die zu wählende Route bedingte, stellte es sich jedoch heraus, dass die Bezeichnung einer Mittelsperson zur Vornahme der Verzollungsvorschriften, einer Wegevorschrift gleichkam, und als solche die Wahrung der vereinbarten Verkehrstheilung in Frage stellte.

Nach manchen Wandlungen und Verhandlungen gelangte man zur Ueberzeugung, dass Verkehrstheilung, d. i. direkter Tarif und Mittelsperson für die Verzollung, sich gegenseitig ausschlossen. Es mussten daher, sowohl der Frachtgeber als auch der Frachtführer, wollten sie direkte Tarife haben, Opfer bringen und zwar der erstere sämmtliche „Vortheile“, die ihm die Mittelsperson verschaffen konnte, der letztere den Vortheil, nichts mit den perhorrescirten Zollsachen zu thun zu haben.

Die mit dem Preisgeben dieses Vortheiles erreichte Eliminirung eines vom Standpunkte der Transporttechnik lästigen, in wirthschaftlicher Hinsicht überflüssigen, mitunter sogar schädlichen Zwischengliedes aus der Kette der durch solidarische Haftung verbundenen Transportanstalten, ist seinerzeit nicht genügend, gewürdigt worden.

Wie dem auch sei, es hiess direkter Tarif oder Mittelsperson. Aut — aut.

Und da das Betriebsreglement, seinem Zustandekommen, sowie seinem Wesen und seiner Natur nach, den Charakter eines Vertrages hatte, bestritt man den Eisenbahnen nicht das Recht, durch eine dem Reglement gleichwerthige Vertragsbestimmung, im behördlichen Wege festzusetzen, dass der Absender, welcher die Wohlthat des direkten Tarifes geniessen will, keine Mittelsperson zur Erfüllung der Verzollungsvorschriften unterwegs vorschreiben dürfe.[4])

Ob diese Vorschrift, deren Nothwendigkeit, nach dem Gesagten, nicht in Frage stehen kann, überall, d. i. in allen Verkehren de jure und de facto bestand, ist mir nicht bekannt.

Wohl weiss ich aber, dass so mancher Kaufmann, welcher die Findigkeit der „Mittelsperson“ in Verzollungskunststücken in Anspruch nahm, diesen zu Liebe, auf den direkten billigeren Tarif verzichtend, der gebrochenen, kostspieligeren Abfertigung den Vorzug gab.

vorschiessen, so übernimmt sie dadurch keine Verantwortlichkeit. Die Eisenbahn ist durch einen solchergestalt gestellten Antrag nicht verpflichtet, die Vermittelung zu übernehmen und ist befugt, dieselbe einem Spediteur zu übertragen, wenn keine Mittelsperson im Frachtbriefe genannt ist (§ 51 Ab. 2).

[4]) Rien n'empêche les Compagnies d'insérer dans les tarif spéciaux internationaux une clause qui leur réserve le droit d'assurer les opérations de douane, à l'exclusion de tout intermediare.

Cette condition doit être respectée par les tribunaux, quand elle a été dûment homologuée par le Ministre des travaux publics: en demandant le bénéfice des tarifs qui la contiennent, les expéditeurs se sont engagés à s'y soumettre; elle s'impose au public et à l'autorité judiciaire; elle a force obligatoire pour tous.

(Urtheil des französischen Kassationshofes, angeführt von A. Picard. — Traité des chemins de fer. — Band IV Seite 875.)

Auf diese Weise wurden den direkten Verbänden viele Sendungen entzogen, die Quotisirung des Verkehres alterirt, dem nimmersatten Fiskus so manches Schnippchen geschlagen, und die öffentliche Moral . . . . . Doch wer kümmerte sich darum? Minima non curat praetor.

Das war so ziemlich die Situation als die oben wiedergegebene Vorschrift des Internationalen Uebereinkommens in Kraft trat, und deren an Sprüngen von einem Extrem ins andere reiche Entstehungsgeschichte folgende ist:[5])

Schweizerischer vorläufiger Entwurf.	Entwurf, aufgestellt von den deutschen Kommissarien.
Artikel 2 (Inhalt des Frachtbriefes)	
h) Das ausführliche Verzeichniss der für die zoll- und steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere.	h) Das Verzeichniss der für die etwaige zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere, sowie die etwaige Bezeichnung einer Mittelsperson.
Artikel 6 (Begleitpapiere)	
In Ermangelung entgegenstehender Vereinbarungen oder besonderer Verfügungen seitens des Absenders oder des Empfängers haben die Eisenbahnen auf deren Kosten und gegen eine feste Taxe die erforderlichen Vorkehren für die Erfüllung der gesetzlichen Formalitäten bezüglich derjenigen Güter zu treffen, welche einer zoll- oder steueramtlichen oder allgemein polizeilichen Kontrole unterliegen	. . . .
Die Bahnverwaltungen haben . . . . , wenn der Absender keinen Spezialbevollmächtigten bezeichnet hat und die Zollbehörden Schwierigkeiten machen, alle nöthigen Vorkehren für die Erhaltung der Waare und die Hebung der Schwierigkeiten zu treffen.	Für die Besorgung der zoll- und steueramtlichen oder polizeilichen Behandlung der Güter kann im Frachtbriefe seitens des Absenders eine Mittelsperson bezeichnet werden. Ist dies nicht geschehen oder ist die Eisenbahn ausdrücklich um die Vermittelung ersucht, so steht ihr frei, solche einem Spediteur zu übertragen oder selbst zu übernehmen. . . . .

Der schweizerische Entwurf legt der Eisenbahn, in Ermangelung entgegenstehender Vereinbarungen oder besonderer Verfügungen seitens der Parteien, die Verpflichtug auf, die Verzollung zu besorgen, räumt jedoch dem Versender die Befugniss ein, hierzu eine Mittelsperson zu bestellen.

Der deutsche Entwurf gibt ebenfalls dem Versender das Recht, eine Mittelsperson zu bezeichnen, stellt es jedoch der Eisenbahn frei, die Verzollung selbst zu besorgen, oder einen Spediteur damit zu betrauen, falls der Versender keine Mittelsperson bezeichnet oder die Eisenbahn um die Vermittelung ersucht haben sollte.

Von der ersten Konferenz ist nur soviel zu erwähnen, dass sich die französische, italienische und belgische Vertretung für die Zulassung von Vermittlern ausgesprochen haben; dass ferner letztere der Ansicht war, dass die Eisenbahn nicht verpflichtet sei, für Rechnung des Versenders die zollamtliche Behandlung zu besorgen, und dass schliesslich der diesbezügliche deutsche Gegenentwurf zur Annahme gelangte.

[5]) Es wird zur Vermeidung von Wiederholungen erinnert, dass das Uebereinkommen in drei Konferenzen verhandelt worden ist und dass den Berathungen der ersten Konferenz ein vorläufiger Entwurf der Schweiz und ein Gegenentwurf Deutschlands zu Grunde lag.

So im Jahre 1878.

Im Jahre 1881 sollte es anders, ja ganz anders werden.

In der That stellte in der dritten Sitzung der zweiten Konferenz die Vertretung Hollands den Antrag, von der Zulassung einer Mittelsperson abzusehen, und begründete denselben, im Gegensatz sowohl zum schweizerischen als auch zum deutschen Entwurf, mit der Motivirung:

„dass die Zulassung eines Intermediärs die Verantwortlichkeit der Bahn in unnöthiger Weise erschwert, da diese selbst überall in der Lage sei, jene Formalitäten besorgen zu können."

Die schweizerische Delegation äusserte sich jedoch dahin, dass man es dem Handel überlassen müsse, ob er sich einer Mittelsperson bedienen wolle, was für ihn von grossem Werth sei und stellte daher, mit Rücksicht darauf, dass das Gut anlässlich der bezüglichen Verrichtungen der Mittelsperson nicht aus dem Besitze der Bahn gehen müsse, den Antrag, folgende Formulirung anzunehmen:

„Der Versender hat das Recht, eine Zwischenperson zu bezeichnen, der die Mitwirkung bei Ermittelung der Zollgebühren zusteht. Diese Mitwirkung gibt aber kein Recht zur Besitznahme des Gutes."

Nachdem sich die deutsche Delegation gegen das Wegfallen des Intermediärs aussprach und eine, aus den Vertretungen Deutschlands, Russlands, der Schweiz, Ungarns und Frankreichs bestehende Kommission die Meinung abgab, dass die Eisenbahnbediensteten sich ebenso gut als Mittelspersonen dazu eignen, die Zollbehandlung vorzunehmen und die Interessen des Versenders der Zollverwaltung gegenüber zu vertreten, und dass zu berücksichtigen sei, dass die Wirksamkeit und der Nutzen einer Mittelsperson sich fast auf nichts reduziren würde, wenn man derselben nur das Recht einräumen würde, bei der Zollbehandlung anwesend zu sein und dieselbe zu kontroliren, ohne dabei eine selbständige Verantwortlichkeit zu übernehmen,

nachdem, ferner, Frankreich, Belgien und Ungarn für die Ausschliessung jedes Intermediärs eintraten, und

bei einer inzwischen erfolgten Abstimmung sich auch Oesterreich der obigen Ansicht anschloss,

wurde schliesslich folgender Wortlaut angenommen:

„Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe einem Kommissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. Im letzteren Falle hat sie hierbei die Pflichten eines Kommissionärs.

Der Verfügungsberechtigte kann jedoch der Zollbehandlung beiwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifirung des Gutes zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese, dem Verfügungsberechtigten ertheilte Befugniss begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen."

Dem gefassten Beschlusse entsprechend, ist selbstverständlich auch im oben angeführten Entwurfe zu Art. 2 des Vorschlages der deutschen Kommissarien die in Aussicht genommene Bezeichnung einer Mittelsperson in Wegfall gekommen.

In kurzen Worten ausgedrückt, ist die eine Hauptrolle spielende Mittelsperson des schweizerischen und des deutschen Entwurfes vom Schauplatze verschwunden und an deren Stelle der „Verfügungsberechtigte" getreten.

(Schluss folgt.)

Der Grundsatz der Selbstthätigkeit im Eisenbahnsignalwesen.

In den unter vorstehender Ueberschrift veröffentlichten Ausführungen des Herrn Professor A. Birk in Nr. 21 d. Ztg. wird den Eisenbahnverwaltungen gewissermaassen der Vorwurf gemacht: „ökonomische Bedenken, konservativer Geist oder Zweifel und Misstrauen" hätten sie bisher abgehalten, „selbstthätige Signaleinrichtungen in ernster und ausdauernder Weise zu erproben", auch wird gesagt: Zweifel an der „verlässlichen Wirkung" selbstthätiger Signaleinrichtungen seien, wie durch die bisher gemachten Erfahrungen auf französischen, englischen und namentlich amerikanischen Eisenbahnen bewiesen worden sei, nicht begründet. Solche Ausführungen dürfen doch nicht unwidersprochen bleiben. Gerade aus der von Birk erwähnten trefflichen Arbeit Kohlfürst's „Ueber die bisherigen Versuche mit elektrischen Zugtelegraphen" geht schlagend hervor, dass die Bestrebungen, den Zug ohne unmittelbare persönliche Einwirkung vor Gefahr zu warnen und nach Bedarf zum Halten zu bringen, trotz einer sehr reichhaltigen Musterkarte von Erfindungen und zahlreichen ernsten und ausdauernden Versuchen auf diesem Gebiete eben gerade wegen der nicht immer verlässlichen Wirkung aller betreffenden Vorrichtungen bisher ohne durchschlagenden Erfolg geblieben sind und auch jene sehr beschränkte Zahl von Einrichtungen, die von Kohlfürst als mehr oder minder verlässlich bezeichnet wird, hat es trotz der ausgedehnten Versuche zu einem Dauererfolge und weiterer Verbreitung nicht gebracht, weil die damit erhofften Vortheile betriebssicherheitlicher Art eben thatsächlich nicht eingetreten sind.

Alle jene Einrichtungen, welche die Mitwirkung von Personen ganz ausschliessen wollen, namentlich jene selbstthätigen Blockeinrichtungen, durch welche die Blockwärter entbehrlich werden sollen, und die man ja allerdings in Nordamerika vielfach findet, sind auf Strecken zur Einführung gekommen, auf denen nach Zeitfolge gefahren wird oder wo das bedingte Blocksystem als zulässig gilt, und sind auch nur bei einem System möglich, bei dem ein Haltsignal ohne ausdrücklichen Befehl überfahren werden darf, wenn eine gewisse Zeit verstrichen ist oder wenn der Lokomotivführer kein Hinderniss bemerkt. Beim unbedingten Blocksystem ist dagegen die Ausschaltung der Blockwärter unthunlich, denn sonst müsste der Betrieb zum vollständigen Stillstand kommen, wenn wegen irgend einer Störung oder Unregelmässigkeit, wie sie leider auch bei elektrischen Anlagen nicht zu vermeiden sind, die selbstthätigen Signaleinrichtungen auf Halt fallen. Wir halten aber in Deutschland das Fahren nach Zeitfolge und das bedingte Blocksystem für betriebsunsicher und daher ist auch die Einführung selbstthätiger Blockeinrichtungen nach amerikanischem Muster, d. h. ohne alle Blockwärter, die nur bei Preisgabe unseres unbedingten Blocksystemes möglich wäre, aus betriebssicherheitlichen Gründen nicht zu empfehlen. Erfahrungen auf Strecken mit Zeitfolge und bedingtem Blocksystem beweisen für die Güte und Brauchbarkeit solcher Einrichtungen gar nichts.

Die Amerikaner haben ihre selbstthätigen Blockeinrichtungen auch in erster Linie unter dem Gesichtspunkte eingeführt, die Blockwärter zu ersparen, nicht unter dem die grösstmögliche Betriebssicherheit zu erreichen, und sind sich der Mängel des bedingten Blocksystemes sehr wohl bewusst. Aber gegenüber dem früher in Nordamerika fast allgemein üblichen reinen Zeitfolgesystem ohne alle Blockeinrichtungen ist das bedingte Blocksystem ja immerhin als ein Fortschritt zu bezeichnen. Für uns aber, die wir seit lange zu der Raumfolge und dem unbedingten Blocksystem übergegangen sind, würde die Einführung von Einrichtungen, welche die Preisgabe dieser Errungenschaften zur Voraussetzung hätten, einen sehr bedauernswerthen Rückschritt bedeuten. Dieser Rückschritt wäre um so grösser, als

wir in dem vierfeldrigen Blocksystem von Siemens & Halske eine Einrichtung besitzen, bei der, gleichfalls unter Mitwirkung des Zuges, jede Gefährdung durch menschliche Schwäche ausgeschlossen und die den amerikanischen rein selbstthätigen Blockanlagen betriebstechnisch weit überlegen, wenn allerdings auch mit höheren Betriebskosten verbunden ist. Es sind daher nicht „ökonomische Bedenken", wohl aber sehr berechtigte Zweifel und ein sehr erklärliches Misstrauen gegen die allezeit „verlässliche Wirkung" und Brauchbarkeit jener selbstthätigen Einrichtungen, die uns trotz ausdauernder und ernster Versuche und trotz aller anderwärts gemachten Erfahrungen, ihrer Einführung höchst bedenklich gegenüber stehen lässt. Blum.

Nachrichten.

Deutschland.

— Im preussischen Herrenhause wurde am 23. d. Mts. der Staatsvertrag zwischen Preussen und Hamburg über die **Umgestaltung der Hamburger Bahnanlagen** angenommen. Die Annahme empfahl der Berichterstatter Oberbürgermeister Dr. Giese-Altona mit folgenden Worten: „Mit hoher Freude muss es jeden erfüllen, der einen Einblick in die augenblicklichen Verkehrsverhältnisse auf den preussischen Bahnen in Hamburg hat, dass endlich in den unhaltbaren Zuständen daselbst Wandel geschaffen wird, und ich glaube, jeder wird diese Freude theilen, der als einfacher Reisender gezwungen war, die Hamburger Bahnhöfe zu besuchen. Nach sehr langwierigen und mühevollen Verhandlungen sind endlich, wie ich hoffe, nach beiden Seiten befriedigende Abmachungen zustande gekommen, die getragen sind von einem weiten Blick für die Entwickelung des sich in Hamburg konzentrirenden Weltverkehres, die auch zu gleicher Zeit wesentlich der Sparsamkeit dadurch Rechnung tragen, dass nur die zur Zeit unbedingt nothwendigen Anlagen geschaffen werden sollen. Nöthig ist diese Umgestaltung ebensowohl mit Rücksicht auf den im Norden gesteigerten Verkehr des mächtigen Handelsemporiums an der Elbe wie auch mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit der preussischen Bahnen, und diesen beiden Gesichtspunkten scheint mir denn auch in durchaus gerechter Weise bei der Vertheilung der Lasten, die diese Abmachungen mit sich bringen werden, Rechnung getragen zu sein. Beiden Parteien werden sehr grosse Opfer auferlegt, auch dem Hamburgischen Staat. Ich bin fest überzeugt, dass diese grossen Opfer für die preussische Bahnverwaltung gute Früchte tragen werden, und wenn sie, wie ich von Herzen hoffe, die hohe Blüthe des Hamburgischen Staatswesens weiter fördern und steigern werden, so werden sie dadurch auch dem gesammten deutschen Vaterlande zu gute kommen. Die Einzelbestimmungen des Vertrages berücksichtigen im wesentlichen nur preussische Interessen. Es wird darin eine dem Hamburgischen Staate zustehende Abgabe für den auf Hamburgischem Gebiet liegenden Theil der Bahn von Stade nach Cuxhaven durch eine feste jährliche Rente von 1 500 ℳ. abgelöst. In diesem Vertrage verzichtet der Hamburgische Staat ferner auf ein ihm zustehendes Ankaufsrecht für den Theil der Bahn von Venlo nach Hamburg, welcher auf Hamburgischem Gebiet liegt, und endlich betrifft der Vertrag die Verbindungsbahn in Hamburg. Es werden nämlich die von Süden und Norden in Hamburg einmündenden preussischen Staatsbahnen durch Schienenstränge verbunden, die sogenannte Hamburgische Verbindungsbahn, die dem Hamburgischen Staate eigenthümlich gehört und bisher mit einer zweijährigen Kündigung vom preussischen Staate angepachtet war. Nunmehr ist die Kündigungsklausel beseitigt und die Verbindungsbahn dauernd von Preussen in Benutzung genommen, was für die Durchbildung der preussischen Bahnanlagen absolut nothwendig erscheint."

— Am 24. d. Mts. beendete das preussische Herrenhaus die **Berathung des Eisenbahnetats.** Herr von Tschammer empfahl der Eisenbahnverwaltung, während der Erntezeit von den Streckenarbeiten ein Drittel zu beurlauben, damit sie sich an den Erntearbeiten betheiligen können. Damit würde den Grundbesitzern ein wesentlicher Dienst geleistet werden; sie würden dann weniger auf ausländische Arbeiter zurückzugreifen haben. Minister Thielen erklärte darauf, bereits Verfügungen erlassen zu haben, dass kein Arbeiter angenommen werden soll, der aus dem Kontraktbruche kommt. Die Beurlaubung von Arbeitern zu Erntearbeiten soll erfolgen, soweit das Interesse des Dienstes es gestattet. Herr von Tschammer dankte dem Minister für das Entgegenkommen und bat nur, solche Arbeiter zu beurlauben, die nachweisen, dass sie zu Erntearbeiten angenommen sind. Im übrigen wurden nur einige örtliche Wünsche geäussert.

— **Militäranwärter im preussischen Staatsbahndienst.** Die Aenderung, welche mit dem Verzeichniss der den Militäranwärtern im Staatseisenbahndienst vorbehaltenen Beamtenstellen kürzlich vorgenommen worden ist, hat in den betheiligten Kreisen mehrfach eine Beurtheilung erfahren, die beweist, dass der Zweck der Maassnahme und deren Einfluss auf die Anstellungsverhältnisse der Beamten nicht richtig gewürdigt werden. Dabei wird insbesondere der Besorgniss Ausdruck gegeben, dass die Aenderung des Stellenverzeichnisses eine erhebliche Verschiebung der Anstellungsaussichten unter den Militär- und Civilanwärtern zur Folge haben werde. Diese Besorgniss ist indess nicht begründet.

Bisher bestand im mittleren nichttechnischen Eisenbahndienst für jeden der drei Dienstzweige: den Bahnhofs-, Abfertigungs- und Büreaudienst, ein besonderer Ausbildungsgang. Demnach beschränkte sich der Regel nach die Aussicht der Beamten auf Anstellung und Beförderung auf einen dieser Dienstzweige. Sämmtliche Stellen des Bahnhofsdienstes waren ausschliesslich, die Stellen des Abfertigungs- und des Büreaudienstes zur Hälfte den Militäranwärtern vorbehalten. Die einseitige Ausbildung der Beamten und die ungleiche Stellenvertheilung in den einzelnen Dienstzweigen beschränkten die Eisenbahnverwaltung in einer zweckmässigen Verwendung des Personals. Es erschien daher angezeigt, in beiden Richtungen eine Aenderung eintreten zu lassen. Demnach sollen fortan die Dienstanfänger des mittleren nichttechnischen Dienstes ausnahmslos in allen in Betracht kommenden Dienstzweigen ausgebildet werden, so dass sie die förmliche Befähigung für den gesammten mittleren nichttechnischen Dienst erwerben und je nach dem dienstlichen Bedürfniss in jedem Dienstzweige selbstständig zu verwenden sind. Damit nun — entsprechend der einheitlichen Ausbildung — die Beamten ohne Unterschied, ob sie zu den Militär- oder Civilanwärtern gehören, nach Bedarf in jedem Dienstzweige angestellt und befördert werden können, mussten die Stellen anderweit zwischen den beiden Klassen der Berechtigten vertheilt werden; denn bisher waren die Stellen des Bahnhofsdienstes den Militäranwärtern ausschliesslich vorbehalten. Diese Stellen sind jetzt zum Theil, und zwar von den Beförderungsstellen die Hälfte, von den anderen Stellen ein Drittel den nichtversorgungsberechtigten Anwärtern zugänglich gemacht, die Militäranwärter aber durch Mehrzuweisung von Stellen des Abfertigungs- und des Büreaudienstes entschädigt.

Wenn sich auch nach dem neuen Stellenverzeichniss die Anzahl der formell den Militäranwärtern vorbehaltenen Stellen um ein geringes vermindert hat, so liegt hierin für die Militäranwärter doch materiell keine Einbusse. Denn die bisher vorbehaltene Stellenzahl pflegte in verschiedenen Bezirken von ihnen nicht voll in Anspruch genommen zu werden, so dass beispielsweise in den Direktionsbezirken Essen (Ruhr), Elberfeld und Kattowitz in Ermangelung von Militäranwärtern regelmässig Nichtanstellungsberechtigte in erheblicher Zahl angenommen werden mussten.

Die neue Einrichtung bringt sowohl für die Militäranwärter als auch für die neben ihnen in Betracht kommenden Anwärter eine Erweiterung der Aussichten auf Anstellung und Beförderung mit sich, gereicht mithin jeder Anwärterklasse zum Vortheil. Freilich ist bei einer solchen von allgemeinen Gesichtspunkten getragenen Neuordnung des Ausbildungs- und Anstellungswesens der mittleren Beamten nicht zu vermeiden, dass einzelne Anwärter, welche nach ihrer Befähigung und Ausbildung nur für einen Dienstzweig in Betracht kommen, während der Uebergangszeit langsamer aufrücken. Gegenüber den Vortheilen, welche die Gesammtheit aus der Neuregelung der Anstellungsverhältnisse zieht, lässt sich aber dieser Nachtheil von den Betheiligten um so eher ertragen, als die Aussichten der nur auf einen Dienstzweig beschränkten Anwärter durch Vermehrung der Beförderungsstellen fortgesetzt verbessert werden. So sind beispielsweise für den Abfertigungsdienst im Jahre 1898 120 und im Jahre 1899 110, sowie für den Stationsdienst im Jahre 1898 28 und im Jahre 1899 64 Beförderungsstellen in Zugang gebracht worden.

— **Radfahrerabtheile in den Zügen der Reichseisenbahnen.** Vom 1. April d. J. tritt versuchsweise in den Zügen der Reichseisenbahnen eine neue Einrichtung — Radfahrerabtheile — in

Kraft. In den meisten Zügen, welche Wagen III. Klasse führen, auf den Strecken von Strassburg nach Basel, Weissenburg, Saargemünd, Avricourt und Luxemburg, befindet sich ein Wagen, in den zwei Abtheile III. Klasse mit Einrichtungen zur Befestigung von je vier einsitzigen Zweirädern angebracht sind. Die Abtheile sind aussen mit der Inschrift „Radfahrer" versehen. Im Innern ist eine Bank zum Aufklappen eingerichtet. Zwei Räder können in ihrer Längsrichtung am Vorderrad, die beiden anderen waagerecht am Rahmen aufgehängt werden. Kürzlich fand eine Besichtigung dieser neuen Wagen statt, zu welcher die Mitglieder des Deutschen Radfahrer-Bundes und andere Radfahrer eingeladen waren. Die praktische Einrichtung dieser Radfahrerabtheile fand allseitigen Beifall. Eine vorgenommene Probe bewies, dass das Einsteigen von vier Radfahrern und das Einladen und Befestigen ihrer Räder, ebenso wie das Ausladen und Aussteigen kaum die Zeit von 45 Sekunden beanspruchte. Für die Benutzung dieser Abtheile ist von den Reisenden ein Zuschlagsbillet für Schnellzüge im Minimalbetrage von 20 ₰ zu lösen, wogegen jede weitere Bezahlung für die Beförderung der Räder fortfällt. Es ist zu wünschen, bemerkt dazu der „Deutsche Radfahrer-Bund", dass diese Einrichtung auch auf anderen Bahnen Einführung findet.

— Die Gesellschaft der **westfälischen Landes-Eisenbahn** beruft eine ausserordentliche Generalversammlung zum 21. April mit der Tagesordnung: Ausdehnung des Unternehmens auf den Bau und Betrieb der Linien von Sennelager nach Wiedenbrück, von Borken nach Burgsteinfurt mit Abzweigung von Stadtlohn nach Vredengen und von Beckum-Ennigerloh nach Münster; Ausdehnung des Unternehmens auf die Uebernahme des Baues und des Betriebes von Kleinbahnen für Rechnung dieser Kleinbahnunternehmungen; Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft.

— Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen gab ihren äusseren Stellen die zwischen den betheiligten deutschen Bundesregierungen vereinbarten **Bestimmungen über die planmässige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten und Bediensteten** bekannt, mit dem Beifügen, dass wegen Durchführung derselben besondere Vollzugsvorschriften erlassen werden würden und dass daher bis zum Erscheinen derselben noch nach den seither für die Bemessung der täglichen Dienstzeit des Eisenbahnpersonals gültigen Normen weiter zu verfahren sei. — Das Wesentlichste aus den neuen Bestimmungen ist folgendes: 1. Beim Stationspersonal soll die durchschnittliche tägliche Dienstdauer 8 Stunden, die Dauer einer einzelnen Dienstschicht 10 Stunden nicht überschreiten, wenn der Dienst eine ununterbrochene angestrengte Thätigkeit erfordert, ausserdem kann erstere bis zu 12, letztere bis zu 14, bei einfachen Betriebsverhältnissen wie namentlich Nebenbahnen letztere auch bis zu 16 Stunden ausgedehnt werden. 2. Bei Bahnwärtern und Haltepunktwärtern soll die Dauer der täglichen Dienstschicht 14 Stunden nicht überschreiten, kann jedoch bei einfachen Betriebsverhältnissen bis zu 16 Stunden ausgedehnt werden. 3. Beim Zugbegleitungspersonal soll die tägliche Dienstdauer im monatlichen Durchschnitte nicht mehr als 11 Stunden betragen und die einzelne Dienstschicht 16 Stunden nicht überschreiten; ferner soll auf eine längere Dienstschicht in der Regel eine längere Ruhe in der Heimath folgen, die soweit möglich, in die Nachtzeit zu legen ist; auch soll die dienstliche Inanspruchnahme dieses Personals zur Uebernahme und Uebergabe der Geschäfte vor und nach der Fahrt als Dienst angerechnet werden. 4. Beim Lokomotivpersonal soll die tägliche Dienstdauer im monatlichen Durchschnitte nicht mehr als 10 Stunden, bei einfachen Betriebsverhältnissen bis zu 11 Stunden betragen; die einzelne Dienstschicht soll 16 Stunden nicht überschreiten und auf eine längere Dienstschicht in der Regel wie beim Zugpersonal eine längere Ruhe in der Heimath und soweit möglich in der Nachtzeit folgen; die dienstliche Inanspruchnahme vor und nach der Fahrt wird wie beim Zugbegleitpersonal angerechnet.

Ausser vorstehendem ist hinsichtlich der Ruhetage bestimmt, dass jeder im Betriebsdienste ständig beschäftigte Beamte oder Bedienstete monatlich mindestens zwei Ruhetage erhalten soll, und nur bei einfachen Betriebsverhältnissen, namentlich auf Nebenbahnen kann die Zahl der Ruhetage bei dem Personal Ziffer 1 und 2 auf einen im Monate eingeschränkt werden. Als Ruhetag gilt nur eine Dienstbefreiung von mindestens 24 Stunden. Im allgemeinen gilt als Ruhezeit jeder von Dienst oder Dienstbereitschaft freie Zeitabschnitt, der in ununterbrochener Folge beträgt: bei dem Personal unter 1. und 2. mindestens 8 Stunden, bei jenem unter 3. und 4. mindestens 8 Stunden, wenn die Ruhe in der Heimath, mindestens 6 Stunden, wenn die Ruhe ausserhalb der Heimath verbracht wird.

— Der **Wagenbestand der bayerischen Staatsbahnverwaltung** am Schlusse des Jahres 1898 gegenüber dem Jahre 1897 ist folgender:

	1897	1898	demnach 1898
1. Für die normalspurigen Strecken:			
Personenwagen	3 524	3 592	+ 68
Postwagen	339	346	+ 7
Gepäckwagen	818	882	+ 64
bedeckte Güterwagen	8 995	9 426	+ 431
offene Güterwagen	6 401	7 195	+ 794
Langholzwagen	1 894	2 094	+ 200
Schienen- und Plattformwagen	590	840	+ 250
Viehwagen	91	89	— 2
Güterwagen für besondere Zwecke (Bier-, Kühl-, Geflügel-, Eier-, Torf-, Fäkalien-, Theer- usw. Transportwagen)	2 009	1 973	— 36
Privatwagen (Bier-, Theer-, Petroleum- usw. Transportwagen)	827	855	+ 28
zusammen	25 488	27 292	+ 1 804
2. Für die schmalspurige Strecke:			
Personenwagen	5	8	+ 3
Gepäckwagen	2	4	+ 2
Güterwagen	5	17	+ 12
Transporteure	18	48	+ 30
zusammen	30	77	+ 47

Demnach beträgt der Gesammtzuwachs an Wagen usw. 1 851 Stück.

— **Im württembergischen Eisenbahnetat für die Etatsjahre 1899 und 1900** ist die Herabsetzung der Taxen im Personenverkehr bei sämmtlichen staatlichen Nebenbahnen auf die Sätze der Hauptbahnen mit einem Ausfall an den Einnahmen von 30 000 ℳ jährlich und die Ermässigung der Nebenbahnzuschläge im Güterverkehr bei denjenigen Nebenbahnen, deren Reinerträgniss nach dem Durchschnitt der letzten drei Jahre eine mindestens 3 % Rente aus dem verzinslichen Theil ihres Anlagekapitals abwirft, mit dem Ausfall an den Einnahmen von 22 000 ℳ jährlich, je mit Wirkung vom 1. April 1899 an vorgesehen.

Für beide Etatsjahre sind erstmals eingestellt, je 10 000 ℳ für Gewährung von drei Tagen Urlaub im Jahre unter Fortbezahlung des Tagelohnes an Arbeiter mit mindestens dreijähriger Arbeitszeit, ferner je 3 500 ℳ für Bewilligung von Belohnungen an Arbeiter des Betriebs-, Bahnbewachungs- usw. Dienstes mit einer längeren Arbeitszeit als 25 Jahren, im gleichen Umfang wie bei den Werkstättenarbeitern, bei welchen diese Einrichtung seit längerer Zeit besteht.

— **Dienstwohngebäude und Badeanstalten für Bedienstete der württembergischen Staatsbahnen.** Der Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1897 enthält eine Uebersicht über sämmtliche im Eigenthum der Eisenbahnverwaltung befindlichen Dienstwohngebäude sowie an Bedienstete und Arbeiter vermiethete Gebäude. Danach betrug die Gesammtzahl dieser Gebäude 204, der Bauaufwand 6 985 837 ℳ, die Zahl der Wohnungen 1 033, davon vermiethet 640, Dienstwohnungen 393. In die Uebersicht sind nicht aufgenommen die Verwaltungsgebäude, Bahnwärterhäuser sowie die besonders errichteten Bauamtsgebäude.

Badeanstalten für Bedienstete und Arbeiter waren vorhanden an acht Orten (Dienstwohngebäuden, Bahnhöfen, Werkstätten), die Zahl der abgegebenen Bäder betrug 20 426.

— Ueber die projektirte **Schwebebahn durch den Plauenschen Grund und nach Dresden** erfahren die „Dr. N." folgendes: Durch den Plauenschen Grund herein bis zum Felsenkeller soll die Bahn zum Theil dem Laufe der Weisseritz folgen, zum Theil über Grundstücke geführt werden. Vom Felsenkeller bis zum Treffpunkte der Falken- und Kirchstrasse in Plauen ist ein Tunnel gedacht, und nun soll die Bahn in der Höhe von 4,5—5 m über dem Strassenniveau bis zum Postplatze in Dresden geführt, dort wieder unterirdisch nach dem Pirnaischen Platze geleitet werden und als Hochbahn von hier ihren Weg über Blasewitz nach Pirna nehmen. Die Kosten der Bahn sind auf 750 000 ℳ für das Kilometer veranschlagt. Da die nach Elberfeld-Barmen abgesandte Kommission, um die im Betriebe befindliche Schwebebahn in Augenschein zu nehmen, dem Unternehmen sehr sympathisch gegenübersteht, so ist der Bau der projektirten Schwebebahn durch den Plauenschen Grund als gesichert zu betrachten.

— Unberechenbar sind die Beweggründe, von denen sich die **Börsenspekulation** zuweilen leiten lässt. Mit Vorliebe diskontirt sie vage Aussichten der Zukunft. Als die europäischen Mächte zur Auftheilung Chinas schritten, ging man an den europäischen Börsen in die Hausse, zunächst in Montan- und

Eisenbahnpapieren, weil man meinte, dass nunmehr von heute bis morgen unermessliche Bestellungen an Maschinen, Eisenbahnbedarf u. dergl. aus China eintreffen würden. Zu ähnlichen Hoffnungen liess man sich auch durch den Bau der sibirischen Bahn hinreissen, aus dem schliesslich Deutschland so wenig Nutzen gezogen hat. Auch die Anwesenheit von Cecil Rhodes in Berlin wurde von der Börsenspekulation fruktifizirt, zumal es hiess, dass der grosse afrikanische Projektemacher in ernsthafte Unterhandlungen mit der Berliner Hochfinanz getreten wäre. Kurze Zeit vorher hatten einige Spekulanten an der Berliner und an der Wiener Börse eine Aeusserung des Ministers Thielen im preussischen Abgeordnetenhause bei der Berathung des Eisenbahnetats zu Kurstreibereien verwerthet. In der Sitzung vom 1. d. Mts. hatte Minister Thielen nach dem stenographischen Berichte gesagt:

„Unsere Verwaltung steht unter dem Einflusse des gewaltigen Verkehrsaufschwunges, der sich seit einigen Jahren in unserem Vaterlande vollzieht, einem Einflusse, der sich in allen Verhältnissen der Verwaltung geltend gemacht, der die Einnahmen, aber auch die Ausgaben erhöht hat, der Anforderungen, welche an die sämmtlichen Beamten der Verwaltung, vom niedrigsten bis zum höchsten, haben gestellt werden müssen, in ganz ausserordentlicher Weise angespannt hat. Es ist nicht vorauszusetzen, dass in demselben Maasse das noch in infinitum fortgehen würde, aber auf der anderen Seite fehlen doch bis jetzt alle Momente, aus denen man schliessen könnte, dass für die Verkehrsfluth der Moment des Tidewechsels eintrete und statt der Fluth sich die Ebbe bemerkbar machen sollte; im Gegentheil, es ist anzunehmen, dass wenigstens für die nächste Zukunft der Verkehrszuwachs wahrscheinlich noch stärker sein wird, als in der Vergangenheit.“

Aus diesen wohlerwogenen Aeusserungen suchen einzelne Börsenblätter dem Minister einen Vorwurf zu machen, indem sie behaupten, er habe, anstatt den Spekulationseifer der Börse einzudämmen, ihn noch „geschürt“, er habe den günstigen Charakter der wirthschaftlichen Konjunktur gar nicht genug hervorzuheben gewusst und verabsäumt, zu betonen, dass auf solche Konjunkturen auch Rückschläge erfolgen. Dieser Vorwurf ist, wie die stenographischen Berichte ergeben, gänzlich unbegründet. Nicht der Minister hat sich eine Versäumniss zu schulden kommen lassen, sondern die betreffenden Blätter, da sie offenbar die Worte des Ministers nicht genau gelesen haben. Ob sich die fraglichen Blätter zu einer Richtigstellung ihrer irreführenden Auslassungen veranlasst sehen werden?

— Im Centralverein zur Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt erörterte man kürzlich die Frage der Ertheilung von **Kanalkonzessionen** durch die Regierung. In Preussen war der Kanalbau von jeher Sache des Staates. Nach dem Referate des Justizrathes Dr. Alexander-Katz wäre an dem Grundsatze festzuhalten, dass ein wirthschaftlicher Kanal sich selbst amortisiren werde, was aber nur dann erreicht werden könne, wenn man die Konzessionen an Privatunternehmer, an Korporationen, Kreise, Städte oder Aktiengesellschaften abgebe. Dann würden zuerst die nutzbringenden und später auch die weniger nutzbringenden Wasserstrassen sicher gebaut werden. Vor der Hand ist diese Frage gegenstandslos, da bisher in Deutschland wie mit wenigen Ausnahmen auch anderwärts Privatunternehmer sich noch nicht geneigt gezeigt haben, in Rücksicht auf die geringe Rentabilität der Kanäle, sich um Konzessionen für Kanalbauten zu bewerben. Graf Arnim empfahl an Stelle des Prinzipes der Konzessionen nach dem Vorgange Oesterreichs, Italiens, Amerikas und Australiens die Regelung der Materie auf Grund des Privatrechtes.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungs- und Baurath Petri, bisher Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion Essen, ist zum Geheimen Baurath und vortragenden Rath beim Reichseisenbahnamt ernannt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— Zufolge einer von der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen getroffenen Verfügung wurden bisher alljährlich seitens der Bahnverwaltungen im Laufe des Monates Januar Ausweise über den Stand der längs der Bahn vorhandenen **Weiden-, Obst- und Wildbaumkulturen** vorgelegt. Diese Ausweise liessen entnehmen, dass den auf die thunlichste Förderung und Ausnutzung solcher Anlagen gerichteten Intentionen der Aufsichtsbehörde seitens der Verwaltungen Rechnung getragen wird.

Da aber naturgemäss infolge der bereits erfolgten Ausnutzung der hierbei in Betracht kommenden Grundflächen in den letzten Jahren nur noch sehr geringfügige, wohl mehr von den Witterungseinflüssen abhängige Schwankungen zur Nachweisung gelangten, so hat sich das Eisenbahnministerium veranlasst gefunden, für die Folge von der Vorlage der bezeichneten Ausweise unter der Voraussetzung abzusehen, dass die Verwaltungen auch fernerhin diesen Anpflanzungen stete Aufmerksamkeit widmen werden. Hierüber hat sich das Eisenbahnministerium vorbehalten, fallweise Berichte einzuholen.

— **Motoren für leichte Eisenbahnzüge in kurzen Strecken.** Bekanntlich wurden seitens des Eisenbahnministeriums Versuche in der Richtung angeordnet bezw. gestattet, um zu erproben, ob nicht auf Strecken mit schwachem Verkehr kleine Züge mit leichten Motoren in Betrieb gesetzt werden könnten, womit den Wünschen des Publikums nach häufigeren Zugverbindungen unter Wahrung der gebotenen Oekonomie Rechnung getragen werden könnte. Der eine dieser Versuche mit den von dem elektrotechnischen Etablissement Krizik in Prag konstruirten, mit Akkumulatoren versehenen und mit einer Dynamomaschine ausgerüsteten Personenwagen ist, wie bereits mitgetheilt, gegenwärtig im Zuge und es lässt sich über die Resultate derselben ein abschliessendes Urtheil noch nicht abgeben. Dagegen haben die auf der Strecke Heiligenstadt-Prater-Lagerhaus der Donauuferbahn mit dem „Trakteur“, einem Dampfmotor nach dem System „Serpollet“, unternommenen Versuche ein unbefriedigendes Ergebniss geliefert, da sich die Kosten unverhältnissmässig hoch stellen.

— **Die Unterstützung der Lokalbahnen in Böhmen.** Dem Berichte, welchen der Landesausschuss dem böhmischen Landtage, betreffend die Unterstützung der Eisenbahnen niederer Ordnung, vorgelegt hat, sind folgende Mittheilungen zu entnehmen: Mit Ende 1898 wurden im ganzen Lokalbahnen in einer Gesammtlänge von 1 435 km mit einem gesammten Anlagekapital von 81 340 000 fl. (46 668 fl. für das Kilometer) sichergestellt bezw. unterstützt. Die Jahresleistung des Landes beläuft sich auf 1 700 000 fl. (1 182 fl. für das Kilometer). Der Zuwachs gegen das Jahr 1897 beträgt 266 394 fl. Wird nun als Grundlage der Landesumlage die für das Jahr 1899 berechnete Gesammtsumme der direkten Steuern im Betrage von 30 700 000 fl. angenommen, so repräsentirt die Jahresleistung des Landes eine 5,53 % Landesumlage. Die vorstehende Berechnung gibt, wie der Bericht des Landesausschusses ausführt, zu ernsten Betrachtungen Anlass, namentlich wenn dabei auch die unerfreuliche Lage der Landesfinanzen berücksichtigt wird. Es darf dabei nicht übersehen werden, dass die vom Lande gewährten Baarbeträge eine Kapitalsinvestition repräsentiren, welche unstreitig lange Jahre hindurch ohne Erträgniss bleiben wird. Auf eine Rückstellung der geleisteten Garantievorschüsse kann während einer langen Zeit überhaupt nicht gerechnet werden.

— **Die steierischen Landesbahnen.** Der Bericht des Landesausschusses an den Landtag über die Betriebsergebnisse der Landesbahnen theilt mit, dass im Stande der Angelegenheit wegen Verpachtung der schmalspurigen Landesbahnlinien an die Südbahngesellschaft eine wesentliche Aenderung eingetreten sei, da das Eisenbahnministerium gelegentlich anderweitiger Verhandlungen die Südbahn bewogen habe, unter bestimmten Voraussetzungen zur theilweisen Deckung des Abganges der zur Verzinsung und Amortisation der Anlagekapitalien dieser Landesbahnen nöthigen Beträge Zuschüsse zu leisten. Die Verhandlungen wegen des Abschlusses eines diesbezüglichen endgültigen Uebereinkommens sind bereits eingeleitet. Der Landesausschuss spricht schliesslich der mit der Führung der Agenden der Landesbahnen betrauten Abtheilung der Generaldirektion der Südbahn für die besondere Aufmerksamkeit, welche sie stets den Interessen des Landes widmete, den Dank aus. Ferner ist dem Berichte zu entnehmen, dass die Ergebnisse der Landesbahnen mit Ausnahme der Linie Kapfenberg-Au-Seewiesen wenig befriedigend, ja sogar bei den Lokalbahnen Cilli-Wöllan und Pöltschach-Gonobitz schlecht waren. Nach dem auf Grund der provisorisch aufgestellten Einnahmeberechnungen kalkulirten Erträgnisse werden jedoch für das Jahr 1898 ausschliesslich der Linien Cilli-Wöllan und Pöltschach-Gonobitz bei sämmtlichen anderen Lokalbahnen, auch bei der Murthalbahn, bessere Ergebnisse zu verzeichnen sein.

— **Lokalbahnprojekt Lambach-Haag.** Dem Vernehmen nach steht die Konzessionirung der in dem Gesetze, betreffend die im Jahre 1898 sicherzustellenden Lokalbahnen, enthaltenen normalspurigen Lokalbahn Lambach-Haag in nächster Zeit bevor. Die wirklichen Kosten sind mit 839 000 fl. veranschlagt. Der Staat übernimmt die Garantie für Verzinsung eines Vorzugskapitals von 550 000 fl., das Land hat einen Beitrag von 50 000 fl. beschlossen, während seitens der Lokalbahninteressenten der Betrag von 250 000 fl. gezeichnet worden ist.

— **Eine Kleinbahn von Berg Isel nach Igels.** Das Projekt einer schmalspurigen Bahn niederer Ordnung von der Station Berg Isel der Lokalbahn Innsbruck-Hall nach Schloss Ambras und von dort nach Igels ist, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" meldet, seiner Realisirung so nahe gerückt, dass der Abschluss der Konzessionsverhandlungen demnächst bevorsteht. Die Bahn, welche als Adhäsionsbahn hergestellt werden soll, ist für den Fremdenverkehr der Stadt Innsbruck und des von dieser Lokalbahn zu durchziehenden Gebietes von Wichtigkeit und wird zweifellos zur Hebung von Igels erheblich beitragen. Die Konzessionswerberin, die Stadtgemeinde Innsbruck, welche sich an den Kosten der Bahn mit dem Beitrage von 150 000 fl. betheiligt, beabsichtigt die Bahn in der ersten Hälfte des nächsten Jahres dem Verkehre zu übergeben, da sie von dem Durchgangsverkehre, der sich aus Anlass der Pariser Weltausstellung über Innsbruck ergeben dürfte, für die neue Bahn eine lebhafte Frequenz erhofft. Es ist die Umwandelung des Unternehmens in eine selbständige Aktiengesellschaft in Aussicht genommen. Der Betrieb soll mit jenem der Lokalbahn Innsbruck-Hall vereinigt werden.

— **Elektrische Kleinbahn Rumburg-Warnsdorf.** Das Eisenbahnministerium hat die Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von den betheiligten Gemeinden vorgelegten generellen Projektes für eine mit einem Meter Spurweite auszuführende, elektrisch zu betreibende Kleinbahn mit theilweiser Strassenbenutzung von der Station Rumburg der böhmischen Nordbahngesellschaft nach Warnsdorf zum Anschlusse an die Station Warnsdorf der vorbezeichneten Gesellschaft und der sächsischen Staatsbahnen und von hier zur österreichisch-sächsischen Reichsgrenze in der Richtung gegen Gross-Schönau im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision bezüglich der auf österreichischem Gebiete gelegenen Strecken der gegenständlichen Projektslinie einzuleiten. Diese Amtshandlung ist im Anschlusse an die gleichartige Amtshandlung, welche bezüglich des von der Aktiengesellschaft Oesterreichische Eisenbahnverkehrsanstalt überreichten ähnlichen Projektes angeordnet wurde, durchzuführen.

— **Wiener Stadtbahn.** Die Arbeiten auf der unteren Wienthallinie nehmen, dank den ausgezeichneten Witterungsverhältnissen, einen so befriedigenden Fortgang, dass an der Eröffnung dieser Linie im Laufe des Juni nicht zu zweifeln ist. Demgemäss wird auch den sich aus der Eröffnung dieser Linie ergebenden Betriebsverhältnissen seitens der Staatseisenbahnverwaltung ein reges Interesse zugewendet, und es werden schon jetzt alle Vorkehrungen in Erwägung gezogen und vorbereitet, welche sich mit Rücksicht auf die zu erwartende Steigerung des Verkehres als nothwendig ergeben. Diese Steigerung lässt es als geboten erscheinen, das Hochstmaass der Leistungsfähigkeit namentlich der Linie M e i d l i n g (Hauptstrasse) - H ü t t e l d o r f in Betracht zu ziehen, in welche die Wienthallinie und die Gürtellinie einmünden. Die seinerzeitigen theoretischen Studien haben als das Höchstmaass der Leistungsfähigkeit dieser Linie 20 Züge in der Stunde ergeben, was also der Abwickelung des Zugverkehres in Intervallen von je drei Minuten gleichkommen würde. Wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" meldet, haben in der letzten Zeit wiederholte kommissionelle Probefahrten stattgefunden, welche den Zweck hatten, an der Hand praktischer Versuche festzustellen, ob dieses Höchstmaass der Leistungsfähigkeit thatsächlich erreichbar sei. Die vorgenommenen Probefahrten haben im ganzen ein befriedigendes Resultat ergeben, so dass im Bedarfsfalle die Abwickelung des Zugverkehres auf der genannten Linie in Intervallen von drei Minuten wird eingeleitet werden können. Bezüglich der in der Station Meidling (Hauptstrasse) einmündenden unteren Wienthallinie und Gürtellinie wird darauf Bedacht genommen werden, dass der Verkehr auf der ersteren voraussichtlich ein erheblich umfangreicherer sein dürfte als auf der letzteren. Die Dirigirung der Züge dürfte etwa in der Art erfolgen, dass auf der unteren Wienthallinie je drei Züge in Intervallen von drei Minuten verkehren und sodann ein Intervall von sechs Minuten eintreten würde, während die Züge auf der Gürtellinie in Intervallen von je 12 Minuten verkehren sollen. Selbstverständlich gilt das von den Stunden des stärksten Verkehres bezw. den Sonn- und Feiertagen. Was die Tarife anbelangt, so ist vorerst eine Aenderung der Einheitstaxen nicht in Aussicht genommen.

— **Zuschlag für mit Fahrkarten III. Klasse in Wagen II. Klasse der Wiener Stadtbahn betroffene Reisende.** Nach den Zusatzbestimmungen zu § 21 des österreichischen Betriebsreglements ist auf den österreichischen Eisenbahnen von solchen Reisenden, welche in einer höheren als der Klasse betroffen werden, auf welche ihr Fahrtausweis lautet, der doppelte Unterschied zwischen den Gebühren für die betreffenden Wagenklassen, mindestens aber der Betrag von 6 Kr. zu entrichten. Für den inneren Verkehr der Wiener Stadtbahn wurde diese Bestimmung vor einiger Zeit dahin abgeändert, dass der Reisende, welcher mit Fahrkarte III. Klasse in der II. Klasse betroffen wird, nur den einfachen Preisunterschied nachzuzahlen habe. Nunmehr hat sich die Staatseisenbahnverwaltung veranlasst gesehen, in den erwähnten Fällen auch für die Wiener Stadtbahn eine strengere Bestimmung einzuführen und werden mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. im inneren Verkehre der Wiener Stadtbahn Reisende, welche mit einer Fahrkarte III. Klasse in der II. Wagenklasse angetroffen werden, ausser der Differenz des Fahrpreises einen Zuschlag im Betrage von 2 Kr. zu entrichten haben.

— Wie bereits mitgetheilt, beabsichtigt die österreichische Staatseisenbahnverwaltung in grösseren Städten, in denen die Bahnhöfe ungünstig gelegen sind, Güterabfertigungsstellen an hierzu geeigneten Punkten des Stadtgebietes zu errichten. Unter anderem wird am 1. April d. J. ein **Stadtbüreau der österreichischen Staatsbahnen im Centrum Wiens** eröffnet, welches als selbständiges Aufgabeamt der österreichischen Staatsbahnen, d. i. als selbständige Versand-, Abfertigungs-, Kartirungs- und Verrechnungsstelle fungiren, die Nachnahmenauszahlung und den Ausgleich von Frankaturrechnungen vornehmen und nachstehende Agenden ausüben wird: 1. die Ausgabe von Fahrkarten nach grösseren Stationen des In- und Auslandes; 2. die Entgegennahme von Bestellungen zusammenstellbarer Fahrscheinhefte und Ausgabe derselben; 3. die Aufnahme und eisenbahnmässige direkte Abfertigung von Reisegepäck, welches zum Versand ab Wien Westbahnhof oder Kaiser Franz Josephbahnhof bestimmt ist, und 4. die Aufnahme und eisenbahnmässige direkte Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern in allen Relationen, in welchen dieselbe von den genannten Wiener Bahnhöfen möglich ist, und zwar nach den ab diesen Stationen gültigen Tarifsätzen.

Auf Verlangen des Aufgebers werden Reisegepäck sowie Eil- und Frachtstückgüter auch aus dessen Wohnung oder Geschäftslokale abgeholt. Die diesfälligen Anmeldungen können schriftlich, mündlich oder telephonisch unter genauer Angabe der Adresse innerhalb der Amtsstunden des Stadtbüreaus erfolgen.

— **Konzessionirung elektrischer Strassenbahnen.** Nachdem die Konzessionsverhandlungen in Betreff der Wiener elektrischen Strassenbahnen zum Abschlusse gekommen sind, werden nunmehr, wie das „Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnblatt" meldet, in allernächster Zeit eine Reihe von Strassenbahnkonzessionen, deren Erledigung durch die Verhandlungen über die Konzessionirung des Wiener elektrischen Strassenbahnnetzes zurückgehalten war, ertheilt werden. Es sind dies die Konzessionen für die elektrischen Strassenbahnen in T r i e s t, für die elektrischen Bahnen in P r a g, für die elektrischen Bahnen in K r a k a u, während die Konzessionirung der elektrischen Kleinbahnen in A u s s i g bereits zur Thatsache geworden ist. Prag und Aussig erhalten die Steuerbefreiung für die Dauer von 25 Jahren, Triest und Krakau für die Dauer von 15 Jahren. Es erscheint von Interesse, darauf hinzuweisen, dass der bisherige Werdegang der elektrischen Strassenbahnen in Oesterreich vier Haupttypen der Realisirung gezeigt hat. Es hat bisher entweder ein Privatunternehmen sich in eine elektrische Kleinbahn umgewandelt, wie dies in Graz oder Triest der Fall ist, oder es hat die Gemeinde die Konzession erworben und den Bau und Betrieb an ein Privatunternehmen pachtweise übertragen, wie in Wien; es hat ferner die Gemeinde die Konzession erworben mit dem Entschlusse, den Bau und Betrieb selbst zu führen, wie dies in Prag der Fall ist; endlich ist der Fall gegeben, dass die Gemeinde die Konzession auch für Bau und Betrieb erworben und sodann sämmtliche Rechte und Pflichten an eine Aktiengesellschaft übertragen hat, wie in Reichenberg. Auch die Konzessionirung der elektrischen Strassenbahnen in B r ü n n dürfte in nicht ferner Zeit zu erwarten sein.

— **Ungarisch-rumänischer Eisenbahnanschluss über den Ghymespass.** Wie aus Budapest gemeldet wird, soll bereits in den ersten Tagen des Monats April der neue rumänische Eisenbahnanschluss über den Ghymespass hergestellt sein. Der Zolldienst wird auf rumänischer Seite in der Station Palanka, auf ungarischer Seite in der Station Csik versehen werden. Eine gemeinsame Grenzstation ist demnach nicht in Aussicht genommen.

— Im ungarischen Abgeordnetenhause hielt der neue **Handelsminister Hegedüs** gelegentlich der Verhandlung über das 1899 er Budget eine bemerkenswerthe Rede, in welcher er die **finanzielle Lage der ungarischen Staatsbahnen** eingehend erörterte. Er wies eingangs seiner Ausführungen auf die ungünstigen Schlussergebnisse des Staatsbahnbetriebes im Jahre 1897 und deren Ursachen hin. Im Jahre 1897 war das Ergebniss um 3 500 000 fl. schlechter als im Jahre 1896. Hierbei wirkten insbesondere drei Faktoren mit, und zwar zunächst die Mehrkosten von mehr als 1 000 000 fl. infolge der ausserordentlichen

Schneeverwehungen. Weiter sei zu berücksichtigen, dass das Frühjahr auf eine sehr günstige Ernte deutete und in der Geschäftswelt sowie in der Presse Rufe nach Vermehrung des Wagenparkes zu Tage traten. Es wurde die Anschaffung neuer Wagen beschleunigt. Die Ernte fiel aber schlecht aus und die Wagen fanden keine genügende Ausnutzung. Diese Anschaffung verursachte eine Mehrausgabe von 1 700 000 fl. Der Rückgang des Getreideverkehres um 70 000 Wagen brachte eine Mindereinnahme von nahezu 3 000 000 fl., wozu noch der Rückgang der Schweineausfuhr von 1 200 000 Stück auf 200 000 Stück im Jahre 1897 kam. Alle diese Umstände seien vorübergehender Natur gewesen und können für die Beurtheilung des 1899 er Budgets keinen Maassstab bilden. Was das Jahr 1898 anbelangt, so stellen sich die Roheinnahmen auf 98 000 000 fl. Für 1899 seien 100 800 000 fl. präliminirt und hofft der Minister, dass diese Einnahmeziffer auch erreicht werden wird.

Was die Ausgaben anbelangt, so erörterte der Minister insbesondere den Einfluss der staatlichen Betriebsführung der Vizinalbahnen auf den Rückgang des Erträgnisses der Staatsbahnen seit dem Jahre 1894. Als das Nettoergebniss im Jahre 1894 noch sehr günstig war, umfasste das Netz der Vizinalbahnen, welches die Staatsbahnen im Betriebe hatten, nur 26,45 % des Staatsbahnnetzes, während es heute 43,7 % ausmacht. Der Minister erklärte, dass er weit davon entfernt sei, die volkswirthschaftliche Bedeutung der Vizinalbahnen und die Nothwendigkeit ihrer Unterstützung seitens des Staates zu verkennen. Er fühle sich aber verpflichtet, den Umstand festzustellen, dass den Staatsbahnen aus dem Betriebe der Vizinalbahnen ein bedeutendes Defizit erwächst.

Neben den volkswirthschaftlichen Aufgaben haben die Staatsbahnen auch soziale Aufgaben zu erfüllen. Jetzt, wo die Organisation der Staatsbahnen sich so schön entwickelt und gefestigt hat, haben die Staatsbahnen nach Anschauung des Ministers auch die Aufgabe, auf die Ernährung der Städte, auf die Verbesserung der Arbeiterverhältnisse, auf die Entwickelung der ungarischen Badeorte sowie auf die Gruppirung und Entwickelung der Fabriken einzuwirken und ferner anderen Faktoren gegenüber Schonung zu üben, auf welche man bisher nicht genügend Bedacht genommen habe, so z. B. auf die Entwickelung der privaten Schifffahrt in der Tarifpolitik; denn es müsse die parallele Entwickelung aller Faktoren angestrebt werden, und es sei unmöglich, den einen dem anderen zu opfern.

Eine hochbedeutsame Aufgabe komme den Staatsbahnen in betreff der gesünderen Entwickelung des Getreidehandels zu. Auch in dieser Hinsicht sei schon viel geschehen und dürfe man die Thatsache nicht übersehen, dass derzeit schon 17 Magazine und 3 Lagerhäuser im Dienste der Staatsbahnen stehen. Aber die Organisation dieser Speicher sei keine genügende, auch ihre Anzahl keine ausreichende; in dieser Hinsicht dürfe jene Bewegung, welche die ungarischen Landwirthe mit so viel Ausdauer und Hingebung betreiben, auf volle Unterstützung des Ministers rechnen.

In Gemeinschaft mit dem Ackerbauminister werde der Handelsminister dahin streben, dass bei den Bahnhöfen der Staatsbahnen, wo es möglich sei, durch Gebäude, wo angängig durch Manipulation oder durch Ausweichgleise, durch Begünstigungen in den Manipulationskosten und durch Refaktien die Vermehrung der Speicher gefördert werde.

Der Minister ging sodann eingehend auf die viel umstrittene Frage der Vizinalbahnen über. Er schickte voraus, dass man in Ungarn auf diesem Gebiete allzu rapid und vielleicht allzu systemlos fortgeschritten sei. Abgesehen davon, dass heute die Staatsbahnen schon einen Komplex von 5 500 km Vizinalbahnen verwalten, seien derzeit noch 9 500 km Vizinalbahnen theils in Vorbereitung, theils in einem schon sehr fortgeschrittenen Stadium. Die jährliche Dotation von 600 000 fl. sei dermaassen gebunden, dass zur freien Verfügung für 1899 55 000 fl., für 1900 62 000 fl. und für 1901 80 000 fl. verbleiben. Der Minister glaubte, dass man mit dem bisherigen System nicht länger fortfahren dürfe.

Bei der Gründung und dem Bau von Vizinalbahnen sei nicht gerade ökonomisch und nicht immer den lokalen Interessen entsprechend vorgegangen worden; die Finanzirung aber war sehr schlecht. Nicht dass blos die Fundirung der Papiere eine sehr schwache war, sondern die Angelegenheit sei von schwachen Händen, so zu sagen ohne jede Organisation, ohne jede Voraussicht geführt worden; demzufolge drücken diese Papiere nicht nur im Lande selbst den Markt, sondern man könne sagen, sie haben auch im Lande einen sehr schlechten Eindruck zurückgelassen. Ferner sei nicht immer der Wunsch der lokalen Interessenten, das Bedürfniss, maassgebend gewesen; man baute oft da, wo es nicht nothwendig war und baute dort nicht, wo es nothwendig war. In dieser Beziehung müsse ein gewisses System befolgt werden. Nur so könne man eine feste Grundlage des Vizinalbahnnetzes und der Finanzirung schaffen. Es sei ja recht schön, wenn die Komitate über Hals und Kopf den Wegebaufonds mit Vizinalbahnkosten belasten. Dieser Fonds sei jetzt bis zur Höhe von 32 000 000 fl. gebunden. Was werde da aus den Strassen? Aus welchen Mitteln werde man sie bauen? Deshalb müsse man bei der Belastung dieses Fonds in der Folge streng und vorsichtig vorgehen, um nicht durch Sicherung des einen Zweckes den anderen zu nichte zu machen.

In Ungarn werden die Vizinalbahnen allgemein normalspurig gebaut. Wo der grosse Verkehr und der strategische Gesichtspunkt allerdings in Frage kommen, sei es allerdings nothwendig, dass die Anschlusslinien so gebaut werden; warum man aber in Gebirgsgegenden, in entlegenen Gegenden oder für den Gebrauch von Fabriken nicht schmalspurige Bahnen bauen soll, sei nicht einzusehen. Dort also, wo die erwähnten Gesichtspunkte wegfallen, müsse man der schmalspurigen Bahn den Vorzug geben. Das sei ökonomischer und einfacher.

— **Personalnachrichten.** Der Generaldirektor der Buschtêhrader Eisenbahn Dr. Hugo B ö h m wurde durch Verleihung des Titels eines Regierungsraths ausgezeichnet.

Vereinsausland.

— Die „Köln. Ztg." schreibt: Das Unglück von Forest rückt auch die Frage der den Maschinisten auf der belgischen Staatsbahn zugestandenen **„Belohnungen für regelmässige Fahrt"** in den Vordergrund. Hat ein Zug Verspätung, und sei es auch durch Nebel oder Schnee, so fällt die Belohnung weg. Der Maschinist wird auf diese Weise verleitet, selbst unter ungünstigen Fahrtverhältnissen auf Kosten der Sicherheit der Reisenden die grösste Geschwindigkeit anzustreben, da ihm anderenfalls ein wesentlicher Theil seines mageren Einkommens verloren geht.

— Vor einigen Tagen wurden die neuen **Ventilationsanlagen im Gotthardtunnel** probeweise in Funktion gesetzt. Nach Ansicht des Oberingenieurs Schrafl bewähren sie sich ausgezeichnet.

— **Die englische Grosse Centralbahn.** Die Direktion der Bahn macht soeben bekannt, dass sie zunächst, wie es auch sonst bei neu eröffneten Bahnen üblich ist, die durchgehenden Züge mit nur mässigen Geschwindigkeiten verkehren lassen will. Der vorläufige Fahrplan bleibt nur für die Zeit von der Eröffnung (15. März) bis zum 30. Juni d. J. in Kraft. Vom 1. Juli d. J. an werden mehr und schnellere Züge von und nach London verkehren.

Die Verwaltung handelt klug, wenn sie zunächst noch vorsichtig ist, bis sich der Bahnkörper mehr befestigt hat, ehe sie sich auf Wettfahrten der auf den Nachbarlinien üblichen Art einlässt. Die Entfernung zwischen Marylebone (dem Londoner Endbahnhof) und Manchester wird in den Fahrplänen auf 206 Meilen (331,5 km) angegeben. Diese Entfernung wird in 5 Stunden zurückgelegt bei 41,1 Meilen (66 km) Geschwindigkeit. Auf den anderen Linien der Gesellschaft beträgt die Geschwindigkeit 34, 38 und 40 Meilen (55, 61 und 64 km). Man kann durchschnittlich mit 40 Meilen (64 km) rechnen, was für eine neu erbaute Linie gewiss zufriedenstellend ist. Die gewöhnlichen Anhaltestationen an der neuen Linie sind Leicester, Nottingham (Arkwright Street, bis die grosse Centralstation vollendet sein wird) und Sheffield. Von diesen ist Leicester, der erste Anhaltepunkt der Schnellzüge von London, zweifellos der wichtigste. Gegenwärtig nehmen ausserdem fast alle durchgehenden Züge Aufenthalt in Aylesbury, Brackley, Rugby, Lutterworth und Loughborough.

— Wie schon in Nr. 23 S. 383 d. Ztg. nach Konsulatsberichten gemeldet wurde, hat die **englische Midlandlinie**, da sie ihr dringendes Bedürfniss nicht in England selbst decken konnte, **Lokomotiven in Nordamerika** bestellt und inzwischen neue Aufträge, alles in allem auf 40 Stück folgen lassen, da die nordamerikanischen Lokomotiven ihren Ansprüchen auf Güte, Preis und Raschheit der Lieferung vollkommen genügten. Diese Begünstigung der nordamerikanischen Lokomotiveneinfuhr ist eine unmittelbare Rückwirkung der verschiedenen grösseren Arbeiterausstände, durch welche die englische Maschinenindustrie mehr oder minder lahm gelegt wurde. Aus dem gleichen Grunde hat auch die Einfuhr nordamerikanischer Kohlen nach Europa an solche Plätze, wo bisher ausschliesslich englische Kohle herrschte, zugenommen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass der Verlust der englischen Kohlenindustrie ein dauernder ist, wenn die nordamerikanische Steinkohle ebenso preiswürdig und ausserdem regelmässiger geliefert wird wie die englische.

— Eine **„Kommission zur Regulirung des Getreidehandels"** tagt bereits seit einiger Zeit in Petersburg, um die wichtige Frage zu beantworten: Wie lässt sich der darniederliegenden Landwirthschaft aufhelfen, indem man den Getreidehandel regulirt?

Es ist also beabsichtigt, rückwärts von den Handelsplätzen aus auf die Produktion und die Produzenten zu wirken, indem man die Möglichkeit einer nutzbringenderen Verwerthung der geernteten Früchte ermöglicht.

Die Aufgabe ist nicht leicht zu lösen und aus den vielen „Berichten in der amtlichen „Handels- und Industriezeitung“ ist zu erkennen, wie weite Kreise die Hauptfrage zieht, wie viele wichtige Nebenfragen zur Erörterung kommen und wie schwierig es werden wird eine befriedigende Lösung zu finden. Der Bau von Elevatoren nicht nur an den grossen Handelscentren und Hafenplätzen, sondern auf den kleinen Eisenbahnstationen im Produktionsgebiete selbst ist in Vorschlag gebracht; die Beleihung des Getreides nach der Einlagerung soll in ausgedehntem Maasse stattfinden; zur Hebung des Werthes des Getreides auf dem Weltmarkte sollen bestimmte Ausfuhrbedingungen entworfen werden, denen die Qualität des Getreides entsprechen muss, wenn es zur Ausfuhr zugelassen werden soll usw. usw.

Bei diesen Berathungen kam dann die Kommission auch unvermeidlich auf die leidige Eisenbahnfrage und man musste sich schliesslich sagen, all die schönen Pläne, wenn sie auch noch so vollkommen zur Ausführung gelangen, können verhältnissmässig wenig nutzen, wenn die Eisenbahnen im entscheidenden Augenblicke den Dienst versagen. Es wurde daher eine Subkommission gebildet, und derselben aufgetragen, diejenigen Forderungen zu formuliren, die erfüllt werden müssen, um die Missstände zu beseitigen, die einer regelmässigen und gleichmässigen Abwickelung des Getreidehandels hinderlich entgegen stehen.

Die Kommission stellte in dieser Beziehung die folgenden Punkte auf:

I. Der Anhäufung des Getreides auf den Stationen muss vorgebeugt werden, weil sie die Händler und Landwirthe völlig der Möglichkeit berauben, Geschäfte auf Termin abzuschliessen und Dampfer zu chartern, dem ganzen Getreidehandel und der gesammten Landwirthschaft nicht zu ersetzende Einbussen zufügen und ausserdem in vielen Fällen durch die lange dauernden Lagerungen des Getreides auf den Abfertigungsstationen die Qualität desselben leidet und infolgedessen der Werth sinkt.

Auf Grund dieser Erwägungen erachtet die Subkommission, um die Getreideanhäufungen und ihre Folgen, wenn nicht völlig zu beseitigen, so doch wenigstens bedeutend abzuschwächen, für nothwendig:

1. die Erhöhung der Transportfähigkeit der Bahnen, die die Produktionsgebiete des Getreides mit den Häfen und Residenzen verbinden, d. h. Vergrösserung ihrer Fahrparks, Verstärkung der Durchlassfähigkeit dieser Bahnen, insonderheit der Hauptlinien, die zu den baltischen Häfen führen, und entsprechende Erweiterung und Entwickelung der Residenz- und Hafenstationen und Häfen;

2. die Vergrösserung und gehörige Herrichtung der Stationsspeicher auf denjenigen Stationen, wo Anhäufungen erfahrungsgemäss häufig stattzufinden pflegen und ebenso in den Residenzen und Häfen;

3. eine richtigere und gleichmässigere Vertheilung der Wagen zum Transport von Steinkohlen und von Getreide;

4. die Zulassung eines Vertreters der örtlichen Landschaften oder der Landwirthe zu den örtlichen Eisenbahnverwaltungen, damit diese Vertreter rechtzeitig den Verwaltungen die Menge der bevorstehenden Getreidezufuhr zu den einzelnen Stationen, wie auch die Erfordernisse und Besonderheiten des in Frage kommenden Produktionsgebietes mittheilen und damit ferner auf solche Weise sowohl die örtlichen Verwaltungen, wie auch die Centralorgane rechtzeitig die Möglichkeit erhielten, auf den Bahnen für die bevorstehende verstärkte Getreidebewegung die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen und damit gleichfalls bei Vertheilung der Wagen auf die Stationen nach Möglichkeit die Angaben der erwähnten Vertreter der Landwirthschaft berücksichtigt werden könnten;

5. dass, falls der Absender eine beliebige Umwegsroute vorschreibt, was ihm durch das Gesetz und die bestehenden Tarifregeln freigestellt ist, eine solche Forderung von der Bahn unweigerlich erfüllt würde.

II. Die Lieferfrist muss sichergestellt und abgekürzt werden, namentlich für die gewöhnlichen Güterzüge. Ausserdem wäre es aber dringend erwünscht, dass es gestattet werden würde, Getreide in beschleunigten Güterzügen wenn auch zu einem höheren Frachtsatze zu befördern. Nur muss die Lieferfrist wesentlich abgekürzt werden, ohne dass die Forderung einer eilgutmässigen Beförderung erfüllt zu werden braucht.

III. Die Entschädigung für Gewichtsverlust der Getreidesendungen, der während des Transportes eintritt, soll möglichst ohne Kürzung erfolgen. Zu dieser Forderung der Subkommission theilte der anwesende Vertreter des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten mit, dass gegenwärtig bereits die Frage bearbeitet wird, betreffend die Feststellung voller Verantwortung der Bahnen für einen Gewichtsverlust des Getreides, das zu den Häfen befördert wird, ähnlich dem Verfahren, wie es schon längst beim Transport von Getreidesendungen in der Richtung nach Danzig und Königsberg festgestellt ist, und dass die Entscheidung dieser Frage mit der Errichtung eines Institutes vereidigter Wäger in den Häfen zusammenhängt.

Das sind die wichtigsten Punkte, die hervorgehoben zu werden verdienen, von deren Erfüllung man sich in maassgebenden Kreisen eine Besserung der Verhältnisse verspricht.

Diese Wünsche zeigen aber auch gleichzeitig all die wunden Punkte, über die auch wir schon wiederholt berichtet und wiederholt darauf hingewiesen haben, wie sehr Handel und Verkehr unter dem Mangel an rollendem Inventar, unter der ungenügenden Leistungsfähigkeit der Bahnen usw. zu leiden hat. Das, was die vorbezeichnete Subkommission übrigens in Bezug auf den Getreidehandel zu bemängeln hat, kann zweifellos ohne einen Fehler zu begehen verallgemeinert werden.

Ob aber das Ministerium der Verkehrsanstalten die Möglichkeit haben wird, die Wünsche zu erfüllen, ist eine ganz andere Frage; denn auch schon in der Subkommission ist es ausgesprochen worden, dass die Schwierigkeiten dem gegen alles Erwarten schnellem Erblühen der Industrie und Anwachsen des Verkehres nach jeder Richtung hin gerecht zu werden, keineswegs verkannt werden sollen. Ebenso steht aber fest, dass die z. Zt. vorhandenen Verhältnisse schwer auf der Entwickelung des Landes lasten und sie nicht unwesentlich störend beeinflussen.

— Zufuhrbahnprojekte in Russland. Wie es scheint, schlägt auch in Russland der Gedanke, auf dem Wege der privaten Initiative den Bau von Zufuhrbahnen zu förderen und damit die ökonomische Entwickelung einzelner Kreise oder einzelner industrieller Unternehmungen zu fördern, allmählich immer mehr Wurzeln. So lassen sich neuerdings abermals eine Reihe solcher Bahnen registriren, die ohne Hilfe des Staates auszuführen beabsichtigt werden. Es ist dies zweifellos ein sehr günstiges Zeichen für einen allmählich sich entwickelnden Unternehmungsgeist, der nicht davor zurückschreckt selbst was zu wagen. Bisher war das in Russland anders, man überliess dem Staate das ganze Risiko und Sache des sogen. Unternehmers war es, nur möglichst vortheilhafte Bedingungen vom Staat zugebilligt zu erhalten, damit der Gewinn ein recht reichlicher werde.

Unter dem Gesichtspunkte der Selbsthilfe sind geplant und werden voraussichtlich demnächst folgende Zufuhrbahnen gebaut werden: 1. von Tula (Station der Moskau-Kursk- und Rjäschsk-Wjäsmabahn) bis zur Kreisstadt Lichwin, 2. von Petrokow (Station der Warschau-Wiener Bahn) bis zum Possad Ssulejewa, 3. von der Kreisstadt Klin (Station der Nikolaibahn) bis zur Ssloboda Terjaewo, 4. von der Station der Südwestbahnen „Ssokoltschi“ bis zum Flecken Chodorkowo mit einer Zweigbahn zu den Zuckerfabriken Chordokowo und Jaropowitschi und 5. von Kiew bis zum Kirchdorfe Mirozkoje.

Die Eisenbahnlinie von der Kreisstadt Lichwin bis Tula, in einer Länge von 100 Werst, hat trotz ihrer verhältnissmässig grossen Ausdehnung vornehmlich lokale Bedeutung. Was die finanzielle Seite des Unternehmens betrifft, so wird erwartet, dass die neue Linie einen Güterverkehr von 5 500 000 Pud haben wird, während die Gesammteinnahme auf 235 000 R. berechnet wird, was für die Werst 2 350 R. ergibt. Unter diesen Voraussetzungen hat die Moskauer Gesellschaft der Zufuhrbahnen es möglich gefunden, den Bau und Betrieb dieser Zufuhrbahn, ohne Garantie und Subsidie von seiten des Staates, zu übernehmen.

Die schmalspurige Eisenbahn vom Possad Ssulejewa im Kreise Petrokow bis zur Station Petrokow der Warschau-Wiener Eisenbahn, deren Länge nur 15 Werst betragen wird, wird der im Possad Ssulejewa bedeutend entwickelten Industrie sehr zu Nutzen kommen. Hier befindet sich eine Reihe von Kalköfen, die zusammen alljährlich über 1 200 Wagen Transportgut liefern; ausserdem werden von hier gegen 550 Wagen verschiedener Holzmaterialien und endlich aus Petrokow gegen 350 Wagen Steinkohlen versandt. Unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Transporte und der möglichen Entwickelung der Industrie in Ssulejewo, hat sich die private Unternehmung um die Konzession zum Bau bemüht und erhalten.

Ferner wird beabsichtigt, im Donezsteinkohlengebiete die folgenden Zufuhrbahnen zu bauen und zwar: 1. eine Linie zwischen den Stationen Nikitowka und Otscheretino; 2. eine Linie zwischen den Stationen Rutnitschnaja, Kurochowka und Shelannaja und 3. eine Zweigbahn von Marjewka bis Melowaja mit einer Verlängerung bis Kamyschewachi.

Die Bedeutung der ersten Linie ist eine sehr grosse, weil durch dieselbe die gegenwärtig sehr überbürdeten Stationen Debalzewo, Jassinowataja, Awdejewka und Chazepetowka erheblich entlastet werden würden. Die neue Linie wird etwa eine Länge von 48 Werst haben und voraussichtlich 2 300 000 R. an

Baukosten in Anspruch nehmen. Die Gesellschaft der Südwestbahnen hat sich bereit erklärt, den Bau und Betrieb der Otscheretinolinie zu übernehmen.

— **Zum Bahnbau in der Provinz Shantung.** Am 4. April wird von Genua aus wieder ein deutscher Ingenieur für das Syndikat zur wirthschaftlichen Erschliessung der Provinz Shantung die Ausreise antreten. Dem Regierungsbaumeister Meyer aus Harzburg, bisher Hilfsarbeiter bei der Eisenbahndirektion Kattowitz, ist vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten ein dreijähriger Urlaub bewilligt worden, um die ausführlichen Vorarbeiten und den Bau der geplanten Eisenbahn von Tsintau nach dem Hwangho auszuführen.

— **Verkehrsfortschritt in Kiautschou.** Die neueste Nummer der „Deutsch-asiatischen Warte" meldet: Um eine Neuerung ist Tsintau seit kurzem reicher, um etwa ein Dutzend für den öffentlichen Verkehr bestimmter Rickschas. Unternehmer ist ein Chinese. Rickschas oder wie das aus dem chinesischen stammende Wort richtiger heisst, Jinrikischas (Manneskraftwagen) sind bekanntlich die leichten zweiräderigen, von einem oder zwei Kulis gezogenen Fuhrwerke, wie sie in China, Japan, Singapore und Colombo fast allgemein für den Personentransport gebraucht werden. Einige wenige Privatrickschas konnte man hier schon seit dem vorigen Frühjahr sehen, neu sind jedoch die für den öffentlichen Verkehr bestimmten. Derselbe Umstand, der die ausgiebige Benutzung der ersteren seither behinderte, die Unvollkommenheit der Strassen und Wege, stand auch der Einführung der letzteren entgegen. Seit einiger Zeit aber sind die Strassen und Wege, dank der Fürsorge der deutschen Verwaltung, bedeutend besser geworden, und heute ist es somit möglich, die verschiedensten Strecken im Rickscha zurückzulegen, ohne in die Gefahr des Umkippens zu gerathen und einen Arm-, Bein- und Rippenbruch zu riskiren.

— Einen Triumph hat die **deutsche Ingenieurkunst im Königreich Siam** zu verzeichnen. Dem früher in Krupp'schen Diensten stehenden preussischen Baurath Bethge und dem preussischen Bau- und Betriebsinspektor Gehrts, den Vorstehern des technischen Eisenbahndepartements in Siam, ist es gelungen, alle technischen Schwierigkeiten des Eisenbahnbaues Bangkok-Korat zu überwinden, sodass die 265 km lange Strecke bis zum 1. Januar 1900 dem Fracht- und Personenverkehr übergeben werden kann. Trotz englischer Konkurrenz ist es den deutschen Ingenieuren gelungen, meist deutsches Material für jenen Bau heranzuziehen, und wie sehr damit der König von Siam, der die erste Anregung zum Bau von Staatsbahnen gab, zufrieden war, ersieht man aus der soeben eingegangenen Meldung, dass dem Baurath Bethge und dem Bauinspektor Gehrts auch der Bau der Bahnen Ayuthia-Lopburi und Bangkok-Petchaburi übertragen worden ist. Erstere ist der Anfang der grossen 600 km langen Transversalbahn nach Chieng-Mae, die nach China hinein fortgesetzt werden soll, sie folgt zunächst der Bahn Bangkok-Korat und führt von Ban Mayce ab direkt nach Norden, sie soll bis 1. April 1910 bis Lopburi fertiggestellt sein. Die zweite Bahn ist bestimmt, den siamesischen Theil der malayischen Halbinsel enger an das Hauptland anzuschliessen, und soll später bis zur Südgrenze fortgesetzt werden. Für beide Linien wird ebenfalls deutsches Material in umfangreichem Maassstabe verwandt werden.

— Aus Brüssel wird den „B. N. N." geschrieben:
Die hiesige „Chronique" meldete vor einigen Tagen, dass demnächst der Generaldirektor der grossen Kongogesellschaften in Begleitung einer Anzahl Ingenieure nach den **Philippinen** entsandt werden würde, um daselbst **Vorstudien für Eisenbahnbauten** vorzunehmen. Von gut unterrichteter Seite wird diese Meldung bestätigt. Die Entsendung der Ingenieure erfolgt für Rechnung der kürzlich mit einem Kapital von 32 500 000 Frcs. gegründeten „Société internationale pour le Commerce et l'Industrie", an der auch König Leopold betheiligt ist und die unter der Leitung seines Ordonnanzoffiziers Oberstleutnant Thys steht. Die Gesellschaft richtet ihr Augenmerk zunächst auf den Philippinenarchipel, in welchem für die belgische Industrie ein Absatzgebiet eröffnet werden soll.

— Nach einer Bekanntmachung der Gesellschaft der **Ugandabahn** ist deren Bahnstrecke, welche den Hauptort an der Küste, Mombassa, mit dem Viktoria-Nyanza verbinden soll, auf eine Strecke von 393 km vollendet und der Verkehr für Reisende und Güter bis zur Station Sultan Hamud in der Nähe von Muani eröffnet. Muani liegt etwa 120 km nördlich vom Kilimandscharo.

— Eine sehr pessimistische Darstellung von dem Zustand der **Usambara-Eisenbahn** veröffentlicht Dr. Hans Meyer in seinen neuen Briefen aus Deutsch-Ostafrika an die „Tägliche Rundschau". Die Bahngesellschaft, sagt er, ist bekanntlich bankerott, der bewilligte jährliche Reichszuschuss genügt gerade, um den gänzlichen Verfall zu hindern, und die Uebernahme der Bahn durch das Reich ist noch nicht weit genug gediehen, um neues kräftiges Leben in das Unternehmen zu bringen. „Wenn das Reich 1 300 000 ℳ. für die Erwerbung der Bahnstrecke Tanga-Muhesa zahlt, wie das Abkommen angibt, so ist dies meines Erachtens ein sehr guter Preis. Mit den übrigen 700 000 ℳ. der insgesammt ausgesetzten 2 000 000 ℳ. wird man aber die Bahn nicht einmal bis Korogwe fortsetzen können, da die Instandsetzung der bisherigen Bahnstrecke viel kosten wird. Maschinen und Wagen sind ebenso wacklig und schadhaft, wie der Bahnunterbau. Das ganze sieht aus wie eine ausser Betrieb gesetzte Tertiärbahn in irgend einem deutschen Kleinstaat. Nur die Stationsgebäude, namentlich in Ngomeni und Muhesa, sind aus behauenen Quadern mit enormen Kosten wie für die Ewigkeit errichtet, ganz im Gegensatz zur Baupraxis der englischen Ugandabahn, wo Maschinen, Wagen und Unterbau sehr solide konstruirt und gut gehalten sind, die Stationshäuser aber ganz leichte, luftige und billige Bungalows aus Wellblech und Holz." Nach Dr. Meyer's Meinung ist die Usambarabahn in ihrer jetzigen Ausdehnung so gut wie nutzlos, da man fast ebenso schnell und billiger die Waaren nach Usambara und die Landesprodukte von Usambara durch Träger befördern kann, indem man die Zeit und Kosten der Umladung in der Endstation Muhesa spart. In Ostusambara wird man die Nothwendigkeit der Bahnfortsetzung in den nächsten Jahren immer mehr empfinden, je reicher sich die Plantagen entwickeln, je mehr Maschinen, Düngstoffe, Nahrungsmittel usw. sie brauchen, je mehr Kaffee — — 1900 nach sachlichster Berechnung schon 70 000 Centner, 1902 100 000 Centner — sie produziren. In Westusambara eröffnen sich der Bahn weiter sichere Rentabilitätsquellen; das Gebirge ist noch küstennahe genug, um die Bahnkosten für seine Produkte tragen zu können, es liegt noch innerhalb der geographischen Gewinngrenze. Dr. Meyer befürwortet die Weiterführung der Usambarabahn bis an die Grenze von Westusambara nach Mombo oder nach Masinde und erörtert eine weitere Verlängerung an den Parehbergen entlang nach dem Kilimandscharo. Indessen erscheint es ihm zweifelhaft, ob sich diese Fortsetzung bezahlt machen würde, wenn sie nur vom Kilimandscharo leben soll, der doch nur eine kleine fruchtbare Insel in der ungeheuren Wüste und Steppe des Massaihochlandes ist. „Ich glaube nicht, dass am Kilimandscharo Produkte von so hohem Marktwerth und in so grosser Menge gewonnen werden können, dass sie die theure Bahn bezahlen und dabei noch mit den gleichen Erzeugnissen günstiger gelegener Produktionsgebiete konkurriren können. Der Kilimandscharo liegt für die meisten der auf ihm möglichen Erzeugnisse bereits ausserhalb der geographischen Gewinngrenzen, er verhält sich zur Meeresküste ganz ähnlich wie die tropisch-brasilischen Hügelgebiete des weiteren Inlandes, die auch an sich ausgezeichnet zum Anbau von Kaffee und anderen Plantagengewächsen geeignet sind, aber keinen Bahnanschluss und keine Pflanzungen bekommen können, weil der Ertrag der Pflanzungen durch die hohen Transportkosten verschlungen werden würde; die von der Küste landeinwärts führenden Bahnen endigen auch dort an der geographischen Gewinngrenze. Was Semmler hierüber geschrieben hat, ist ausserordentlich lehrreich und beherzigenswerth."

— Anlässlich des Rhodes'schen afrikanischen Ueberlandbahnprojektes ist in der Tagespresse wieder die Anlage einer **deutsch-ostafrikanischen Centralbahn** von der Küste nach dem Tanganyika- und Viktoriasee erörtert worden. Diese Bahn würde eine Länge von 1 773 km haben und annähernd 80 000 000 ℳ. kosten, doch glauben ihre Befürworter, dass dieses Kapital erheblich verringert werden könnte, wenn die Bahn ganz primitiv, etwa als Schmalspurfeldbahn, gebaut würde. Mit Rücksicht auf die hohen Frachtkosten für die von der Küste weiter entfernten Pflanzungen erachtet Dr. Hans Meyer, der bekannte Leipziger Afrikareisende, in seinen Briefen an die „Tägliche Rundschau" den Bau einer grossen an die beiden Seen führenden Centralbahn für wirthschaftlich aussichtslos, so wichtig und nützlich sie auch in politischer, militärischer und administrativer Hinsicht sein möge, wenigstens wenn sie auf den von Europäern oder Negern erzielbaren Bodenerzeugnissen begründet werden sollte. Dr. Hans Meyer sagt: „Das oft gehörte Wort von der ‚wirthschaftlichen Erschliessung' des Innern wird eine blosse Redensart, wenn damit der Bau einer grossen Centralbahn motivirt werden soll. Wer aus der geographischen Eigenart eines Landes, aus Lage, Klima, Bodenbeschaffenheit, Bewässerung, natürlicher Vegetation usw. seinen wirthschaftlichen Werth zu erkennen vermag, kann schlechterdings nicht angeben, was das küstenferne Innere Ostafrikas hervorbringen könnte, um eine grosse Centralbahn rentabel zu machen. Zur Beurtheilung so komplizirter Verhältnisse gehört aber mehr als eine oberflächliche naturwissenschaftliche und nationalökonomische Kenntniss und als ein offener Blick für das Thatsächliche, woran es denn auch den meisten Offizieren, Beamten und Reisenden nicht fehlt, die längere oder kürzere Zeit in Ostafrika gewesen sind und darüber Bücher schreiben oder Vorträge halten. Ein jeder von ihnen

mag ein ausgezeichneter Militär, Topograph, Zollverwalter oder sonst etwas sein, aber zur wirthschaftlichen Abschätzung des Landes befähigt sie ihre Fachdisziplin nicht, mit wie grossem und oft auch naivem Anspruch auf Geltung sie auch ihre Ansichten häufig kundgeben. Das Urtheil eines erfahrenen Tropenpflanzers wiegt darin mehr, als alle ihre Meinungen zusammengenommen."

Gelegentlich wird auf den Bau der grossen Ugandabahn durch die Engländer hingewiesen, von denen Deutschland bei der Erschliessung des inneren Afrikas sich nicht überflügeln lassen dürfe. Dr. Meyer stellt dagegen fest, dass die englischen und die deutschen Bahnbauten in Ostafrika zwei inkommensurable Grössen sind, weil die Engländer mit ihrer Bahn ein für sie eminent wichtiges politisches Ziel verfolgen, das für uns gar nicht in Betracht kommt. „Freilich, wenn auch wir einen politischen oder militärischen Zweck obenanstellen wollen und es uns auf deutsche Machtentfaltung im Seengebiet oder auf Anschluss an die im Werden begriffene, wieder vorwiegend politische englische Kap-Nilbahn ankommt, dann muss auch eine deutsche Centralbahn gebaut werden, dann aber vom Reich und trotz der fehlenden Aussicht auf wirthschaftliche Rentabilität." Nur die Auffindung reicher Metallschätze im fernen Inlande, etwa von Goldfeldern am Viktoriasee, eröffne die Möglichkeit, eine deutsch-ostafrikanische Centralbahn rentabel zu machen, die dann aber nach Dr. Meyer's Auffassung am zweckmässigsten durch Verlängerung der Usambarabahn hergestellt würde.

— Die „Berl. N. N." wissen über die Bildung einer portugiesischen Gesellschaft zu berichten, welche mit einem Kapital von 60 000 000 ℳ innerhalb 15 Jahren den **Bau einer Eisenbahn in der portugiesisch-afrikanischen Kolonie Angola**, und zwar von Lobito über Benguella und Coconda nach Barotse, beabsichtigt, um der Konkurrenz der Belgier bezüglich der Kautschukausfuhr in Angola zu begegnen.

— Die **Canada Pacific-Eisenbahn** setzte ihren Fahrpreis für die II. Klasse auf der Strecke Saint-Paul nach der Pacific-Küste auf 12½ D. herab, während früher der Tarif 40 D. war. Die Strecke östlich von Saint-Paul bleibt aber davon unberührt.

— **Elektrischer Betrieb auf der Chicagoer Hochbahn.** Ein früherer englischer Eisenbahnbeamter macht den „Railway News" die folgenden Mittheilungen über die Betriebsführung auf den Chicagoer Hochbahnen, die bekunden, dass er im städtischen Schnellverkehre die Dampfkraft endgültig durch die elektrische Betriebskraft für überwunden hält. Letztere ist wirthschaftlicher und reinlicher als Dampf und liefert im Winter die nöthige Energie zur Erwärmung und Beleuchtung der Wagen.

Chicago hat drei Hochbahnen, nach Süden die sogen. Alleelinie und nach Westen die Lake Streetlinie und die Metropolitanlinie. Ihre durchschnittliche Länge beträgt weniger als 7 Meilen (rund 11 km). Sie haben nur Personenverkehr. Die Einzelfahrkarte für eine beliebige Entfernung kostet nach unserer Münze 20 ₰. Die Bahnen beziehen sonst nur noch gewisse Einnahmen aus Plakatanzeigen. Die Stationen sind so zahlreich, dass man vielleicht etwas zu weit geht, wenn man von einem Schnellverkehr spricht. In keinem Falle beträgt die Entfernung zwischen zwei Stationen mehr als 800 m, häufig erreicht sie nur die Hälfte.

Die Alleebahn wurde aus Anlass der 1893 er Weltausstellung gebaut; während der Ausstellungszeit wurden die Züge mit kleinen Dampflokomotiven gefahren. Die Lake Streetbahn wurde 1894, ebenfalls mit Lokomotiven, eröffnet; dagegen erhielt die Metropolitanbahn, die 1895 dem Betriebe übergeben wurde, sofort elektrischen Betrieb; die Stromzuführung geschah mittelst dritter Schiene. Dies veranlasste die älteren Gesellschaften, ebenfalls zu der elektrischen Betriebskraft überzugehen, und die Lokomotiven wurden allmählich zurückgezogen.

Noch ein anderer Umstand rief diese Betriebsänderung hervor. Es wurde nämlich die sogen. „Schleife" gebaut, welche in der Stadt alle drei Bahnen derart in Verbindung setzt, dass jede die Fahrberechtigung über diese Schleife hat. Dieselbe Berechtigung wird späterhin auch eine vierte Linie erhalten, welche von der Nordwestgrenze in die Stadt geführt werden soll. Die Schleife erhielt von Hause aus elektrische Stromzuführung mittelst dritter Schiene und dieser Umstand führte dann zur Vereinheitlichung des Betriebes auf allen Hochbahnen.

Die Schleife besteht aus einem Paar hochliegender Bahngleise, die auf etwa 800 m nördlich, südlich, östlich und westlich durch den Kern der Geschäftsstadt geführt sind und die Hauptverkehrsstrassen durchqueren. Die Stationen liegen hier nur 90 bis 125 m auseinander. Die Treppenanlagen scheinen in ihrer grossen Zahl schier unentwirrbar. Die drei Hochbahnen sind jetzt etwas über ein Jahr, seit ihrer Eröffnung im November 1897, an die Schleife angeschlossen, über die alle ihre Züge gehen und wenn die Nordwesthochbahn ebenfalls angeschlossen sein wird, werden sich die Bahnen derart in die Schleife theilen, dass zwei den inneren und die beiden anderen in entgegengesetzter Richtung den äusseren Ring befahren. Jede Gesellschaft bezahlt der Schleife als Entgelt für die Benutzung 0,5 %, was einem Betrage von ¼ d. = rund 2,1 ₰ auf die Person entspricht und steuert antheilig zu den Betriebskosten bei.

Die Südseitehochbahn (Alleebahn) durchzieht die dichtest bebaute und gesuchteste Wohngegend. Die Betriebsverhältnisse im Jahre 1898 setzten sie in die Lage, einen Vergleich zwischen den Kosten des Dampfbetriebes und des elektrischen Betriebes anzustellen. Die Linie hatte 1893 einen besonders starken Verkehr, wie alle Besucher der Weltausstellung wissen. Dennoch war sie nicht imstande, auf ihre Schuldverschreibungen die vollen Zinsen zu bezahlen und fiel in die Hände des Zwangsverwalters. Es muss hier erwähnt werden, dass das gesammte gewöhnliche Aktienkapital verwässertes Kapital darstellt und dass vor 1893 der Werth des Grund und Bodens, der Materialien und Arbeitslöhne unsinnig in die Höhe getrieben war. Es ist zweifelhaft, ob mehr als 75 % des Betrages der Schuldverschreibungen thatsächlich in baarer Münze auf die Anlage wirklich verwendet worden ist.

Die Alleebahn nahm nach ihrer Reorganisation soviel Kapital auf, dass ihre Wagen nach dem Sprague'schen Vielfachsystem eingerichtet werden konnten. Der erste Motorwagen lief im April 1898. Im Mai 1898 waren bereits 67 Wagen im Betriebe und vom 1. Oktober 1898 ab fuhr keine Dampflokomotive mehr auf der Bahn. Der Verkehr ist aber seit dem Anschluss an die Schleife dermaassen gestiegen, dass aus den 180 vorhandenen Wagen nicht weniger als 150 als Motorwagen ausgerüstet und die übrigen 30 als Anhängewagen benutzt werden mussten. Im Jahre 1898 wurden durchschnittlich täglich 51 771 Personen befördert gegen 36 525 im Jahre vorher.

Die Wagen haben einen Längsgang. Sie sind mit vielen Riemen ausgestattet, an denen sich zahlreiche Personen, mit denen die Wagen in Stunden starken Verkehres überfüllt sind, festhalten. Diese Bauart der Wagen macht es dem Schaffner bequem, die Thüren zu kontroliren und die folgende Station auszurufen. Aber der Verfasser bezeichnet es als eine offene Frage, ob bei der europäischen Bauart der Wagen die Abfertigung der Züge nicht schneller von statten geht. Bei der grossen Anzahl der Züge ist drüben eine Verzögerung in der Abfertigung unvermeidlich, da Personen erst einsteigen können, nachdem alle aussteigenden Personen den Wagen verlassen haben, und diese Verzögerungen nehmen mit wachsendem Verkehr zu. Auf der Alleebahn wird mit 15 Meilen (24 km) Geschwindigkeit gefahren. Man könnte aber wohl die Geschwindigkeit bequem auf 20 Meilen (32 km) steigern.

Das Sprague'sche Vielfach-Einheitssystem gestattet den Betrieb einzelner Motorwagen, was für den Chicagoer Betrieb, der Tag und Nacht ununterbrochen weitergeht, von Bedeutung ist.

Die folgende auf Mark umgerechnete Tabelle gibt den Verkehr und die Einnahmen für 1898 wieder. Der Dollar wurde bei der Umrechnung zu 4 ℳ angenommen.

	Täglicher Durchschnittsverkehr	Zunahme gegen 1897 %	Einnahmen ℳ	Ausgaben ℳ	Ausgaben in Prozenten der Einnahmen
Januar	52 117	48	331 709	280 970	84,7
Februar	52 691	47	304 477	254 391	83,6
März	54 828	54	350 525	284 404	81,1
April	54 149	56	337 565	272 685	80,8
Mai	49 459	51	319 702	224 405	70,2
Juni	45 427	54	282 533	213 771	75,7
Juli	44 148	63	282 655	199 051	70,4
August	41 710	54	270 935	172 702	63,7
September	46 576	55	289 345	182 725	63,2
Oktober	58 198	48	370 474	210 410	56,8
November	59 257	09*)	369 489	211 694	57,3
Dezember	62 735	10*)	403 755	222 332	55,0
zusammen	51 777	42	3 913 166	2 729 540	69,8

Während der letzten drei Monate des Jahres 1898, als alle Wagen der Alleebahn elektrisch betrieben wurden, fiel der Durchschnitt der Betriebsausgaben einschliesslich Schleifenrente, wie aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich, auf 57 %. Abzüglich der Schleifenmiethe betrugen die Kosten des Betriebes im Oktober 1898 nur 47 % der Einnahmen, im November 47,7 % und im Dezember 45,4 %, ein Ergebniss, das die grösste Beachtung verdient.

— **Bahnprojekte in Brasilien.** Es wird uns bestätigt, dass mit deutschem Kapital in zwei Provinzen Brasiliens zwei

*) Im November und Dezember 1897 war die Schleife bereits im Betrieb.

Eisenbahnunternehmungen ausgeführt werden, beide unter der Leitung der Firma Arthur Koppel in Berlin. Zunächst handelt es sich um eine Bahn im Staate Rio Grande do Sul zur Erschliessung und Besiedelung der fruchtbaren Waldgebiete mit der Aufgabe, rasch und billig die Landeserzeugnisse ans Meer, an die grosse und billige Weltverkehrsstrasse, zu führen. Die Bahn soll von dem schiffbaren Uruguay ausgehen, nordöstlich in die Urwälder eindringen und südwestlich die Verbindung mit der Endstation Tupaceretan (Santa Maria) der in Betrieb stehenden Bahn herstellen. Diese Bahn wird etwa 1000 km lang werden. Ausserdem plant die Firma Koppel im Staate Santa Katharina eine Bahn von Blumenau nach dem Hafenplatz Saguassu mit einer Länge von 110 km und von Blumenau nach Aquidaban mit einer Länge von 51 km. Nach den eingelaufenen Berichten des vorbereitenden Ingenieurs bedarf der Staat Santa Katharina dringend einer Eisenbahnverbindung mit dem Meere. Bereits ist der vorhandene Verkehr genügend, um einem solchen Unternehmen schon für den Anfang eine ausreichende Rente zu sichern. Angesichts der fortschreitenden Entwickelung des Landes dürfte auch diese Bahn eine gute Zukunft haben.

— In den Vereinigten Staaten von Nordamerika hat der 55. Kongress vor der Hand davon Abstand genommen, sich auf den Bau des **Nikaraguakanals** einzulassen. Man hat sich damit begnügt, anstatt 200000000 D. für den Bau dieses Kanals zu bewilligen, 1000000 D. für abermalige Vermessungen und besondere Vorarbeiten auszusetzen. Hiermit erscheint das ganze Projekt auf ziemlich lange Zeit vertagt. Man hat verschiedene Bedenken gegen den Kanal geltend gemacht, auf dessen Bau im Grunde genommen nur gewisse Interessenten bestanden, hauptsächlich unter Heranziehung militärischer Gründe. Die östliche Industrie braucht den Kanal nicht, um ihre Erzeugnisse billiger nach Ostasien zu schaffen. Der Weg durch den Suezkanal ist kürzer und wegen der vielen gebotenen Frachtgelegenheiten und Stationen zur Kohleneinnahme weit vorzuziehen. Am meisten würden die transkontinentalen Eisenbahnen durch einen Isthmuskanal leiden. Ihrem mächtigen Einflusse ist es auch wahrscheinlich gelungen, den Sprecher des Unterhauses, Herrn Reed, zur Bekämpfung des Kanalbaues zu bewegen. Die Eisenbahnleute denken an die Zukunft. Sie wissen, dass die europäische Einwanderung nach Fertigstellung des Kanals sich unzweifelhaft nach den in jeder Beziehung gesegneten Küsten des stillen Ozeans ergiessen, den Weg dahin aber nicht über die Kontinentalbahnen, sondern direkt per Schiff finden würde. Alle Staaten östlich der Felsengebiete würden durch die Ablenkung der Einwanderung nach der pazifischen Küste stark zurückgehen.

Allgemeines.

— An die **Entwickelung des Eisenbahnbaues in der Mitte dieses Jahrhunderts** erinnert nach dem neuesten Jahresberichte der Darmstädter Bank die grosse Ausdehnung der elektrischen Industrie, die für ihre Anlagen noch ein ungeheures Feld vor sich zu haben scheint. Aus der Geschichte der Handelskrisen von Max Wirth stellt das „B. T." folgende Einzelheiten über die Entwickelung vor der Krisis von 1847 zusammen: Nach dem Jahre 1844 warf sich die Spekulation auf den Bau von Eisenbahnen mit einem Eifer, wie er bis dahin kaum je in der Welt für die Anlegung von Kommunikationsmitteln bekundet worden war. Als die erste Scheu vor der Neuheit der Unternehmungen überwunden war und die ersten gewinnreichen Erträgnisse die Kapitalisten anreizten, erfasste bald eine wahre Wuth, Eisenbahnen anzulegen, alle zu Spekulationen geneigten Köpfe. Die Konkurrenz erwachte und der Wetteifer steigerte sich bis zur Eifersucht; es wurden Bahnen projektirt, bei denen der Hauptzweck zu sein schien, dass eine die andere zu Grunde richte. Das englische Handelsamt und die Komitees des Parlamentes wussten bald nicht mehr, wie sie sich retten sollten vor der Masse eingereichter Pläne. An einem einzigen Tage hatten 65 Eisenbahnbills die königliche Genehmigung erhalten, die zum Ausbau von 600 englischen Meilen nach dem viel zu niedrigen Kostenanschlage ein Kapital von 13000000 £ erforderten. Die zur Prüfung in der laufenden Parlamentssession zugelassenen Eisenbahnprojekte erreichten die Ziffer von 678, wovon 136 in einer Gesammtlänge von 1142 Meilen mit einem Kostenanschlage von 26000000 £ die gesetzliche Konzession erhielten. Im Laufe des einzigen Monates Juli mussten von den englischen Aktionären inländischer und fremder Eisenbahngesellschaften 5250000 £ eingezahlt werden. Aehnlich ging es im Jahre 1846, wo 260, und im Jahre 1847, wo 148 Eisenbahnprojekte vorgelegt wurden. Die Ausgaben für die Eisenbahnen betrugen im ersten Halbjahre 1846 204000000 ℳ, in der zweiten Hälfte 558000000 ℳ, in der ersten Hälfte 1847 564000000 ℳ und würden, wenn die projektirten Bahnen sämmtlich rechtzeitig ausgeführt worden wären, ausserdem 780000000 ℳ, in einem einzigen Jahre also 1380000000 ℳ, beansprucht haben. Mitte 1847 war das künstliche Gebäude nicht mehr zu halten und die zweite Hälfte dieses Jahres brachte eine lange und schwierige Krisis mit zahlreichen Zusammenbrüchen.

Technische Neuerungen.

— **Zerlegbare Brücken.** In welch' gewaltigem Maasse die Technik unserer Tage fortschreitet, davon bieten die neuerdings vielfach angewendeten zerlegbaren Brücken einen Beweis. Seit dem Jahre 1889 sind solche Brücken in Frankreich bereits in grösstem Maassstabe angewendet, so wurde in diesem Jahre eine solche aus dreieckigen Maschen bestehende, 400 m lange Brücke auf der Strasse Nizza-Toulon über den Var geschlagen, und zwar in der unglaublich kurzen Zeit von 48 Stunden. Ausser dieser sind in Frankreich noch mehrere derartige Brücken erbaut, so auch die Eisenbahnbrücke der Linie Ploërmel-Questembert in der Bretagne. Dass diese Brücken auch in Zukunft im Kriege vielfach Verwendung finden werden und welch' gewaltigen Vortheile sie hier darbieten, ist klar. Wenn bei der Ausbildung der Sprengstofftechnik es eine Zeit lang erschien, als ob bei den Operationen die Zerstörung von Eisenbahnbrücken im Rücken einer Armee (wie bei Fontenoy am 23. Januar 1871) die Verbindungen der Armeen mit der Heimath gefährden könne, so hat die fortschreitende Technik auch hiergegen wieder das Heilmittel gefunden, indem solche Zerstörungen, deren Wiederherstellung früher Wochen beanspruchte, jetzt in wenigen Tagen beseitigt sind, da selbst grosse Flüsse nun in kürzester Zeit überbrückt werden können. Dass diese zerlegbaren Brücken auch besonders in Kolonien gute Verwendung finden werden, leuchtet ein, da es hier mehr als in der Heimath an geübten Arbeitern fehlt. So hat Frankreich 1896 eine solche, ebenfalls 400 m lange, aus 16 Jochen bestehende Brücke von Bordeaux zu Schiffe den Senegal aufwärts gebracht und damit den Mahina, einen Nebenfluss des Senegal, nur mit Hilfe von Negern überbrückt. („T. R.")

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 24. März d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 39,47 km lange Strecke Templin-Prenzlau der königlichen Eisenbahndirektion Stettin ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Provisorische Betriebseröffnung.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Vom 1. April d. J. ab wird auf dem Grenz- und Anschlussbahnhofe Johanngeorgenstadt ein provisorischer und beschränkter Uebergangsverkehr für ganze Wagenladungen Holz und Kohlen von Oesterreich nach Sachsen und umgekehrt zugelassen. Die definitive Eröffnung des Betriebes auf der Linie Johanngeorgenstadt-Carlsbad für den öffentlichen Personenverkehr und den vollen Güterverkehr ist erst für Monat Mai d. J. in Aussicht genommen. Der Betrieb der in Johanngeorgenstadt einmündenden Strecke Carlsbad-Johanngeorgenstadt, welche von Carlsbad bis zur Landesgrenze Eigenthum der Aktiengesellschaft „Eisenbahn Carlsbad-Johanngeorgenstadt" ist, führt die k. k. österreichische Staatseisenbahnverwaltung (Staatsbahndirektion Pilsen), welcher auch die sächsische 230 m lange Strecke Johanngeor-

genstadt-Landesgrenze zur Benutzung für den Betrieb überlassen wird.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Am 1. April d. J. wird der an der Bahnstrecke Königswusterhausen-Grunow gelegene Haltepunkt Cablow, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäckverkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn. Vom 1. April d. J. ab führt die Station Altenhof die Bezeichnung Altenhof (Schleswig).

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Die an der Lokalbahn Bozen-Kaltern (Ueberetscherbahn) gelegene Haltestelle Montigge führt vom 1. April d. J. ab die Doppelbezeichnung Montigge-Planitzing.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Provisorische Betriebseröffnung.

Eröffnung eines provisorischen Uebergangsverkehres in Johanngeorgenstadt.

Mit Genehmigung des königlichen Finanzministeriums wird am 1. April d. J. auf dem Grenz- und Uebergangsbahnhofe Johanngeorgenstadt, im Anschluss an die eingleisige, vollspurige Eisenbahn Carlsbad-Johanngeorgenstadt, ein provisorischer und beschränkter Uebergangsverkehr für den Transport von Holz und Kohle in Wagenladungen aus Oesterreich nach Sachsen und umgekehrt zugelassen. Die Beförderung von Personen und Gepäck sowie von anderen Gütern als Holz und Kohle nach und von der gedachten Anschlussstrecke ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Ueber die Eröffnung des vollen Betriebes wird besondere Bekanntmachung erlassen werden.

Dresden, am 24. März 1899. (844)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Berichtigungen.

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.

Die Fussnote der in Nr. 7 dieses Blattes vom 25. Januar 1899 auf Seite 115 unter (255) verlautbarten Kundmachung *) für Sendungen nach Pilsen-Skodawerke etc. .... hat richtig zu lauten: „für Sendungen von Pilsen-Skodawerke etc. ....“

Wien, am 22. März 1899. (845)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Eröffnung von Strecken.

Die in Ganzlin an das diesseitige Bahnnetz anschliessende neuerbaute Nebenbahn Ganzlin-Röbel wird am 5. April d. J. für den Güter- und am 1. Mai d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden.

An der neuen Bahnstrecke befinden sich die Stationen Ganzlin, Stuer, Altenhof i. M., Finken, Dambeck i. M. und Röbel, welche sämmtlich für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eingerichtet sind. Dambeck i. M. ist jedoch von der Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen ausgeschlossen.

Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen findet auf keiner Station statt.

Schwerin, den 23. März 1899. (846)
Grossherzogliche Generaldirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. April d. J. wird der an der Bahnstrecke Königswusterhausen-Grunow gelegene Haltepunkt Cablow, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäckverkehr eröffnet.

Halle a/Saale, den 24. März 1899. (847)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Anderweite Abgrenzung von Direktionsbezirken.

Die zum diesseitigen Direktionsbezirke gehörige Bahnstrecke Sagan ausschl.-Hansdorf ausschl. geht am 1. April d. J. in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion in Breslau über. Sie wird dort der Betriebsinspektion Sorau, der Maschineninspektion Breslau 2 und der Verkehrsinspektion Glogau unterstellt.

Posen, den 25. März 1899. (848)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Güterverkehr.

Oldenburgisch-hessischer Güterverkehr.

Am 1. April 1899 tritt für den obengenannten Güterverkehr ein neuer Tarif in Kraft, welcher Entfernungen und Frachtsätze enthält für den Verkehr zwischen den Stationen der grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen einerseits und denjenigen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz, sowie der Ilmebahn, Cronberger und Kerkerbachbahn andererseits.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:

1. der Gütertarif für den oldenburg-nordwestdeutsch und hessischen Verkehr vom 15. Februar 1896;
2. der Gütertarif für den nordwestdeutsch-oberhessischen Verkehr vom 1. Juli 1896;
3. der Gütertarif für den norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verkehr, Heft 1, vom 1. Juni 1896;
4. der Gütertarif für den rheinisch-westfälisch-oldenburgischen Verkehr vom 1. August 1895;
5. der Gütertarif für den oldenburgisch-mitteldeutsch und Altonaer Verkehr vom 1. Januar 1896;
6. der Gütertarif für den oldenburg-nordwestdeutschen Verkehr vom 18. August 1897,

sämmtlich bezüglich derjenigen Stationsverbindungen, für welche Bestimmungen und Frachtsätze in dem vorgenannten Tarife enthalten sind.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst vom 15. Mai 1899 ab Gültigkeit.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Weitere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Der Tarif ist durch Vermittelung der betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Cassel, den 25. März 1899. (849)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Königsberg - Warschauer Verkehr über Grajewo.

Mit Gültigkeit vom 20. März/1. April 1899 a./n. St. wird zum Gütertarif der IV. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Eilgut und die beiden Stückgutklassen ab Schnittpunkt westlich, Richtung von Russland, Aufnahme neuer russischer Stationen in die Ausnahmetarife für Eier, Spiritus und Sämereien, einen neuen Ausnahmetarif 23 für Stückgut zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern, sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Die durch Berichtigung der russischen Zuckersätze bei Nowo-Alexandria und Malkin eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 3./15. Mai d. J. ab. Druckstücke des Nachtrages sind bei unserer Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof unentgeltlich zu haben. (850H&V)

Königsberg, den 25. März 1899.
Direktion
der ostpreussischen Südbahngesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.

Mit dem 10. April l. J. wird die Station Biala der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Ausnahmetarif für Holz einbezogen. Die Höhe der betreffenden

Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.
Breslau, den 21. März 1899. (851)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.

Zum 1. April 1899 erscheint Nachtrag 5, welcher ausser bereits bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen enthält: Aenderung von Ortsbestimmungen, Aenderung in der Bezirksabgrenzung der preussischen Staatsbahnen, Aenderungen für verschiedene Stationen, Neuaufnahme und Ausscheiden von Stationen, Ergänzung und Aenderung der Ausnahmetarife 4 a Staubkalk etc., M Seetransittarif, neue Ausnahmetarife 4 c Rübenerde, 19 rohes Erdöl.

Durch den fraglichen Nachtrag werden die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Buschow, Gardelegen, Gross-Behnitz, Gross-Möhringen, Gross-Wudicke, Hämerten, Jävenitz, Mieste, Miesterhorst, Nennhausen, Oebisfelde, Rathenow, Schönhausen, Stendal, Vinzelberg, Wustermark im Magdeburg-Halle-bayerischen Verbandsgütertarif vom 1. Januar 1897 aufgehoben bezw. ersetzt. Die in letzterem Tarife bestandenen besonderen Sätze des Ausnahmetarifs 1, Abtheil. A für Holz zwischen Stendal und Eisenstein, Ludwigsthal, Regen, Tiefenried, Zwiesel und die Sätze des Ausnahmetarifs 4 c für Rübenerde von Oebisfelde, Stendal nach Eger, Franzensbad der bayerischen Staatsbahn kommen ohne Ersatz in Wegfall. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 1. Juni 1899 ab gültig.

Der Nachtrag kann voraussichtlich vom 29. d. Mts. ab bei den Tarifstationen eingesehen und käuflich bezogen werden.
Hannover, den 26. März 1899. (852
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Zum Gütertarif für den Binnenverkehr der Main-Neckar-Eisenbahn vom 1. Mai 1897 tritt am 1. April l. J. der Nachtrag III in Kraft.

Näheres bei unseren Güterabfertigungen.
Darmstadt, den 24. März 1899. (853)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Am 1. April 1899 gelangt zum Tarife für den inneren Verkehr der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1898 Nachtrag I zur Einführung, welcher von dem Materialdepot der unterfertigten Stelle um den Preis von 60 ₰ für das Stück bezogen werden kann.
München, den 24. März 1899. (854)
Generaldirektion
der königl. bayer. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1899 gelangt zum Tarife für den inneren Verkehr der kgl. bayer. Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1898 Nachtrag VII zur Einführung.
München, den 22. März 1899. (855)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 24. März d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung werden nach Stationen der Neubaustrecke Templin-Prenzlau des Eisenbahndirektionsbezirkes Stettin neue Frachtsätze eingeführt. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Kattowitz, den 20. März 1899. (856)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt ein neuer Verbandsgütertarif in Kraft, durch den
a) der Gütertarif für den Nord-Ostseeverband vom 1. Januar 1896 nebst Nachträgen,
b) der Gütertarif für den niederdeutschen Verband vom 1. August 1896 nebst Nachträgen hinsichtlich der Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen an der Strecke Harburg-Cuxhaven

aufgehoben werden.

Ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen enthält der neue Tarif direkte Frachtsätze für die am 1. April in den Direktionsbezirk Altona übergehenden Stationen der Strecke Harburg-Cuxhaven. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden. Soweit Frachterhöhungen durch den neuen Tarif eintreten, behalten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai Gültigkeit. Der Tarif ist zum Preise von 3 ℳ. durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.
Altona, den 22. März 1899. (857)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Ost-Afrikaverkehr über Hamburg.

Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. wird die Station Papenburg des Direktionsbezirkes Münster in den Verband einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.
Altona, den 23. März 1899. (858)
Namens der Verbandsverwaltungen,
königliche Eisenbahndirektion.

Kilometerzeiger für die k. b. Staatseisenbahnen vom 1. April 1895.

Am 1. April 1899 gelangt zum Kilometerzeiger für die k. bayer. Staatseisenbahnen (für sämmtliche Haupt- und Vizinalbahnen) der XV. Nachtrag zur Einführung, welcher von dem Materialdepot der unterfertigten Stelle bezogen werden kann.
München, den 22. März 1899. (859)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.

Am 1. Mai d. J. tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält u. a. Ergänzungen und Aenderungen der Tarifbestimmungen, theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr von Milówka, Rayeza, Sól, Weg-Gorka und Zwardón, sowie neu einbezogene Stationen. Abzüge des Nachtrages sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.
Breslau, den 15. März 1899. (860)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden in unserem Binnenverkehr für den Versand von raffinirtem Petroleum von Station Biblisheim die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 27 eingeführt.
Strassburg, den 17. März 1899. (861)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Vom 1. April 1899 ab wird die besondere Gebühr, welche im Verkehr der Reichsbahnstationen mit Stationen der Worms-Offsteiner Eisenbahn den nach der Kilometertariftabelle sich ergebenden Frachtsätzen hinzuzurechnen ist, nicht mehr erhoben.
Strassburg, den 20. März 1899. (862)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Für die Beförderung von gebranntem und rohem, gemahlenem Gips in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg ab Thiengen (badische Bahn) nach Koblenz (schweiz. Nordostbahn) wird mit sofortiger Wirkung ein Ausnahmefrachtsatz von 15 Cts. für 100 kg eingeführt.
Karlsruhe, den 23. März 1899. (863)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1899 bis Ende 1902 werden für gebrannten Kalk und Cement, wie im Spezialtarif III genannt, im Verkehr zwischen Neustadt im Schwarzwald einerseits und einer Anzahl Stationen andererseits ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen und das diesseitige Gütertarifbüreau.
Karlsruhe, den 23. März 1899. (864)
Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1899 bis Ende 1902 werden für gebrannten Kalk und Cement, wie im Spezialtarif III genannt, im Verkehr zwischen Hüfingen einerseits und einer Anzahl Stationen der badischen Staatsbahnen, sowie der Station Kandern andererseits, ferner zwischen Kandern und Neustadt i/Schw. ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen und das diesseitige Gütertarifbüreau.
Karlsruhe, den 23. März 1899. (865)
Generaldirektion.

Mit dem 1. April 1899 werden die Stationen Lusin und Neustadt i. Wstpr. des Direktionsbezirks Danzig als Versandstationen in den im Gütertarif der Gruppe I (Bromberg, Danzig, Königsberg) bestehenden Ausnahmetarif 4 b für Mergel zum Düngen aufgenommen.
Bromberg, den 25. März 1899. (866)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Stettin (Gruppe III) etc.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, Frachtsätze für Sendungen nach den Stationen der aus dem Direktionsbezirk Danzig in den Direktionsbezirk

Stettin übergehenden Strecke Ruhnow-Neustettin (ausschliesslich), neue bezw. ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin, der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker, Paulinenaue-Neuruppiner und Prignitzer Bahn sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Druckabzüge des Nachtrages V können von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 21. März 1899. (867)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen etc.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der „Besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung“, Frachtsätze für die mit dem 1. April d. J. aus den Direktionsbezirken Bromberg und Stettin in den Direktionsbezirk Posen übergehenden Stationen der Strecken Glowno-Pudewitz und Reppen-Glogau, sowie Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs. Druckabzüge des Nachtrags IV können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 20. März 1899. (868)

Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Für den Versand von Kartoffeln von den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn nach den Stationen des Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. wird in der Zeit vom 1. April bis 30. Juni d. J. eine Ermässigung von 40 % der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) gewährt.

Die ermässigte Fracht wird sogleich bei der Abfertigung berechnet.

Ferner erhält mit Gültigkeit vom 1. April d. J. das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 3 (Kalitarifs) folgende Fassung:

1. Rohe Kalisalze, als: Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sämmtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull oder Torfstaub gemischt;
2. Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia, bis zu einem Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, auch kalzinirt;
3. kalzinirter gemahlener Kieserit.

Anmerkung: Dieser Tarif findet keine Anwendung auf Sendungen zu gewerblichen oder zu Badezwecken.

Soweit die Anmerkung Erhöhungen zur Folge hat, werden diese erst vom 15. Mai 1899 ab wirksam.

Danzig, den 23. März 1899. (869)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit kommen im badisch-bayerischen Thierverkehr direkte Frachtsätze und Entfernungen nach und von Flehingen und Grötzingen über Bretten-Nördlingen zur Einführung.

Karlsruhe, den 24. März 1899. (870)

Generaldirektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Zu den besonderen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Gütern usw. auf der schmalspurigen Eisenbahnlinie Potschappel-Wilsdruff-Nossen ist mit Gültigkeit vom 1. April d. J. der Nachtrag I erschienen, von dem Abzüge durch unsere Güterverwaltungen bezogen werden können.

Er enthält einen anderweiten Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokes von den königlichen Werken in Zauckerode, den von Burgk'schen Werken und den Hänichener Schächten nach Verkehrsstellen der genannten Schmalspurbahn.

Insoweit für den Albertschacht der königlichen Werke in Zauckerode Frachterhöhungen gegen bisher eintreten, erlangen sie erst am 15. Mai d. J. Gültigkeit.

Dresden, am 22. März 1899. (871)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach der Pfalz.

Am 1. April d. J. erscheint zum Saarkohlentarife Nr. 2 nach der Pfalz der Nachtrag III, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Beförderungsbestimmungen sowie theilweise geänderte Frachtsätze für die pfälzische Station Frankenthal enthält.

St. Johann-Saarbrücken, 23. März 1899. (872)

Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr. (Gruppe I) etc.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, Frachtsätze für Sendungen nach den Stationen der aus dem Direktionsbezirke Stettin in den Direktionsbezirk Danzig übergehenden Strecke Belgard ausschliesslich-Stolp etc. und nach der aus dem Direktionsbezirk Posen in den Direktionsbezirk Bromberg übergehenden Station Landsberg a/W.-Brückenvorstadt, neue bezw. ermässigte Frachtsätze für eine Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Bromberg und Danzig sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Druckabzüge des Nachtrags II können von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 22. März 1899. (873)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 15. Februar d. J. erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 3 (Kalitarif) mit Gültigkeit vom 15. März 1899 folgende Fassung:

1. rohe Kalisalze, als: Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sämmtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull oder Torfstaub gemischt;
2. Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia, bis zu einem Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, auch kalcinirt;
3. kalcinirter gemahlener Kieserit.

Anmerkung. Dieser Tarif findet keine Anwendung auf Sendungen zu gewerblichen oder zu Badezwecken.

Soweit die Anmerkung Erhöhungen zur Folge hat, werden diese erst vom 1. Mai 1899 ab wirksam. (874)

Mühlhausen i/Th., den 15. März 1899.

Der Vorstand.

7. Verdingungen.

Die Lieferung von 470 000 kg Portlandcement soll vergeben werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 4. April 1899, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bahnhofstrasse 23, wo dieselben auch zur Einsicht offen liegen, gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in Baar, nicht in Marken, zu beziehen.

Zuschlagsfrist: 14 Tage. (875)

Königliche Eisenbahndirektion Erfurt.

Verdingung von 57 100 kg Zinn in 4 Loosen, 17 050 kg Antimon in 2 Loosen, 4 330 kg Zink in einem Loose und 12 700 kg Zinkblech in 2 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/Saale, Stettin, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 12. April 1899, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ. baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist für Antimon, Zink und Zinkblech bis 26. April, für Zinn bis 16. April 1899.

Berlin, den 24. März 1899. (876)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Oberbaumaterialien für den Umbau von 3 km Gleis, bestehend aus Stahlschienen, Kleineisenzeug und Holzschwellen, sowie Weichen soll vergeben werden.

Angebote sind mit bezl. Aufschriften versehen bis zum 5. April 1899, Vorm. 10 Uhr einzureichen.

Bedingungen können im diesseitigen Zahlmeistergeschäftszimmer eingesehen bezw. von dort bezogen werden.

Militäreisenbahn. (877)

8. Offene Stellen.

Bentheimer Kreisbahn.

Es wird ein Büreauassistent zum sofortigen Eintritt gesucht, derselbe muss im Stations- und Abfertigungsdienst erfahren sein, da derselbe zu Vertretungen herangezogen wird. Die Stelle ist pensionsberechtigt. Anfangsgehalt 960 ℳ. und freie Uniform.

Probezeit mindestens 6 Monat. Kaution von 500 ℳ. ist zu stellen.

Den Bewerbungen sind Lebenslauf und Zeugnisse beizufügen.

Bentheim, den 25. März 1899. (878)

Die Betriebsdirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 26. | 1. April 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 8. d. Mts.

Die Länge und die Vertheilung der Lieferfristen und die Haftung für Lieferfristüberschreitung.

Eine Entgegnung von **Sigismund Weill**, Inspektor der österr. Nordwestbahn.

Die in Nr. 15 d. Ztg. unter obigem Titel erschienene Abhandlung des Herrn Generaldirektionssekretärs Muschweck erörtert die Nothwendigkeit einer Reform rücksichtlich der Bemessung und Vertheilung von Lieferfristen. Die Darstellung umfasst einerseits das Gebiet, in welchem das Internationale Uebereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr sowie das Vereinsbetriebsreglement und andererseits die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und das Betriebsreglement für Oesterreich-Ungarn Anwendung finden.

Zunächst wird der Nachweis für die Behauptung versucht, dass die Lieferfristen, wie solche in den letzterwähnten zwei Reglements (somit für den Binnenverkehr in Deutschland und Oesterreich-Ungarn) festgestellt erscheinen, den thatsächlichen Verhältnissen besser entsprechen, als jene im Gebiet des Internationalen Uebereinkommens, und wird eine annähernd zwischen diesen und jenen liegende neue Bemessung der Lieferfristen in Vorschlag gebracht. Weiter wird angeregt, die Vertheilung der Gesammtlieferfrist (Transport- und Expeditionsfrist) nach einem abgeänderten Schlüssel zu veranlassen. Auch wird die gegenwärtige Art der Vertheilung von Entschädigungen wegen verspäteter Lieferung besprochen.

So werthvoll die Anregung ist und so sehr die zur Veröffentlichung gelangten Tabellen gründliches Studium des Materials erweisen, ebenso sind die Voraussetzungen, von welchen die Abhandlung und insbesondere im ersten Theile, ausgeht, anfechtbar.

Was die ersterwähnte Behauptung des Herrn Verfassers anbelangt, dass die innerstaatlichen Lieferfristbestimmungen in Deutschland und Oesterreich-Ungarn sich bewährt haben und die vollständige Uebernahme derselben oder aber in einer nach Vorschlag abgeänderten Weise, für das Gebiet des Internationalen Uebereinkommens erfolgen sollte, so ist diese Behauptung geeignet, Bedenken hervorzurufen.

Ohne auf die Details des Vorschlages (A. Länge der Lieferfristen) näher einzugehen, genügt der Hinweis auf die Thatsache, dass die gegenwärtig gültigen innerstaatlichen Lieferfristen (in Deutschland und Oesterreich-Ungarn) wesentlich kürzere sind, als jene im Internationalen Uebereinkommen.

Diese Kürzung bedeutet für die betheiligten Eisenbahnverwaltungen grosse Opfer, und haben die diesfalls gesammelten Erfahrungen ergeben, dass die innerstaatlichen Lieferfristen sehr knapp bemessen sind. Dies wird übrigens von den maassgebenden Aufsichtsbehörden anerkannt, da anderenfalls die zahlreichen mit Genehmigung derselben zu Recht bestehenden Zuschlagsfristen keine Berechtigung hätten.

Ein Blick auf die letzte vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen (1898) veröffentlichte Zusammenstellung über die gültigen Zuschlagsfristen im Vereinsgebiet zeigt, dass fast sämmtliche Eisenbahnverwaltungen in die Nothwendigkeit versetzt werden, Zuschlagsfristen festzustellen. In dieser Zusammenstellung erscheinen ebenso Privatbahnen wie staatlich verwaltete Eisenbahnen und sind insbesondere die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in vielen Verkehrsrelationen vertreten.

Da jedoch Zuschlagsfristen zu den normalen Fristen von den Aufsichtsbehörden erst nach genauer Prüfung der für derartige Ansuchen entscheidenden Motive zugestanden werden, so dürfte damit der Beweis erbracht sein, dass thatsächlich die Nothwendigkeit besteht, die normalen Fristen in vielen Relationen zu verlängern. Die erwähnte Zusammenstellung ist aber auch in anderer Richtung instruktiv, da sie beweist, dass die Zuschläge zumeist den Binnenverkehr betreffen.

So bestehen beispielsweise bei den königlich ungarischen Staatsbahnen Lieferfristzuschläge in 57 verschiedenen Verkehrsrelationen. Hiervon betreffen 48 Relationen ausdrücklich nur den inländischen (ungarischen) bezw. den österreichisch-ungarischen Verkehr und nur 9 Relationen ausdrücklich nur den internationalen Verkehr.

Auch hieraus kann der Schluss gezogen werden, dass die bestehenden Lieferfristen im internationalen Verkehr den Bedürfnissen besser entsprechen, als die kurzen Fristen im Binnenverkehr der deutschen und österreichisch-ungarischen Eisenbahnen. Bei Beurtheilung des Vorschlages des genannten Herrn Verfassers empfiehlt es sich, diesem Umstand Rechnung zu tragen.

Die nachfolgende Zusammenstellung der hier erwähnten normalen Fristen (Tabelle A), welche in graphischer Darstellung auch die vom Herrn Verfasser gemachten Vorschläge enthält, liefert Anhaltspunkte zur Beurtheilung der Differenzen, welche obwalten. Auch kann aus der Gegenüberstellung entnommen werden, wie sich die Lieferfristen bei längeren Distanzen zu Gunsten des Internationalen Uebereinkommens oder richtiger zu Ungunsten der Fristen im Binnenverkehr verschieben, und ist weiter zu entnehmen, wie die in Nr. 15 d. Ztg. vorgeschlagenen Lieferfristen sich in Wirklichkeit gestalten würden.

In der Gegenüberstellung erscheinen die vom Herrn Verfasser projektirten besonderen Lieferfristen für Schnellzugsgüter nicht aufgenommen, da nach meiner Ansicht die Nothwendigkeit für die Fixirung derartiger besonderer Fristen nicht besteht und die Zuganschlüsse nicht immer die ununterbrochene Beförderung von zu Schnellzügen aufgegebenen Sendungen mit solchen Zügen ermöglichen.

In der Motivirung seines Vorschlages erwähnt der Herr Verfasser unter anderem, dass die Eisenbahnen die letzten 20 Jahre ausgenützt hätten, um bestehende Verkehrseinrichtungen zu verbessern; der Personalstand und der Wagenpark wäre vermehrt worden usw. Alle diese Momente hätten dazu beigetragen, eine grosse Beschleunigung der Transporte zu erzielen und hätten die deutschen und österreichisch-ungarischen Bahnen diesem Umstande insofern Rechnung getragen, als sie im Binnenverkehr die Lieferfrist kürzten.

Diese Beweisführung kann als Begründung für den Reformvorschlag schon deshalb nicht Anwendung finden, da die innerstaatlichen Lieferfristen ausschliesslich im Interesse der Handelswelt zwischen den Regierungen der letztgenannten Staaten festgestellt, somit ohne Einflussnahme seitens der Bahnanstalten normirt wurden. Wenn die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, und diese schreitet ja unausgesetzt fort, geringere Lieferfristen bedingen würde, dann wäre es unerfindlich, warum die Ersatzforderungen für Lieferfristüberschreitungen stetig zunehmen. Die Thatsache, dass die Mehrzahl derartiger Schadenforderungen den Binnenverkehr und zum kleineren Theile andere Verkehrsgebiete betrifft, ist gleichfalls bemerkenswerth.

Die Erklärung ist darin zu suchen, dass mit den kurzen Lieferfristen im innerstaatlichen Verkehr, selbst mit Zuschlagsfristen, das Auslangen nicht immer gefunden wird. Der Vorschlag des Herrn Verfassers, diese allzu kurzen Lieferfristen in dieser oder in einer annähernd gleichen Weise auf den internationalen Transportverkehr zu übertragen, könnte somit, um so mehr da er aus Fachkreisen stammt, leicht zu irrigen Schlüssen Veranlassung geben.

Es ist daher geboten, eine derartige Anregung eingehend zu prüfen und dürfte es sich empfehlen, hierbei sowohl die Verhältnisse in Deutschland als auch in Oesterreich-Ungarn in Berücksichtigung zu ziehen. In der österreichisch-ungarischen Monarchie sind in den letzten Jahren hinsichtlich der Lieferfristreklamationen Erfahrungen gesammelt worden, welche die Zustimmung zum Vorschlag in Nr. 15 d. Ztg. erschweren. Die Fortsetzung der grossen Eisenbahnlinien in Seitenlinien, die wachsende Anzahl von Anschlussstationen, die zunehmende Dichtigkeit des Verkehres und insbesondere des Personenverkehres, welche in ihrer Rückwirkung auf den Güterverkehr

Tabelle A.
Gesammtlieferfristen in Tagen.

Kilometer	Für Eilgut: Betr.-Regl. für Oesterr.-Ungarn u. Verkehrsordn. für Deutschland	Für Eilgut: Intern. Uebereinkommen und Vereinsbetriebsreglement	Für Eilgut: Projektirt nach Nr. 15 d. Ztg. des Vereins deutscher Eisenb.-Verwalt.	Für Frachtgut: Betr.-Regl. für Oesterr.-Ungarn u. Verkehrsordn. für Deutschland	Für Frachtgut: Intern. Uebereinkommen und Vereinsbetriebsreglement	Für Frachtgut: Projektirt nach Nr. 15 d. Ztg. des Vereins deutscher Eisenb.-Verwalt.	Kilometer
25							25
50				3 (Tage)			50
75			1½ (Tage)			3 (Tage)	75
100							100
125		2 (Tage)			4 (Tage)		125
150	2 (Tage)						150
175							175
200							200
225				4		4	225
250			2				250
275							275
300							300
325							325
350							350
375					6	5	375
400		3	2½				400
425				5			425
450	3						450
475							475
500							500
525						6	525
550			3				550
575							575
600							600
625				6			625
650		4			8		650
675						7	675
700			3½				700
725							725
750	4						750
775							775
800							800
825				7		8	825
850			4				850
875							875
900		5			10		900
925							925
950							950
975						9	975
1000			4½				1000
1025				8			1025
1050	5						1050
1075							1075
1100							1100
1125		6	5			10	1125
1150					12		1150
1175							1175
1200				9			1200
1225							1225
1250							1250
1275						11	1275
1300			5½				1300
1325							1325
1350	6						1350
1375		7			14		1375
1400				10			1400
1425							1425
1450			6			12	1450
1475							1475
1500							1500
1525							1525
1550							1550
1575			6½			13	1575
1600							1600
16 5		8		11	16		1625
1650	7						1650
1675							1675
1700							1700
1725			7			14	1725
1750							1750
1775							1775
1800							1800
1825				12			1825
1850							1850
1875						15	1875
1900		9	7½		18		1900
1925							1925
1950	8						1950
1975							1975
2000							2000
2025				13		16	2025
2050			8				2050
2075							2075
2100							2100
2125							2125
2150		10			20		2150
2175						17	2175
2200			8½				2200
2225				14			2225
2250	9						2250
2275							2275
2300							2300
2325						18	2325
2350			9				2350
2375				15			2370
2400							2405

naturgemäss mit unvermeidlichen Güterverzögerungen verknüpft ist, und viele andere Gründe sprechen eher dafür, die Lieferfristen für den Binnenverkehr zu verlängern, als dafür, die Lieferfristen im internationalen Verkehr zu kürzen, bezw. letztere Fristen den innerstaatlichen Bestimmungen anzupassen.

Wenn berücksichtigt wird, dass die Vertreter der an dem Internationalen Uebereinkommen betheiligten Staaten nach eingehender Berathung zum Entschlusse gelangten, längere Lieferfristen zu vereinbaren, als jene waren, welche bis dahin in Verbänden bestanden, so dürften hierfür zwingende Gründe bestimmend gewesen sein. Nach Veröffentlichung des Schlussprotokolles der Berner Konferenz war die Vermuthung berechtigt, dass die Lieferfristen im Internationalen Uebereinkommen als Unterlage für die innerstaatlichen Reglements dienen würden. Wenn diese Vermuthung sich nicht verwirklichte, so waren hierfür gleichfalls wichtige Gründe entscheidend. Wiewohl die diesfalls an das Internationale Uebereinkommen geknüpften Erwartungen nicht erfüllt wurden, so dürfte dennoch in nicht allzu ferner Zeit das leitende Motiv für die Schaffung des Internationalen Uebereinkommens, eine Unifizirung der für den Eisenbahntransport bestehenden Normen herbeizuführen, auch hinsichtlich der Lieferfristen Grundsatz werden und eine einheitliche Basis für alle Verkehrsgebiete zu erhoffen sein. Im gegebenen Zeitpunkt werden die innerstaatlichen Reglements zweifellos dem Internationalen Uebereinkommen angepasst werden. Keinesfalls aber ist zu erwarten, dass der entgegengesetzte Weg eingeschlagen werden wird.

Der weiter folgenden Darstellung des Herrn Verfassers über die Vertheilung der Lieferfristen auf die am Transporte betheiligten Verwaltungen (B. Vertheilung der Lieferfristen) wird jeder Fachmann gewiss im grossen und ganzen zustimmen und die gewählten Beispiele als zutreffend erklären. Ebenso ist der Vorschlag in Tabelle IV als diskussionsfähig zu bezeichnen, immer jedoch unter der Voraussetzung, dass der gegenwärtige Modus hinsichtlich der Vertheilung der Lieferfristen als Grundlage festgehalten wird. Diese Basis sollte jedoch eine wesentliche Verschiebung erfahren, da die Expeditionsfrist in ihrer gegenwärtigen Gestalt und insbesondere die Vertheilung unwesentlicher Antheile an derselben abänderungsbedürftig ist. Die gegenwärtige Expeditionsfrist ist an eine allzu feststehende Formel geknüpft. Die Expeditionsfrist (richtiger Manipulationsfrist) hätte nur dann eine Bedeutung, wenn dieselbe nach der Anzahl der in Betracht kommenden Verwaltungs- und Staatengebiete bezw. nach den Landesgrenzen bemessen werden würde.

Im Internationalen Uebereinkommen, in welches die Expeditionsfrist in ihrer ursprünglichen Form übernommen wurde, tritt die Unzulänglichkeit dieses Theiles der Gesammtlieferfrist deutlich zu Tage. Was bedeutet die fixe Frist von einem Tage für Eilgut bezw. zwei Tagen für Frachtgut bei Entfernungen von 1000—2000 km und wie gering sind die in Betracht zu ziehenden Antheile der einzelnen Verwaltungen! Ob die Zuweisung von einigen Stunden an diese oder jene Verwaltung erfolgt, ob die Transitbahn zwei oder drei Stunden mehr erhält; die Thatsache wird damit nicht geändert, dass die Expeditionsfrist in ihrer jetzigen Gestalt nicht genügt und es wünschenswerth ist, eine Reform derselben in Erwägung zu ziehen. Die mit der Rangirung von Wagen und Zügen in Grenzstationen verknüpfte Arbeit und die hierfür erforderliche Zeit wird mit der Zuweisung geringfügiger Antheile einer unabänderlich feststehenden Grösse nicht ausgeglichen. Je mehr Bahnen an einem Transporte betheiligt sind, desto kleiner werden die Antheile. Dies ist jedoch noch nicht der einzige Uebelstand. Die Vertheilung dieser Fristen auf die am Transporte einer Sendung betheiligten Eisenbahnverwaltungen ist noch mit mühevollen Detailarbeiten verknüpft, welche im Nutzeffekt weder zweckentsprechend noch lohnend sind. Die in jedem einzelnen Verkehrsgebiete verschiedenartig aufgestellten Grundsätze für die Vertheilung der Fristen und Entschädigungsantheile sind nur geeignet, den Verwaltungsdienst zu erschweren. Sie haben zeitraubende Berechnungen geschaffen, die Erledigung von Lieferfristreklamationen zu gefürchteten Arbeiten gestempelt und sprechen für einen zu weit gehenden Formalismus.

Die nachstehende Tabelle B soll an der Hand einiger Beispiele illustriren, wie verschiedenartig die Methode ist, welche bei der Behandlung von Lieferfristreklamationen in Berücksichtigung gezogen werden muss.

Tabelle B.

Bei der Annahme, dass eine Sendung in einer Transportstrecke von 700 km in 10 Tagen befördert wurde und für diese Sendung eine Frachtgebühr von 210 ℳ. zur Einhebung gelangte, ferner jede der drei am Transporte betheiligten Bahnen ein gleiches Verschulden an der Versäumniss der Lieferfrist trifft, sind die Expeditions- und Transportfristen sowie die entfallenden Entschädigungsbeträge unter die drei betheiligten Bahnen, wie folgt, zu vertheilen und zwar:

Im	Bahnen	Kilometer	Expeditionsfrist	Transportfrist	Summa	Transportdauer	Versäumniss	Entschädigungsbetrag	Antheile ℳ.	
A.										
österr. ungar. Verkehr	I	10	20	1	21	10 Tage	32	4/10 Fracht 84,— ℳ.	28,—	1)
	II	150	8	21	29	10 „	32		28,—	
	III	540	20	74	94	10 „	32		28,—	
Summa		700	48	96	144	240	96		84,—	
B.										
Vereinsverkehr	I	10	20	2	22	10 Tage	16	3/10 Fracht 63,— ℳ.	0,90	2)
	II	150	8	31	39	10 „	16		13,50	
	III	540	20	111	131	10 „	16		48,60	
Summa		700	48	144	192	240	48		63,—	
C.										
Internation. Verkehr	I	10	36	1	37	10 Tage	16	3/10 Fracht 63,— ℳ.	21,—	1)
	II	150	24	21	45	10 „	16		21,—	
	III	540	36	74	110	10 „	16		21,—	
Summa		700	96 3)	96 4)	192	240	48		63,—	
D.										
Verkehr mit Serbien, Bulgarien und der Türkei	I	10	20	2	22	10 Tage	16	3/10 Fracht 63,— ℳ.	21,—	1)
	II	150	8	31	39	10 „	16		21,—	
	III	540	20	111	131	10 „	16		21,—	
Summa		700	48	144	192	240	48		63,—	

Erläuterung.

ad A.

Die Lieferfristberechnung erfolgt nach § 63 des Eisenbahn-Betriebsreglements.

Die Entschädigung erfolgt nach § 87 des Eisenbahn-Betriebsreglements.

Die Lieferfrist beträgt nur sechs Tage (ad B, C, D dagegen acht Tage), die Ueberschreitung daher vier Tage (ad B, C, D dagegen zwei Tage).

Die Entschädigung beträgt $^4/_{10}$ der Fracht = 84 ℳ.

Für die Vertheilung derselben ist Artikel 11 und 14 des österreichisch-ungarischen Transport-Uebereinkommens, vom 1. Januar 1893 maassgebend, weil über 15 Gulden, somit **pro rata der Versäumniss.**

ad B.

Die Lieferfristberechnung erfolgt nach § 52 des Vereins-Betriebsreglements.

Die Entschädigung erfolgt nach § 78 des Vereins-Betriebsreglements.

Die Lieferfrist beträgt acht Tage, welche wie bei A. vertheilt wird. Die Ueberschreitung beträgt nur zwei Tage = $^3/_{10}$ Fracht = 63 ℳ., weil mehr als $^2/_{10}$ Lieferfrist.

Für die Vertheilung der Entschädigung ist Artikel 23 und 25 des Vereinsübereinkommens vom 1. Januar 1899 maassgebend, weil unter 200 ℳ., somit **pro rata der Kilometer.**

---

1) Pro rata der Versäumniss. 2) Pro rata der Kilometer. 3) Incl. $^1/_3$ Transportfrist. 4) $^2/_3$ der Transportfrist.

ad C.

Die Lieferfristberechnung erfolgt nach Artikel 14 des Internationalen Uebereinkommens.

Die Entschädigung erfolgt nach Artikel 40 des Internationalen Uebereinkommens.

Die Lieferfrist beträgt acht Tage, die Ueberschreitung zwei Tage.

Die Entschädigung beträgt $^{3}/_{10}$ der Fracht = 63 ℳ.

Die Vertheilung der Lieferfrist ist verschieden von A und B. Für die Vertheilung des Betrages ist Artikel 47 des Internationalen Uebereinkommens, gültig vom 1. Januar 1893, maassgebend, im Verhältnisse der Verschulden, mithin **pro rata der Versäumniss.**

ad D.

Die Lieferfristberechnung erfolgt nach § 58 des Betriebsreglements für den Verkehr mit Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Die Entschädigung erfolgt nach § 78 des Betriebsreglements für den Verkehr mit Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Lieferfrist, Vertheilung, Ueberschreitung und Entschädigung wie bei B.

Für die Vertheilung der Entschädigung ist jedoch Artikel 23 des Uebereinkommens für den Verkehr mit Serbien, Bulgarien und der Türkei vom 1. Mai 1898 maassgebend, weil über 80 Frcs., somit **pro rata der Versäumniss.**

Die vorliegenden Beispiele betreffen somit ebenso die Vertheilungsmodalitäten hinsichtlich der Lieferfristen (Transport- und Expeditionsfrist) wie auch jene der Entschädigungsbeträge. Es empfiehlt sich somit einen Weg einzuschlagen, welcher zu einem einfachen und einheitlichen Abrechnungsverfahren führt.

Wie immer dasselbe auch beschaffen sein möge, unter allen Umständen wird die einfachste Lösung stets die beste sein.

Ein einheitlicher Vorgang dürfte auch in anderer Richtung empfehlenswerth erscheinen.

Gegenwärtig sind die Grenzen verschieden, welche die gemeinschaftliche Haftung ohne Rücksicht auf die Schuldfrage regeln. Im österreichisch-ungarischen Verkehre werden beispielsweise Entschädigungen nur bis 15 fl. pro rata der Kilometer vertheilt, während im Vereinsverkehre die Geldgrenze 200 ℳ beträgt.

Schreiber dieser Zeilen hat, angeregt durch die am 17. Juli 1886 erfolgte Fertigung des Schlussprotokolles der internationalen Konferenz zur Vereinbarung eines einheitlichen Eisenbahntransportrechtes, in einer Broschüre*) einen Vorschlag zur Vereinfachung des Abrechnungsverfahrens gemacht. An diesen Ausführungen und insbesondere an der Begründung seines Vorschlages glaubt er um so mehr festhalten zu sollen, als die seither gesammelten Erfahrungen die Ansicht bestärken, dass diesfalls auf einfachere Grundprinzipien hingewirkt werden müsse. Den Verwaltungsdienst zu vereinfachen ist eine Aufgabe, welcher gegenwärtig die grösste Aufmerksamkeit gewidmet wird. Dies setzt jedoch den Bruch mit veralteten Traditionen voraus. Die Erkenntniss des alten Satzes, dass Zeit Geld ist, wird auch in vorliegender Frage die einfachste Lösung herbeiführen.

*) Die gegenwärtigen und zukünftigen Haftbestimmungen der Eisenbahnen für Lieferfristüberschreitungen von Sigismund Weill. Wien 1887. Verlag von Spielhagen & Schurich.

Die Tariffragen im Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Von L. **Calmar**, Chef des Tarifbüreaus der rumänischen Eisenbahnen.

(Schluss aus Nr. 25).

In der dritten Konferenz wurde endlich diesem „Verfügungsberechtigten“ die Befugniss eingeräumt, mit der Erfüllung der ihm zugewiesenen Agenden einen im Frachtbriefe zu bezeichnenden Bevollmächtigten zu betrauen (V. Sitzung Seite 34).

In den Protokollen findet man keine genügende Erklärung für diese durch obige Wandlungen zum Ausdruck gebrachte Inkonsequenz, nicht nur zwischen den Beschlüssen der ersten und der zweiten Konferenz (dazwischen lagen drei, vielleicht an Erfahrungen reiche Jahre) sondern sogar auch zwischen den in der zweiten Konferenz geäusserten Ansichten und dem darauf gefassten Beschlusse. Der unter den Delegirten herrschende Meinungsunterschied, oder wie sich Gasca (Seite 120 und 121) wiederholt äussert „discrepanza di opinioni“, ist kein zureichender Grund dafür.

Uebrigens schrieb auch Gerstner noch unter dem Eindruck der Verhandlungen (Seite 176 und 177), „dass erst die Erfahrung lehren müsse, ob die neue Einrichtung sich bewähren wird, oder ob die gegen die Monopolisirung der Zollbehandlung des rollenden Gutes zu Gunsten der Eisenbahn, namentlich seitens der deutschen und österreichischen Spediteure an der russischen Grenze, geltend gemachten Bedenken, Beachtung verdienen.“

Gelegentlich der im Jahre 1896 stattgefundenen Revisionskonferenz des Internationalen Uebereinkommens wurde, entgegen des von den Vertretungen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns mit Unterstützung der Schweiz eingebrachten Vorschlages, eine Aenderung der diesbezüglichen Bestimmungen in dem Sinne herbeizuführen, dass es gestattet werde, die Zollbehandlung unterwegs von dem Versender oder einer im Frachtbriefe bezeichneten Mittelsperson vornehmen zu lassen, die Beibehaltung des status quo beschlossen.

Die Mittelsperson bleibt also nach wie vor ausgeschlossen.

Nicht damit befriedigt, dass die Mittelsperson extra muros geblieben ist, will ich nun versuchen, den Nachweis zu liefern, dass, soweit direkte Tarife in Frage kommen, auch der „Verfügungsberechtigte“ den Platz zu räumen hätte.

Ich verzichte darauf, die bekannten 7 Fragen, quis? quid? ubi? quibus auxiliis? cur? quomodo? quando? aufzuwerfen, obwohl selbe vielleicht mit Bezug auf die Persönlichkeit des „Verfügungsberechtigten“, den Ort, die Art und Weise des Vorgehens, die Zweckmässigkeit usw. der ihm rücksichtlich des Verzollungsvorganges zugewiesenen Agenden, ganz gut anzubringen wären.

Vollkommen überzeugt, dass ein auch in beschränkteren Grenzen sich bewegendes Interrogatorium zum Zwecke führen würde, will ich nur fragen:

a) Wer ist der „Verfügungsberechtigte“?
b) Wie macht er von seiner Befugniss Gebrauch?
c) Welchen Werth hat überhaupt in der Praxis die Intervention des „Verfügungsberechtigten“?

a) Wer ist der Verfügungsberechtigte?

Schwab (Seite 131) spricht die Ansicht aus, dass es der sich im Besitze des Frachtbriefduplikates befindliche Aufgeber ist, bezeichnet die Wahl des Ausdruckes „der Verfügungsberechtigte“ als eine unglückliche und unbegründete und wirft die Frage auf, warum der Absender bei der Zollbehandlung nicht sollte interveniren dürfen, wenn er nicht verfügungsberechtigt (also nicht im Besitze des Frachtbriefduplikates), weil dem Empfänger „unterwegs“ auch in diesem Falle kein Verfügungsrecht, also auch kein Interventionsrecht zukommt und die Interessen des Empfängers durch die Intervention des Absenders bei der Zollbehandlung nicht beeinträchtigt, im Gegentheil nur gefördert werden können.

Eger (Seite 186) versteht unter „Verfügungsberechtigten“ den Absender bis nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger oder die vom letzteren auf Uebergabe des Gutes und Frachtbriefes gerichtete Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist, und von diesen Momenten ab den Empfänger, und behauptet, im Gegensatz zu Schwab, dass es auf den Besitz des Frachtbriefes nicht ankomme, da eine der im Absatz 1 des Artikel 15 bezeichneten Anweisungen nicht in Frage steht.[6])

Ohne sich so dezidirt auszusprechen, wie Schwab, theilt hiergegen Rosenthal (Seite 92) mehr seine Ansicht, als jene Eger's. „Warum das Internationale Uebereinkommen den Ausdruck ‚Verfügungsberechtigter‘ statt Absender gewählt hat, ist unerfindlich, denn verfügungsberechtigt über das auf der Reise befindliche Gut ist nach Artikel 15 nur der Absender, welcher das Frachtbriefduplikat vorweist, und es fehlt an jedem zureichenden Grunde, die Verfügungsberechtigung zur Voraussetzung der Mitwirkung bei der Verzollung zu machen, da diese nicht das Recht zur Besitznahme des Gutes gewährt.“

Hiergegen theilt Gerstner (Seite 175) Eger's Ansicht, nur begründet er sie anders:

„Unter dem Verfügungsberechtigten kann im Artikel 10 Absatz 4 nur der Absender verstanden sein. Der Empfänger ist als solcher, so lange das Gut sich unterwegs befindet, überhaupt nicht verfügungsberechtigt.“ Artikel 15, Absatz 4 und Artikel 16.[7])

„Uebrigens wird der Absender zur Ausübung dieses Rechtes der im Artikel 15, Absatz 2 vorgesehenen Vorzeigung des Duplikatsfrachtbriefes nicht bedürfen, sofern er sich überhaupt nur zu legitimiren vermag, da ein Widerstreit mit dem, durch jene Bestimmung zu schützenden eventuellen Rechte des Empfängers in diesem Falle nicht zu besorgen ist.“

Gasca (Seite 24) sagt, dass der Absender berechtigt sei, der Zollbehandlung beizuwohnen usw., nur ist seine Meinung der Ausdruck einer irrigen Auffassung und nicht, wie es bei den anderen Kommentatoren, welche gleicher Ansicht sind, jener einer durch Auslegung gewonnenen Ueberzeugung, weil er den „Mittente“ (Versender), von welchem in der ursprünglichen Formulirung der betreffenden Stelle des Uebereinkommens die Rede ist, im Auge hat und nicht den Verfügungsberechtigten (l'avente diritto), welcher im definitiven Texte derselben vorkommt.[8])

[6]) Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, dass die Waare auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation abgeliefert wurde (Artikel 15, Absatz 1).

[7]) Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtduplikat besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von letzterem nach Maassgabe des Artikels 16 erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. Ist dies geschehen, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird (Artikel 15, Absatz 4).

Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfanges den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.

Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, dass er hierbei in eigenem oder fremden Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der im Besitze des Duplikates befindliche Absender der Eisenbahn eine nach Maassgabe des Artikels 15 entgegenstehende Verfügung ertheilt hat.

Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation (Artikel 16).

[8]) Der ursprüngliche von der italienischen Delegation eingebrachte Text lautete:

„Jedoch hat der Versender das Recht, der Zollbehandlung selbst beizuwohnen, oder zu diesem Zwecke eine Mittelsperson zu bezeichnen. Der Versender und sein Vertreter kann indessen unter keinen Umständen Besitz von der Waare nehmen und es ist ihm lediglich überlassen, sich in die Lage zu setzen, um der Zollbehandlung in dem Augenblick, in dem sie vorgenommen wird, beiwohnen zu können“ (Seite 90 der Protokolle der II. Konferenz).

Er wurde jedoch, trotz erfolgter Annahme, sofort zu Gunsten des folgenden, von der schweizerischen Delegation gestellten Antrages:

„Der Dispositionsberechtigte hat übrigens die Befugniss, der Zollbehandlung beizuwohnen, um die nöthigen Aufklärungen betreffend die Tarifikation des Gutes zu geben und die ihm zweckmässig scheinenden Bemerkungen zu machen. Diese Befugniss gibt ihm aber weder das Recht von der Waare Besitz zu nehmen, noch darf er sonstwie in die Zollbehandlung eingreifen“ (Seite 90 der Protokolle der II. Konferenz) zurückgestellt.

In dem den Protokollen der III. Konferenz beigelegten Entwurfe des Internationalen Uebereinkommens erscheint statt des „Dispositionsberechtigten“ die gleichwerthige Bezeichnung „Der Verfügungsberechtigte“.

Schliesslich sei noch erwähnt, dass unter den zahlreichen Eingaben, mit welchen zumeist in Oesterreich und in Deutschland von verschiedenen Korporationen, Vereinen usw. die Aenderung des Artikels 10 angestrebt worden ist, sich jene der Handels- und Gewerbekammer einer grösseren Provinzstadt befindet, in welcher verlangt wird, dass nicht blos dem Verfügungsberechtigten, sondern auch dem Absender die Befugniss zur Intervention bei der Zollbehandlung, selbst oder durch einen Bevollmächtigten vornehmen zu dürfen, eingeräumt werde.

Auch wenn man von der Ansicht jener Körperschaft, nach welcher Verfügungsberechtigte und Absender grundverschiedene Begriffe sind, absieht, ist es sehr fraglich, ob der Versender immer, d. i. auch wenn er sich nicht als verfügungsberechtigt ausweisen kann, als solcher zu betrachten bezw. zu Handlungen zuzulassen ist, welche nach dem, wie wir gesehen, absichtlich gewählten Wortlaut des Internationalen Uebereinkommens nur vom „Verfügungsberechtigten“ ausgeübt werden können.

Wäre Verfügungsberechtigter = Versender, so gebe es doch keinen Grund, nicht ohne weiteres direkt „Versender“ zu sagen.

Jedes Zeichen, hat jemand gesagt, ob es nun Aushängeschild, Warnungstafel oder Wort ist, soll den korrespondirenden Begriff in der möglichst entsprechendsten Weise zum Ausdruck bringen.

Wenn nun das Zeichen (Wort), welches unzweifelhaft den Begriff „Versender“ zum Ausdruck bringt, durch ein anderes, im gegebenen Falle „Verfügungsberechtigter“ ersetzt wird, und wenn dieses letztere Zeichen (Wort) sowohl im allgemeinen Sprachgebrauche, als auch in der speziellen Terminologie der betreffenden Materie, eine andere Bedeutung als das ursprüngliche hat, so geht es doch nicht an, dass man die technischen Schwierigkeiten, welche sich bei der Verzollung, d. i. auf einem der Sprachforschung so ziemlich fremden Gebiete, ergeben, dadurch zu beseitigen versucht, dass man dem betreffenden Worte eine andere Bedeutung als die wirkliche, und eigenthümlicher Weise jene unterschiebt, welche der eliminirte Ausdruck zweifellos hatte.

Nein. Dagegen sträubt sich sowohl der Philolog als auch der Verzoller und vielleicht noch vor ihnen, die bekannte „nicht durch Sachkenntniss getrübte“ Auffassung.

b) Wie macht der Verfügungsberechtigte von seiner Befugniss Gebrauch?

Treten wir gleich in medias res ein und nehmen z. B. an dass es sich um eine Sendung handelt, welche von Odessa nach einem im Westen gelegenen Bestimmungsorte befördert wird, und dass der — Absender von der ihm durch Artikel 10 Absatz 4 ertheilten Befugniss Gebrauch machen will, um bei der Zollbehandlung an der Grenze des Staates, in welchem der Empfangsort liegt, zu interveniren.

Zu diesem Zwecke muss er, wenn er es nicht vorzieht, einen in der betreffenden Grenzstation ansässigen Gewährsmann

durch eine Frachtbriefklausel ad hoc zu bevollmächtigen, persönlich hinreisen.

Dort angekommen muss er fleissig und mit Ausdauer nachfragen, ob seine Sendung bereits angekommen ist, und sich zu diesem Behufe zunächst vorstellen, d. i. ausweisen.

In welcher Eigenschaft? Als Verfügungsberechtigter oder lediglich als Aufgeber?

Bei der erwähnten Verschiedenheit der Interpretationen, welche diesbezüglich sogar zwischen den Kommentatoren deutscher Zunge herrscht, kann es ihm nun, bei der grossen Anzahl von Grenzpunkten so verschiedener Staaten, leicht widerfahren, in Granica als einfacher „Aufgeber" zur Zollbehadlung zugelassen, in Cormons oder Avricourt abgewiesen zu werden, weil er seine Eigenschaft hier als „Ayant droit", dort als „avendo diritto" nachzuweisen nicht in der Lage sein wird.[9])

Dies sind jedoch nur theoretische Bemerkungen, da es, wenigstens unter normalen Verhältnissen, absolut unannehmbar ist, dass der Absender, ob er nun verfügungsberechtigt oder nicht, den einzelnen Sendungen bis zur Grenzstation des betreffenden Staates nachfahren und dort die Ankunft derselben abwarten soll, um bei der Verzollung zu interveniren.

Der Absender von Odessa wird daher kaum in die nicht beneidenswerthe Lage kommen, an der österreichischen, italienischen oder französischen Grenze nach längerem Antichambriren, vielleicht wegen mangelnder Legitimation, nicht zur Verzollung zugelassen zu werden. Er kann aber der Verzollung durch einen im Frachtbriefe bezeichneten „Bevollmächtigten" beiwohnen.

Die Ansicht Schwab's (Seite 132), dass man in solchen Fällen die Frage aufwerfen könnte, ob der zur Zeit des Vertragsabschlusses, kraft des Besitzes des Frachtbriefduplikates, verfügungsberechtigte Absender, es noch zur Zeit der Intervention des Bevollmächtigten ist, scheint nicht begründet zu sein. Es dürfte sich daher die diesbezüglich von ihm befürchtete Komplikation kaum ergeben. Uebrigens, wer kann es wissen?

Weit interessanter, weil der Wirklichkeit naheliegender, ist jedoch die Frage, ob die Eisenbahn verpflichtet ist, den im Frachtbriefe bezeichneten „Bevollmächtigten" zur Zollbehandlung zuzuziehen oder sein Erscheinen abzuwarten?

Das Uebereinkommen gibt keinen Aufschluss darüber.

Eger (Seite 187). „Dass die Eisenbahn oder die Zollbehörde ex officio den Verfügungsberechtigten oder seinen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten zur Zollbehandlung heranzuziehen habe, ist im Uebereinkommen nicht vorgesehen. Es ist also Sache des Verfügungsberechtigten, sich selbst um Zeit und Ort der Zollbehandlung zu kümmern und die ihm zustehende Befugniss ohne weitere Aufforderung zur rechten Zeit und am rechten Orte auszuüben bezw. seine Zuziehung zu verlangen. Freilich ist ihm dadurch — besonders unterwegs — die Ausübung der betreffenden Befugniss erschwert."[10])

Schwab (Seite 132). Aus den Worten „Der Verfügungsberechtigte kann ...." ergibt sich, dass er bezw. der Bevollmächtigte sich darum kümmern müsse, bei der Zollbehandlung zu interveniren. Die Bahn ist nur verpflichtet, ihn zuzulassen, nicht aber auch ihn einzuladen oder sein Erscheinen abzuwarten.

[9]) Anmerkung der Redaktion. Es wäre erwünscht gewesen zu erfahren, ob der angefochtene Ausdruck auch in der Praxis schon zu Unzuträglichkeiten geführt hat.

[10]) Dieses Citat würde, ohne den Gedankengang des Autors im mindesten zu alteriren, an Deutlichkeit gewinnen, wenn in demselben nur vom „Bevollmächtigten des Verfügungsberechtigten" und nicht auch vom „Verfügungsberechtigten" selbst die Rede wäre. In der That kann die Station, in welcher die Zollbehandlung stattfinden soll, von der parteiseitig vorbehaltenen Intervention nur in dem Falle informirt sein, wenn im Frachtbriefe eine diesbezügliche Bemerkung enthalten ist. Dies trifft jedoch nur dann zu, wenn die betreffenden Agenden durch einen Bevollmächtigten des Verfügungsberechtigten, nicht aber durch ihn selbst vollzogen werden sollen.

Rosenthal (Seite 91). „Die Bahn muss den Verfügungsberechtigten[11]) nicht besonders zuziehen, sondern nur zulassen. Seine Sache ist es, im Augenblick der Verzollung anwesend zu sein. Eine Verzögerung derselben kann er nicht verlangen."

Es ergibt sich also, dass, insofern nicht, wie es in Oesterreich und Italien der Fall ist, durch behördliche Vorschriften anders statuirt wird, nach übereinstimmender Ansicht der angeführten Kommentatoren, für den in der betreffenden Grenzstation ansässigen „Bevollmächtigten" die Pflicht, in gleicher Weise wie der zugereiste „Verfügungsberechtigte" fleissig und mit Ausdauer nachzufragen, ob seine Sendung bereits angekommen ist.

Wird der geeignete Zeitpunkt versäumt, so verliert der Bevollmächtigte die Gelegenheit, sein Mandat auszuüben und der Aufgeber die Vortheile, welche er sich von der Intervention desselben versprochen hatte.

c) Welchen Werth hat überhaupt in der Praxis die Intervention des Verfügungsberechtigten?

Bereits während der Konferenzverhandlungen (Seite 89 der Protokolle der II. Konferenz) hatte sich die zweite Kommission durch ihren Berichterstatter dahin ausgesprochen, „dass die Wirksamkeit und der Nutzen einer Mittelsperson sich fast auf nichts reduziren würde, wenn man derselben nur das Recht einräumen würde, bei der Zollbehandlung anwesend zu sein und dieselbe zu kontroliren, ohne dabei eine selbständige Verantwortlichkeit zu übernehmen."

Rosenthal (Seite 91). „Ein letztes Recht der Mittelsperson, deren Beibehaltung Frankreich für geradezu verderblich für den internationalen Verkehr erklärt hatte, blieb aber doch bestehen, indem man als Absatz 4 im Artikel 10 folgende Bestimmung aufnahm. (Folgt der Text der betreffenden Bestimmung . . . .)
Höchst geringfügig sind in der That die Befugnisse dieses Interventionsberechtigten, denn er darf der Verzollung nur beiwohnen, um Aufklärung über Tarifirung des Gutes zu geben und Bemerkungen zu machen."

Gerstner's Ansicht, welcher sich an den diesbezüglichen Verhandlungen in hervorragender Weise betheiligt hat, ist rücksichtlich der Tendenz, welche der betreffenden Bestimmung zu Grunde lag, von autoritativer Bedeutung.

Aus derselben scheint hervorzugehen, dass die beschränkte Zulassung der Parteiintervention eigentlich mehr als eine von der siegenden Majorität der überwundenen Minorität zugedachte Konzession, als eine für den Verkehr thatsächlich nützliche Maassregel zu betrachten ist.

„Die nunmehrige Majorität war der Ansicht, dass die Aufstellung einer Mittelsperson zur Vornahme der Zollbehandlung, indem sie die Verantwortlichkeit der Eisenbahn unterbreche, schwere Nachtheile, namentlich die Nothwendigkeit der Ausstellung eines neuen Frachtbriefes, welche mit dem Zwecke des Uebereinkommens im Widerspruch stehen würde, zur Folge haben müsste und zudem grössere Kosten verursache, während die Eisenbahnen fast überall auf den Grenzstationen für Zollbehandlung eingerichtete Bureaus besitzen, deren Angestellte zur Vertretung der Interessen der Absender vollkommen geeignet seien. Kommissionsbericht in den Prot. der II. Konf. S. 89. Vergl. auch den Kommissionsbericht des französischen Senats (Beilage zum Sitzungsprotokoll vom 10. Dezember 1891). Um aber den Anschauungen der Minorität, welche bei der I. Konferenz obgesiegt hatte, einigermaassen Rechnung zu tragen, wurde der jetzige Absatz 4 des Artikels 10 beigefügt." (Gerstner, Seite 176.)

Das Referat des Gremiums der Wiener Kaufmannschaft an die Handels- und Gewerbe-

[11]) Sollte wohl heissen der Bevollmächtigte des Verfügungsberechtigten.

kammer für Oesterreich unter der Enns, dessen Ausführungen, Ansichten und Vorschläge um so mehr Beachtung verdienen, als sie von einseitigen Auffassungen, an welchen solche Vorlagen gewöhnlich kranken, vollständig frei sind (Seite 15), tritt für die Erfüllung sämmtlicher Zollformalitäten durch die Bahn ein.

Die bereits wiederholt erwähnte Schrift „Die Bilanz der Berner Konvention über den Internationalen Frachtenverkehr" kommt nach verschiedenen Erörterungen zum Schlusse, dass der praktische Werth der Zulassung der Parteien bei Erfüllung der Zollformalitäten ein äusserst minimer ist.

„Wie wenig sich übrigens die Bahn selbst die Leistungsfähigkeit zutraut, von der sie so zuversichtlich spricht, beweist die Gestaltung der subsidären Zuziehung von Privatvermittlern neben den Agenturen (es leuchtet ein, dass durch dieses Zweispediteursystem die Kosten erheblich erhöht und auch die Leistungsfähigkeit des Spediteurs durch seine subsidiäre Stellung wesentlich beeinträchtigt werden müsste)." [12])

Nachdem wir nun die Entstehungsgeschichte der die Zollbehandlung betreffenden Vorschriften dargestellt und die Bedeutungslosigkeit des praktischen Werthes des Interventionsrechtes der Parteien bei der Erfüllung der Zollformalitäten hervorgehoben haben, werden wir zum Ausgangspunkte unserer Erörterungen, das ist zu der aufgeworfenen Frage, zurückkehren: ob es mit der, den meisten direkten Tarifen zu Grunde gelegten Verkehrstheilung vereinbar ist, dem Verfügungsberechtigten oder einem von ihm im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten die Befugniss zu ertheilen, der Zollbehandlung beizuwohnen usw.?

Ganz bestimmt nicht!

Nehmen wir z. B. den Fall an, dass die Stationsverbindung A—B von drei Routen a, b und c zu bedienen ist und dass daher die Wegeleitungsvorschrift, der vereinbarten Verkehrstheilung entsprechend, die Instradirung abwechselnd über die drei genannten Routen vorschreibt. Diese Wegeleitungsvorschrift könnte jedoch nicht eingehalten werden und die vereinbarte Verkehrstheilung demnach nicht zur Durchführung gelangen, wenn der Aufgeber, auf Grund seines Verfügungsrechtes, vorschreiben würde, dass sein im Frachtbriefe bezeichneter Bevollmächtigter in einem auf der Route a gelegenen Grenzpunkte bei der Zollbehandlung interveniren soll.

Auch unter der Herrschaft des vormaligen Betriebsreglements bestand diese Schwierigkeit, nur genügte es, wie wir gesehen, im Verordnungswege durch eine dem Reglement gleichwerthige Zusatzbestimmung zu statuiren, dass der Absender, welcher die Wohlthat des direkten Tarifes geniessen will, keinerlei Ingerenz auf die Verzollung ausüben dürfe.

Unter dem Regime des Berner Uebereinkommens kann man aber nicht zu diesem Auskunftsmittel greifen, da es nicht zulässig ist, ein den Verfrachtern gesetzlich zugesprochenes Recht, selbst wenn es keinen internationalen Charakter haben würde, durch eine behördliche Verfügung aufzuheben.

Mit anderen Worten, die Eisenbahnen haben nun nicht mehr die ihnen früher zu Gebote stehende Handhabe zur strengen Durchführung der Verkehrstheilung.

Diese Thatsache, welche vom tarifarischen Standpunkte gewiss nur als ein Rückschritt bezeichnet werden kann, ist um so eigenthümlicher, als das Betriebsreglement den Parteien hinsichtlich der Verzollung ein unbeschränktes Interventionsrecht gewährt hatte, während das Internationale Uebereinkommen ihnen nur, wie Rosenthal ganz richtig bemerkt, einen „kleinen Rest" desselben, so zu sagen als fiche de consolation für den erlittenen Verlust gelassen hat.

Wenn wir das Gesagte resümiren, so ergibt sich beiläufig folgendes Ergebniss:

Um einem, infolge eines Geburtsfehlers, „hilfslosen Verfügungsberechtigten" oder einem nur sehr schwer zu Wort kommenden „Bevollmächtigten" desselben ein kleines Geschenk zu machen, für welches sie kaum eine Verwendung haben können und welches übrigens fast werthlos ist, wurde eine der bedeutendsten Grundlagen der Tariftechnik erschüttert.

Der Preis war wirklich zu hoch.

Ich werde, wie ich es auch hinsichtlich der von der Eisenbahn vorzunehmenden Instradirungsvorschriften der Parteien gethan, einer Erwiderung zuvorkommen.

Da die Verkehrstheilung nicht nur in natura, sondern auch in Geld durchgeführt werden kann, so sei es, könnte man behaupten, doch leicht, die in der angegebenen Weise verkürzte Route im Abrechnungswege zu entschädigen.

Auch wenn die sogenannten Kartellabrechnungen nicht an gewissen, übrigens nur durch eine Vereinfachung der Tarifsysteme zu beseitigenden Auswüchsen laboriren würden[13]), könnten sie keinesfalls als ein Aequivalent für eine Verkehrstheilung in natura angenommen werden. Der Grund der Inferiorität der auf diese Weise erzielten Resultate liegt in dem Umstande, dass ein wichtiger Faktor der diesbezüglichen Rechnungen, die Selbstkosten, ganz willkürlich gegriffen sind.

Ich sage ganz willkürlich gegriffen, weil die genannten Kosten nicht auf Grund einer wissenschaftlichen Methode[14]), welche übrigens auch nur zu ungefähr richtigen Ergebnissen führen könnte, sondern meist aus antiquirten Kartellbestimmungen übernommen worden sind.

Deshalb sehen wir, dass z. B. für Stückgüter bei manchen Bahnen, ohne Rücksicht auf die inzwischen eingetretene Aenderung der einzelnen, die Selbstkosten bildenden Faktoren, schon seit Jahrzehnten dieselben Regiesätze bestehen, während bei anderen oder gar bei derselben Bahn, ebenfalls für Stückgüter, also für dieselbe Leistung, in verschiedenen Verbänden verschiedene Regiespesen berechnet werden.

Es ist daher einleuchtend, dass die Geldabrechnungen, wie sie gepflogen werden, nur einen sehr relativen Werth haben und daher durchaus keinen Ersatz für die in natura durchzuführende Verkehrstheilung sein können.

Noch mehr. Wer die Mühe nicht scheut und der Sache nachgehen will, wird sich überzeugen, dass selbst bei Berechnung der Selbstkosten auf Grund von wissenschaftlichen Formeln, was nur mit Aufwand von viel Zeit möglich wäre, das Resultat allerdings der Wirklichkeit näher rücken, dennoch aber nur ein Surrogat kein genügendes Aequivalent für dieselbe bilden würde.

Erörtern wir nun schliesslich auch die Frage, welchen Zweck die im Art. 6 — Punkt l) enthaltene Vorschrift, dass der Frachtbrief die Bezeichnung der Stationen, in welchen die Zollabfertigung vorzunehmen ist, überhaupt hat?[15])

Es ist bereits hingewiesen worden, dass in der III. Konferenz (Seite 29 der Protokolle) der Vorschlag der Kommission, lautend, dass der Frachtbrief die Angabe des einzuhaltenden Weges zu enthalten habe, dahin vervollständigt worden ist, dass im Frachtbriefe auch die „Bezeichnung der Stationen, in welchen die Zollabfertigung stattfinden soll", angegeben werde. Gleichzeitig wurden die Bedingungen festgestellt, unter welchen die Eisenbahn berechtigt ist, für die Beförderung einen anderen,

[12]) Ich kann nicht unterlassen, auf den Umstand hinzuweisen, dass die in Frage stehende Zulassung der Parteien, welche, wie aus den Protokollen hervorgeht, der Ausdruck eines gut gemeinten Entgegenkommens der Konferenz war, vom Verfasser der angeführten Schrift als ein, von der Eisenbahn sich selbst ausgestelltes Armuthszeugniss bezeichnet wird.

[13]) Kartelle und Kartellabrechnung von A. R. von Loehr, („Oesterreichische Eisenbahnzeitung" Nr. 27 vom 20. September 1898.)

[14]) Es wären diesbezüglich unter anderen auch die Formeln von Baum, Claudel, Koch, Lindner, Minard, Roeckel, Freycinet, Heyne, Rova, Menche de Loisne, Cubmann, Amiot, Launhardt, Schüller usw. zu berücksichtigen.

[15]) Da jede Sendung doch nur einmal der Zollabfertigung unterzogen wird, ist es unerfindlich, warum von Stationen (Mehrzahl), in welchen dies geschehen soll, die Rede ist.

als den vom Absender angegebenen Weg zu benutzen. Unter diesen Bedingungen erscheint in erster Linie jene, „dass die Zollabfertigung immer in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfinde."

Aus der diesbezüglichen Motivirung geht hervor, dass diese Beschränkung des Abänderungsrechtes der Eisenbahnen deshalb stattgefunden hat, damit „die Zollabfertigung stets in der vom Absender bezeichneten Station stattfinden soll, wo sich der eventuell vom Absender zur Beiwohnung bei der Zollbehandlung ernannte Vertreter befindet."

Ist dies, nämlich die Wahrung der Möglichkeit, dass der eventuelle Bevollmächtigte bei der Zollbehandlung intervenire, der einzige Grund, welcher den Absender bestimmen könnte, eine Station zu bezeichnen, wo die Verzollung zu erfolgen hat?

Nein. Auch der Absender persönlich darf, wie wir gesehen, falls er verfügungsberechtigt ist, der Verzollung beiwohnen und hätte daher die Angabe der Verzollungsstation auch den Zweck, dem Versender selbst die Ausübung dieses Rechtes zu sichern.

Gerstner ist selbstverständlich auch dieser Ansicht, nur könnte man aus seinen folgenden, sehr bedächtig abgewogenen Worten fast ableiten, dass die Angabe der Stationen, in welchen die Zollabfertigung stattfinden soll, auch noch einen anderen, als den angedeutenden Zweck haben könnte.

„Hat der Absender eine Routenvorschrift ertheilt, so ist die Eisenbahn an diese Vorschrift, soweit sie die Wahl der Zollabfertigungsstationen betrifft, unbedingt gebunden. In dieser Hinsicht verlangt das Interesse des Absenders die strenge Einhaltung der von ihm ertheilten Vorschrift, schon zur eventuellen Wahrung des ihm im Art. 10, Abs. 4, zuerkannten Rechtes, selbst oder durch einen Vertreter der Zollbehandlung beizuwohnen." (Seite 123).

Gasca. „Der Frachtbrief muss die Angabe der Stationen enthalten, wo die Zollabfertigung stattfinden soll (debba nella lettera di vettura indicare), damit die Eisenbahn im Falle von Abweichungen von der parteiseitig vorgeschriebenen Route die Verzollung nicht in einer anderen Station vornimmt, als in der vom Versender „per suo speciale interesse" angegebenen und in welcher sich der mit der Assistenz bei der Verzollung betraute Bevollmächtigte befindet." (Seite 75)[16].)

[16]) „Nell' ultimo progetto venne aggiunto che si debba nella lettera di vettura indicare le stazioni ove devono essere fatte le operazioni di dogana, e che l'Amministrazione debba fare queste operazioni alle stazioni dal mittente designate.
E quest' aggiunta, proposta dalla Germania, era necessaria, per escludere che, autorizzata in certi casi l'Amministrazione a variare l'itinerario indicato dal mittente, potesse anche fare le operazioni di dogana in luogo diverso da quello che lo speditore volle designare, per suo speciale interesse e dove si trovi un suo rappresentante incaricato da lui di assistere a quelle operazioni."

Eger hiergegen (Seite 104 und 105) hält die Angabe der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll, als ein Recht (nicht eine Pflicht) des Absenders und bezeichnet es sogar als eine Lücke des Uebereinkommens, dass im Absatz 2 des Punktes l) des Art. 6[17]) der Eisenbahn nur für den Fall, wenn der Aufgeber es unterlässt, den Transportweg, nicht aber auch für die eventuell mangelnde Angabe der Zollstationen, eine Direktive gibt. Diesen Gedanken weiter verfolgend, deduzirt Eger, dass wenn zwar der Weg angegeben, die Angabe der Zollstationen jedoch fehlt, der gleiche Grundsatz analog in Anwendung zu bringen ist, wie bei mangelnder Wegevorschrift, d. h. dass die Bahn auch diejenigen Zollabfertigungsstationen zu wählen hat, die für den Absender am zweckmässigsten sind.

Es ergibt sich daher, dass, während Gasca die Angabe der Zollstationen als eine Pflicht des Aufgebers (si debba), Eger sie als ein Recht desselben betrachtet, beide mithin bezüglich dieser Kardinalfrage entschieden ganz entgegengesetzter Meinung sind.

Beide stimmen jedoch darin überein, dass sie dem Aufgeber die Pflicht auferlegen beziehungsweise das Recht einräumen, auch in dem Falle Zollstationen vorzuschreiben, wenn er in richtiger Erkenntniss der Zweck- und Werthlosigkeit der Parteiintervention auf dieselbe verzichtet.

Welches Interesse aber der Aufgeber daran haben könnte, dass seine z. B. von Wien nach Paris zu befördernde Sendung in Delle oder in Avricourt der Zollabfertigung zugeführt werden soll, wenn er, was doch fast immer der Fall, derselben weder selbst noch durch einen Bevollmächtigten beizuwohnen beabsichtigt, — das sagt uns weder Gasca noch Eger.

Aus ihren Kommentaren geht jedoch hervor, dass sie den Einfluss der Verzollungsvorschriften auf die Verkehrstheilungsfrage gänzlich ausser Acht gelassen haben.

So haben es auch die Berner Konferenzen gethan. Dadurch wurden die bezüglich der Erstellung direkter Tarife bestehenden Schwierigkeiten, ebenso wie es auch in der Wegeleitungsfrage geschehen ist, noch um eine weitere vermehrt.

Ich kann nicht schliessen, ohne dem Organe des Berner Centralamtes, dem wissenschaftlichen Hauptquartiere, wie es Meili nennt, für die mir durch die Besprechung meiner vorigen Aufsätze erwiesene Ehre, meinen besten Dank auszusprechen.

Auf den Inhalt des betreffenden Artikels werde ich noch zurückkommen. Das letzte Wort ist noch nicht gesprochen worden. Bei weitem nicht!

[17]) In Ermangelung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmässigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

Nachrichten.

Deutschland.

— Seit 1. d. Mts. laufen in den rechtsrheinischen **Durchgangszügen Frankfurt-Amsterdam**, die Frankfurt um 12 Uhr 45 Min. Nachmittags und Amsterdam um **9** Uhr 10 Min. Vormittags verlassen, besondere **Speisewagen** der Deutschen Speisewagengesellschaft in Berlin. Damit wird im Interesse des Publikums sowohl eine bequemere wie raschere Bedienung und ein angenehmerer Aufenthalt während der Einnahme der Mahlzeiten geboten. Der Wirthschaftsbetrieb in den einzelnen Wagenabtheilen ist auf die Verabreichung von Getränken und kalten Speisen beschränkt und mit Rücksicht auf die Inanspruchnahme des Bedienungspersonals während der gemeinschaftlichen Mittagstafel ganz ausgeschlossen.

— Die **Eröffnung des Gesammtverkehres** auf der Strecke **Nordhausen-Wernigerode** (Harzquerbahn) hat am 27. März stattgefunden. Nur die Station Sorge wird vorläufig noch als Haltepunkt betrachtet und bleibt daher bis auf weiteres vom Güterverkehr ausgeschlossen.

— **Nebenbahnprojekt Priebus-Penzig.** Der Direktion der Lausitzer Eisenbahngesellschaft zu Sommerfeld (Regierungsbezirk Frankfurt a. O.) ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Priebus nach Penzig mit Abzweigung von Leippa nach Freiwaldau ertheilt worden.

— In einer längeren, **„Schlesien und der Mittellandkanal"** überschriebenen Darlegung bringt die „Schles. Ztg." den Inhalt der Denkschrift des Provinzialausschusses von Schlesien an die Staatsregierung über die Stellungnahme Schlesiens zum Mittellandkanal zur Kenntniss. Abschriften der Denkschrift sind auch

an beide Häuser des Landtags, sowie an die schlesischen Mitglieder des Landtags gesandt worden. Die Denkschrift erörtert die voraussichtliche Einwirkung des Mittellandkanals auf Schlesiens Landwirthschaft. Da nur Nachtheile für Schlesien vorauszusehen seien, werden unter der Devise: „Keine Bevorzugung sondern Gerechtigkeit" als Ausgleichsobjekte gefordert:

1. auf eisenbahnwirthschaftlichem Gebiete:

a) Ausnahmetarife für die bedrohten Industrien nach den gefährdeten Absatzgebieten, welche eine Konkurrenz mit dem Westen in der bisherigen Weise gestatten;
b) Ausbau der fiskalischen Schmalspurbahn bis Cosel-Oderhafen und deren dauernde Abgabe (nach Ablauf des zur Zeit bestehenden Pachtvertrages) an die Vertreter der oberschlesischen Industrie zu eigenem Betriebe;

2. auf dem Gebiete der Wasserstrasse:

a) Ausgestaltung der Oder zu einer während des ganzen Schifffahrtsjahres leistungsfähigen Wasserstrasse nach Berlin durch Aufhöhung ihres Wasserstandes aus Sammelbecken, eventuell Kanalisirung der Oder bis Breslau und Ausbau eines Kanals nach Berlin;
b) Eröffnung einer neuen Wasserumschlagsstelle in Oppeln.

— Das **Dampffährenprojekt Warnemünde-Gjedser**, welches eine ununterbrochene Bahnbeförderung zwischen Deutschland bezw. Mitteleuropa, mit den nordischen Ländern herstellen soll und gewissermaassen die Bedeutung einer europäischen „Süd-Nordbahn" hat, ist, wie die „Nationalzeitung" mittheilt, auf Schwierigkeiten gestossen. Die beiderseitigen Regierungen in Mecklenburg und Dänemark hatten sich bereits im verflossenen Sommer vereinbart und es bedurfte nur noch der Einwilligung des mecklenburgischen Landtages und des dänischen Folkething. Auch der mecklenburgische Landtag hat in seiner letzten Session die Zustimmung gegeben unter der Bedingung, dass die Stadt Rostock das von ihr für die Ausführung des Projektes zu überweisende Terrain und die Anlagen auf demselben von allen Abgaben befreie. Hierin aber haben sowohl der Rath wie die Bürgerschaft Rostocks nicht eingewilligt, so dass der Landtagsbeschluss ungültig ist und das Projekt noch einmal vor den Landtag kommen muss. Dadurch wird auf alle Fälle der Beginn der Arbeiten hinausgeschoben, da der Landtag erst wieder im November zusammentritt. Es ist aber überhaupt fraglich, ob der Landtag, in welchem an sich die Neigung für das Projekt schon nicht so sehr gross war, bei der Weigerung Rostocks, das bezügliche Gelände von Abgaben zu befreien, dem Projekte seine Zustimmung gibt. Zugleich kommt noch aus Dänemark die Nachricht, dass in der Kommission des Folkething, welche sich mit der Regierungsvorlage beschäftigt, Gegnerschaft gegen das Projekt vorhanden ist. Das Zustandekommen des grossen Unternehmens ist somit wieder in Frage gestellt.

— **Personalnachrichten.** An Stelle des kürzlich verstorbenen Oberbahnamtsdirektors Muffat in Rosenheim wurde der seitherige Stellvertreter dieses Oberbahnamtsvorstandes, Oberingenieur Johann Rasp, ab 1. April d. J. zum Oberbahnamtsdirektor befördert und dessen Funktionen dem dortigen Oberingenieur Karl Bauer übertragen. Vom gleichen Tage ab wurde der mit dem Titel und Range eines Oberingenieurs bekleidete Bezirksingenieur Frobenius zum wirklichen Oberingenieur beim Oberbahnamte Regensburg befördert.

Der Oberbaurath von Rutkowski in Hannover ist gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— In dem **Verloosungskonflikte der Prag-Duxer Bahn** hat der Oberste Gerichtshof im Juli 1898 das Ansuchen des Prioritätenkurators um Ertheilung des Konsenses zur Einbringung der Klage gegen die Gesellschaft abgewiesen. Gestützt auf den Schriftwechsel der Direktion mit einzelnen ausländischen Prioritären, aus denen der Kurator Argumente für die Richtigkeit seiner Anschauung ableiten zu können glaubte, hat derselbe im Oktober 1898 das Konsensansuchen erneuert. In Uebereinstimmung mit den beiden unteren Instanzen hat nun der Oberste Gerichtshof dieses neuerliche Ansuchen abgewiesen. In der Motivirung dieser Entscheidung wird hervorgehoben, dass in den beiden untergerichtlichen Entscheidungen eine offenbare Gesetz- oder Aktenwidrigkeit oder gar eine Nullität nicht erblickt werden könne, zumal der vorgelegte Schriftwechsel den Obersten Gerichtshof in seiner bereits in der Entscheidung vom Juli ausgesprochenen Anschauung nicht zu erschüttern vermochte, dass die von dem gemeinsamen Kurator geplante Aktion nicht im Interesse der Gesammtheit der Prioritäre liege, weshalb der Oberste Gerichtshof von seiner früheren Entscheidung abzugehen nicht in der Lage war.

— **Der Personenverkehr der Wiener Stadtbahn im Jahre 1898.** Die in den Monaten Mai und Juni des Vorjahres eröffneten Theilstrecken der Wiener Stadtbahn — Vorortelinie, Gürtellinie und obere Wienthallinie, zusammen etwa 24 km — können naturgemäss die volle Verkehrsintensität erst erreichen, wenn sie durch die Eröffnung der unteren Wienthallinie, sowie der Donaukanallinie Fortsetzung in das innere Stadtgebiet gefunden haben werden. Um so erfreulicher ist es, dass auf den genannten Theilstrecken sich schon jetzt ein äusserst reger Personenverkehr entwickelt. Insgesammt wurden bis zum Schlusse des Jahres 1898 6 924 593 Personen — etwa 63 290 auf das Kilometer — befördert, und zwar 6 594 909 in III. Klasse und 277 516 in II. Klasse sowie 52 168 Militärpersonen. Von der Gesammtfrequenz (ohne Militär) entfallen auf den engeren Stadtbahnverkehr 5 524 401 Personen, und zwar auf die Gürtel- und obere Wienthallinie 4 738 434, auf die Vorortelinie 785 967 Personen. Im Anschlussverkehr mit den Lokalstrecken der Staatsbahnen (Hütteldorf - Neulengbach, Heiligenstadt - Krems, Heiligenstadt-Prater usw.) wurden auf der Stadtbahn 1 348 024 Personen befördert. Die Gesammteinnahme beziffert sich mit 1 149 870 Kr., das ist für die Person und Fahrt durchschnittlich mit 16,5 Heller. An der Einnahme aus dem Civilverkehre mit 1 142 008 Kr. (jene für Militärpersonen beträgt 7 862 Kr.) ist der engere Stadtbahnverkehr mit 889 348 Kr. betheiligt, wovon auf die Gürtel- und obere Wienthallinie 746 643 Kr., auf die Vorortelinie 142 705 Kr. entfallen. Der Einnahmenantheil der Stadtbahn aus dem Anschlussverkehr beläuft sich auf 252 660 Kr. Nach Zonen stellt sich die Frequenz und Einnahme (ohne Militär) wie folgt: I. Zone (bis 3 km): Frequenz 2 584 478 (37,6 %), Einnahme 246 847 Kronen (21,6 %); II. Zone (3—8 km): Frequenz 3 442 335 (50,1 %), Einnahme 653 657 Kr. (57,2 %); III. Zone (über 8 km): Frequenz 845 612 (12,3 %), Einnahme 241 504 Kr. (21,2 %). Die Frequenz an Sonn- und Feiertagen betrug im Jahre 1898 insgesammt 2 764 404 Personen, das ist etwa 40 % des Gesammtverkehres.

— **Triests zweite Bahnverbindung.** Nach Mittheilungen der Tagesblätter erklärte der österreichische Handelsminister gelegentlich des Empfanges einer Deputation der Triester Handelskammer, dass er von der Nothwendigkeit einer zweiten Bahnverbindung überzeugt sei. Die Regierung neige sich der Lösung dieser Frage durch Bau der Tauern-Predillinie zu; man müsse aber auch mit der starken Strömung zu Gunsten der Karawankenbahn rechnen. Der Zeitpunkt zur Inangriffnahme der Arbeiten lasse sich nicht bestimmen, so lange die Votirung der erforderlichen Kredite seitens des Reichsrathes nicht geschehen könne. Bezüglich der Hafenerweiterung in Triest hoffe er, den Beginn der Arbeiten demnächst veranlassen zu können.

— Im Monate Februar d. J. betragen die **Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen** im Personenverkehre 1 528 666 fl. und im Güterverkehre 6 008 627 fl., daher im ganzen 7 591 293 fl. bei einer Frequenz von 3 107 630 Reisenden und 2 310 669 t Güter. Hiervon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre 1 077 147 fl. und im Güterverkehre 4 300 105 fl., bei einer Frequenz von 2 549 608 Reisenden und 1 893 515 t Güter, und auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre 505 519 fl., im Güterverkehre 1 678 522 fl., bei einer Frequenz von 558 022 Reisenden und 417 154 t Güter. — Gegen Februar 1898 ergibt sich sowohl in der Einnahme, als auch in der Frequenz eine Steigerung, welche im Personenverkehre 138 110 fl. und 816 499 Reisende und im Güterverkehre 205 820 fl. und 106 960 t beträgt. Im Personenverkehre entfallen von diesem Plus auf die westlichen Staatsbahnen 97 225 fl. und 764 363 Reisende und auf die Staatsbahnen in Galizien 40 885 fl. und 52 136 Reisende. Die Ergebnisse der westlichen Staatsbahnen verstehen sich einschliesslich jener der Wiener Stadtbahn mit 46 421 fl. und 705 069 Reisende, nach deren Ausscheidung sich für die übrigen Linien der westlichen Staatsbahnen eine Steigerung um 50 804 fl. und 59 294 Reisende ergibt. Auf den westlichen Staatsbahnen ist die Zunahme im Personenverkehre hauptsächlich den verhältnissmässig günstigen Witterungsverhältnissen, in Galizien dagegen zunächst der allmählichen Erweiterung des Schienennetzes und der damit im Zusammenhange stehenden Verkehrsentwickelung zuzuschreiben. Im Güterverkehre vertheilt sich das Plus auf die westlichen Staatsbahnen mit 138 166 fl. und 100 127 t, auf die Staatsbahnen in Galizien mit 67 654 fl. und 6 833 t. Auf den westlichen Staatsbahnen ergibt sich bei Düngemittel, Eisen, Holz, Kartoffel und Ziegel eine Zunahme, dagegen bei Getreide, Eis, Kohle und lebenden Thieren eine Abnahme in der Beförderung, während sich auf den Staatsbahnen in Galizien nur im Holzverkehre eine Steigerung der beförderten Frachtenmenge zeigt, bei Getreide und lebenden Thieren hinwieder eine Verkehrsverminderung eingetreten ist. In der Zeit vom 1. Januar bis 28. Februar d. J. betragen die Einnahmen im Personen- und Güterverkehre

15 674 725 fl. Im Vergleiche zu den Einnahmen aus der gleichen Zeitabschnittes des Jahres 1898 mit 15 035 225 fl. ergibt dies eine Mehreinnahme von 639 500 fl.

— **Eisenbahnprojekt Krems - Grein.** Im Eisenbahnausschusse des niederösterreichischen Landtages wurde u. a. auch über die Krems-Greiner Bahn berathen und beschlossen, in Anerkennung der hervorragenden wirthschaftlichen Bedeutung einer linksseitigen Donauuferbahn von Krems nach Grein die Bereitwilligkeit zu einer Unterstützung derselben auszusprechen unter der Voraussetzung, dass vom Staate das Zustandekommen derselben durch die finanzielle Unterstützung und Frachtzuweisung veranlasst wird. Der Landesausschuss wurde beauftragt, in der nächsten Session über die Verhandlungen mit der Regierung Bericht zu erstatten.

— Der oberösterreichische Landtag beschloss, die Regierung aufzufordern, zur **Hebung des Fremdenverkehres in den Alpenländern** die Initiative zu ergreifen sowie an das Eisenbahnministerium zu dem Zwecke heranzutreten, damit für die österreichischen Alpenländer sogen. Generalabonnements für kurze Fristen baldmöglichst eingeführt werden.

— **Salzkammergut - Lokalbahnaktiengesellschaft.** Der Personenverkehr hatte nach dem der Generalversammlung erstatteten Berichte im Jahre 1898 noch unter den Folgen der Hochwasserkatastrophe von 1897 zu leiden. Nichtsdestoweniger ist gegenüber dem Jahre 1897 ein nicht unbedeutender Aufschwung im Verkehre auf der Strecke Salzburg - Ischl und auch auf der Schafbergbahn (Zahnradbahn) zu verzeichnen. Die Verhandlungen mit den Besitzern des Dampfschifffahrtunternehmens auf dem Aber- oder Wolfgangsee wegen Erwerbung dieses Betriebes seitens der Gesellschaft wurden zu Ende geführt und der Salzkammergut - Lokalbahnaktiengesellschaft die Konzession zum Betriebe der Dampfschifffahrt auf dem Aber- oder Wolfgangsee für den Personen- und Frachtenverkehr auf die Dauer von 25 Jahren ertheilt. Die Einnahmen im Betriebsjahre 1898 betrugen 265 617 fl., somit um 20 148 fl. mehr, während die Betriebskosten 132 546 fl. erforderten. Der Reingewinn beträgt nach Abzug der planmässig feststehenden Amortisationsquote für das Prioritätsaktienkapital 127 070 fl. gegen 116 072 fl.

— Nach dem Geschäftsberichte der **Wiener Tramwaygesellschaft**, deren Linien bekanntlich in den nächsten Jahren auf elektrischen Betrieb umgestaltet werden, betrugen für das Jahr 1898 die gesammten Betriebseinnahmen 6 478 156 fl. (+ 764 137 fl. gegen 1897), die Betriebsausgaben 5 168 026 (+ 836 819) fl.; die Einnahmen stiegen um 13,37 %, die Ausgaben um 13,32 %. Die Zahl der Fahrgäste ist von 64 100 000 auf 72 700 000 gestiegen.

Die Verringerung des Reinerträgnisses ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass im abgelaufenen Geschäftsjahre ohne nennenswerthe Vermehrung des Betriebsnetzes (82,7 km) rund 4 000 000 Wagenkm mehr geleistet wurden als im Vorjahre, nämlich 21 056 988 gegen 17 083 512, und fast anderthalb Mal so viel als im Jahre 1896, in welchem nur 14 636 833 Wagenkm gefahren worden sind. Da die Betriebskosten jedes geleisteten Wagenkilometers unabhängig von den allgemeinen Verwaltungskosten, Steuern und Abschreibungen ungefähr 20 kr. betragen, wurde schon durch die obige Mehrleistung gegenüber dem Jahre 1897 eine Erhöhung der Betriebskosten um rund 800 000 fl. bedingt, welcher Betrag die um 764 137 fl. vermehrten Betriebseinnahmen im Jahre 1898 gegenüber 1897 mehr als verschlang. Ausserdem waren im abgelaufenen Geschäftsjahre erheblich grössere Beträge für Steuern, Löhne und Wohlfahrtsfonds aufzuwenden.

Die Gesellschaft beschäftigte 4 661 (+ 848) Beamte und Bedienstete. Die Löhne, welche sie bezahlte, betrugen 2 069 629 (+ 493 933) fl. Die Beiträge für Wohlfahrtseinrichtungen beliefen sich auf 143 210 (+ 29 677) fl., für jeden Bediensteten wurden durchschnittlich 32,30 fl. in die Wohlfahrtskassen gezahlt.

Die liquiden Mittel der Gesellschaft haben sich um 1 700 000 fl. verringert. Die ausgegebenen Beträge wurden verwendet zur Anlage neuer Gleise, zum Ausbau einer elektrisch betriebenen Linie, zur Erwerbung von Realitäten, zum Ankaufe von 35 elektrischen Motorwagen und 100 Wagen für den Pferdebetrieb, endlich zur Erwerbung von 706 Pferden.

— Der Bericht über die Thätigkeit der k. k. Lagerhäuser im Jahre 1898 liefert ein erfreuliches **Bild über die Entwickelung des Triester Hafenverkehres.** Sowohl der Bahn- als der Seeverkehr weist eine bedeutende Steigerung auf. Die Gesammtbewegung im Bahnverkehre stieg gegen das Vorjahr um 432 500 dz, wovon auf die Ausfuhr 115 200 dz entfallen.

Unter den Ausfuhrartikeln behauptet Rübenzucker die wichtigste Rolle, von welchem 1 306 000 dz ausgeführt wurden, darunter nach Ostindien 349 670 dz. In der Einfuhr erreichte Kaffee die höchste Ziffer mit 500 000 dz; die Baumwolleinfuhr war wesentlich höher als im Vorjahre. Dagegen hat die Einfuhr von italienischem Wein, Südfrüchten, Erzen und Mineralkohlen eine Abschwächung erfahren.

Trotz der bedeutenden Steigerung des Bahnverkehres wickelte sich derselbe dank den rastlosen Bemühungen der Bahnanstalten vollkommen klaglos ab und gab insbesondere die Wagenbeistellung zu keinen berechtigten Beschwerden Anlass.

— **Gerichtsstand der ausserhalb des Sitzes einer Eisenbahnunternehmung befindlichen Verwaltungssektion.** Der österreichische Oberste Gerichtshof hat unter dem 2. August 1898 entschieden, dass die ausserhalb des statutenmässigen Sitzes einer Eisenbahnunternehmung befindliche Verwaltungssektion desselben den Gerichtsstand der Niederlassung nach § 87 der neuen Jurisdiktionsnorm begründet. (Abweichend hiervon hat der Oberste Gerichtshof — allerdings unter der Geltung der alten Jurisdiktionsnorm — entschieden, dass die ausserhalb des Sitzes einer Eisenbahngesellschaft bestehende Betriebsdirektion von der letzteren nicht als Zweigniederlassung anzusehen ist, dass daher Eisenbahngesellschaften auch aus den von einer solchen Betriebsdirektion abgeschlossenen Geschäften nur bei den Gerichten ihres Sitzes belangt werden können. Ebenso hat der Oberste Gerichtshof in mehreren Entscheidungen sich auf den Standpunkt gestellt, dass Eisenbahnstationen keine Zweigniederlassungen im Sinne der alten Jurisdiktionsnorm sind.)

In der Begründung dieser Entscheidung ist ausgeführt, dass die verklagte Eisenbahngesellschaft gemäss der Statuten eine auf Gewinn abzielende Aktiengesellschaft ist, als deren vornehmlicher Zweck der Betrieb der durch die Konzessionsurkunde bezeichneten Eisenbahnen erscheint, dass somit diese Aktiengesellschaft zu den Handelsgesellschaften im allgemeinen gehört, wie solche im II. Buche des Handelsgesetzbuches aufgezählt sind, dass, wie aus den Aussagen der vernommenen Zeugen hervorgeht, in B. eine Sektion der Verwaltung jener Gesellschaft besteht, welche Sektion beim Abschlusse gewisser Geschäfte für die Aktiengesellschaft selbständig vorgeht. (Diese Sektionen, welche allerdings nur technisch - administrativen Zwecken dienen, können ohne Genehmigung der Direktionen Bedienstete aufnehmen und entlassen, über Sachbeschädigungen, welche sich im Verkehre ereignen, nicht nur Erhebungen vornehmen, sondern auch allein entscheiden, und kommerzielle, den Personen- und Sachenverkehr betreffende Angelegenheiten erledigen. Abgesehen davon werden von ihnen Frachtverträge abgeschlossen.) Dass somit thatsächlich diese Sektion der Mittelpunkt eines Kreises von Rechtsbeziehungen ist, der nach aussen hin mehr oder weniger unabhängig von der Verwaltung der Hauptniederlassung der verklagten Aktiengesellschaft besteht, dass hiernach in B. eine Niederlassung der verklagten Aktiengesellschaft im Sinne des § 87 Jurisdiktionsnorm vorhanden und darum der Gerichtsstand der Niederlassung begründet ist, dass mit Beziehung auf die Gründe der zweiten Instanz, welche eine Zweigniederlassung im Sinne des Handelsgesetzbuches nicht annimmt, hervorzuheben ist, dass die „Niederlassung" des § 87 Jurisdiktionsnorm und die „Zweigniederlassung" des Art. 212 Handelsgesetzbuches nicht gleichbedeutend sind, eine Niederlassung im Sinne der Jurisdiktionsnorm vielmehr schon dann vorhanden ist, wenn von derselben aus unmittelbar Geschäfte abgeschlossen werden, dass darum alle aus dem Handelsgesetzbuche gezogenen Folgerungen den Gerichtsstand der Niederlassung im Sinne des § 87 Jurisdiktionsnorm nicht berühren.

— Nach einer Entscheidung des Prager Handelsgerichtes erscheint der **Nachweis, dass ein Vertragstheil zur Zeit des Vertragsabschlusses geistig unfrei war,** dadurch allein, dass der betreffende Kontrahent dazumal erwiesenermaassen an Nervosität und Kopfschmerzen litt, noch nicht erbracht, und wird durch diesen letzteren Umstand an sich die Rechtsgültigkeit einer Erklärung, mit welcher eine aus Anlass eines Eisenbahnunfalles körperlich verletzte Person auf die ihr aus diesem Titel zustehende Entschädigung gegen eine im Vergleichswege festgestellte Abfindung Verzicht geleistet hat, nicht berührt.

Ebenso irrelevant für die Rechtsgültigkeit einer solchen Erklärung ist der Umstand, dass der Verletzte sich nur mit Rücksicht auf seine finanzielle Nothlage sowie auf die Androhung, dass er sonst nichts bekommen werde, zum Vergleichsabschlusse bewegen liess.

— Im ungarischen Abgeordnetenhause wurde das 1899er **Budget des Handelsministeriums** nach kurzer Debatte genehmigt. Bei dem Titel „Staatsbahnen" wies u. a. ein Abgeordneter auf den schwierigen Dienst der Kassenmanipulantinnen hin, deren Bezahlung eine unverhältnissmässig geringe sei. Er bat den Minister, die materielle Lage der weiblichen Bediensteten zu verbessern. Eine andere Bitte des Redners ging dahin, dass der Tarif für die Beförderung des

Reisegepäcks herabgesetzt werde. (Dieser Tarif erfuhr bekanntlich ab 1. Januar d. J. eine Erhöhung auf Entfernungen über 200 km).

Der Minister erwiderte, dass die Lage der Kassenmanipulantinnen in der That eine sehr traurige sei; er kenne sie wohl und an Audienztagen seien es seine schmerzlichsten Augenblicke, wenn er solche Beamtinnen zu empfangen habe. Er versprach, ihre Bitten in betreff des Avancements und der definitiven Anstellung zu berücksichtigen, insoweit die Finanzlage des Landes es gestatte.

Die Erhöhung des Gepäcktarifes findet auch der Minister für eine Anomalie, um so mehr, als das finanzielle Ergebniss nicht gross sei. Eine sofortige Lösung dieser Frage könne der Minister nicht versprechen, doch verspreche er dieselbe zu studiren und den Tarif eventuell abzuändern.

Vereinsausland.

— Ueber die **Ergreifung eines Eisenbahndiebes auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn** wird folgendes aus Paris gemeldet: Der aus der Schweiz nach Paris in einem Abtheil I. Klasse zurückkehrende Handlungsreisende Theophile Gervais, der eine Handtasche mit 31 000 Frcs. einkassirter Gelder mit sich führte, bemerkte hinter Dijon, als er, auf seine Tasche gestützt, etwas eingenickt war, dass man ihm sein Gepäck sachte fortziehen wollte. Er öffnete die Augen und bemerkte ein Individuum in schwarzem Anzuge mit der Mütze eines Eisenbahnbeamten. Herr Gervais erkannte sofort, dass er es mit einem falschen Beamten zu thun hatte, und erklärte, keine Fahrkarte gelöst zu haben, da er keine Zeit dazu gehabt habe, aber den Fahrpreis erlegen wolle. Während er sprach, zog er die Nothleine an; die Person wollte darauf die Flucht ergreifen und aus dem Wagen springen, aber Gervais hielt dieselbe zurück, wobei er ihm seinen Revolver vor die Stirne hielt. Die herbeieilenden Beamten erkannten, als der Zug zum Stehen gebracht worden war, in dem Verdächtigen natürlich keinen ihrer Kameraden, weshalb er unter strenger Bewachung im Gepäckwagen weiter expedirt und in der nächsten Station, Sens, der Gendarmerie übergeben wurde. Dort gestand der Festgenommene, Albert Lehmann zu heissen, aus dem Grossherzogthum Baden gebürtig zu sein und von der schweizerischen Bahngesellschaft, bei der er einige Zeit angestellt gewesen, wegen schlechter Führung entlassen worden zu sein.

— **Der elektrische Betrieb auf den Linien über den Giovi nach Genua.** Wie bereits bekannt, hat die Mittelmeerbahn der Regierung das technische und finanzielle Projekt über die Einrichtung des elektrischen Betriebes auf den beiden 30 km langen Bahnlinien zwischen Ronco Scrivia und Genua vorgelegt. Mit der Ausführung des Projektes kann die Leistungsfähigkeit der Linien in der Ab- und Zufuhr von Gütern für den Hafen Genua mehr als verdoppelt werden. Gegenwärtig können durchschnittlich im Hafen von Genua 1 100 Wagen täglich beladen und über die beiden Abfuhrlinien versandt werden. Diese Zahl wird in einer Richtung infolge des elektrischen Betriebes auf 1 615 bei einfacher Bespannung und auf 2 566 Wagen täglich bei doppelter Bespannung gebracht werden können, die für den Personenverkehr dienenden Wagen nicht mitgerechnet.

Die Kosten der vollständigen Einrichtung werden sich auf beiläufig 11 000 000 L. belaufen, welche sich wie folgt vertheilen: 3 400 000 L. für 23 elektrische Lokomotoren, 1 500 000 L. für die zur Stromleitung dienenden Schienen und 6 000 000 L. für die fixen Einrichtungen. Der neue Betrieb wird voraussichtlich in 14—16 Monaten nach Genehmigung des Projektes seitens der Regierung eröffnet werden können. Mit dem neuen Betriebssystem werden auch die schlechten Luftverhältnisse in den beiden Giovitunnels, welche die Schuld der letzten Eisenbahnkatastrophe bei Busalla waren, ein Ende haben. Für die Zwischenzeit wird in beiden Tunneln ein Ventilationsapparat nach System Saccardo in Thätigkeit gesetzt werden.

— **Elektrische Bahn zwischen Rom und Ostia.** Die Vertreter der Elektrizitätsgesellschaft Thomson Houston haben um die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Bahn von Rom (Basilica di S. Paolo) nach Ostia bis zum Meeresufer nachgesucht. Ostia, der einst so mächtige und blühende Kriegs- und Handelshafen der alten Kaiserstadt, ist allerdings gegenwärtig ein Trümmerhaufen, daher der Name Ostia-Rovine, und infolge der Anschwemmungen der Tiber weit von der Küste entfernt. Die neue Bahn wird jedoch über Ostia hinaus bis zum Strande verlängert, wo für die Römer ein in grossartigem Stile angelegtes Seebad errichtet werden soll. Um Ostia herum wurden auch in neuerer Zeit Trockenlegungen weiter Landstriche bewerkstelligt, welche dem Ackerbau wieder zugeführt werden sollen. Die Konzession wurde für 90 Jahre nachgesucht, und die Gesellschaft hat sich verpflichtet, die Linie in zwei Jahren nach der Konzessionsertheilung in Betrieb zu setzen.

— Die **italienische Mittelmeerbahn** hat dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten ihren **Bedarf an Rollmaterial** bis Juni 1901 angegeben. Derselbe stellt sich auf 90 Lokomotiven, 250 Personenwagen, 100 Gepäckwagen und 2 000 Güterwagen, welche im nächsten Jahre zur Ausschreibung kommen sollen. Sie hat ferner insgesammt 1 900 Güterwagen für ein bis zwei Jahre angemiethet, wozu noch 1 000 neue Güterwagen kommen werden, welche noch vor der Herbstkampagne abgeliefert werden sollen, sodass die Gesellschaft im laufenden Jahre beinahe 3 000 Wagen mehr zur Verfügung haben wird, als im abgelaufenen, in welchem trotz aller Vorkehrungen der Wagenmangel, ganz besonders im Hafen von Genua, recht fühlbar war und zu den lebhaftesten Klagen geführt hat.

Der intensive Verkehr, der im vergangenen Monate begonnen hat, hält nicht nur erfreulicher Weise an, sondern ist im steten Zunehmen begriffen, wie es am besten die steigenden Einnahmen der Bahnen beweisen.

— Die **italienischen Südbahnen** werden nun auch die **elektrische Beleuchtung der Züge** einführen. Vorerst werden mit diesem Beleuchtungssystem 100 Wagen versehen werden, welche zwischen Mailand und Florenz-Rom und Mailand-Venedig verkehren sollen.

— Nach langen Unterhandlungen ist man nun endlich über das **Umbauprojekt des Hauptbahnhofes von Florenz** (Stazione di Santa Maria Novella) einig geworden. Der jetzige Bahnhof, eine der ältesten Anlagen Italiens, entspricht, abgesehen vom ästhetischen Standpunkte, seit langem den modernen Anforderungen des Verkehres nicht mehr, sodass der Umbau als ein dringendes Bedürfniss sich darstellt. Die Kosten des Umbaues sind beiläufig mit 3 000 000 L. veranschlagt.

— Zu seinen fünf grossen Bahnhöfen, die sich am nördlichen Theile des Mittelpunktes befinden und nach dem Westen, Norden und Osten des Landes hinführen, hat **London** mit der Eröffnung der Grossen Centralbahn am 7. d. Mts. einen neuen grossen Bahnhof erhalten, die **Marylebonestation.** Es ist bezeichnend für englische Eisenbahnverhältnisse, dass die Grosse Centraleisenbahngesellschaft es nicht für nöthig gehalten hat, ihrer Londoner Endstation ein architektonisch imposantes und schönes Aussehen zu geben. Die Front des neuen Bahnhofes liegt verborgen hinter einem allerdings monumental aussehenden, der Eisenbahngesellschaft gehörigen Hotel, das in Ziegelrohbau aufgeführt und mit einem Uhrthurme auf dem Dache geziert ist. Aber der Bahnhof ist keineswegs architektonisch mit dem Hotelgebäude verbunden und das Hotel hat keine Durchfahrt oder Anfahrt nach hinten. Man muss durch Seitengassen um das Hotel herumgehen und findet dann dahinter die Front des Bahnhofes, die hinter dem grossen Hotel klein und gedrückt aussieht. Der Personenbahnhof selbst, der hinter engen, dunkeln Empfangsräumen sich ausbreitet, ist von Glasdächern in einfachster, gerader Konstruktion überdeckt. Doch hat die Konstruktion den Vorzug, dass sie Licht durchlässt, da nur dünne eiserne Träger grosse Glasflächen stützen. Es sind vier je 1 000 Fuss lange Bahnsteige vorhanden, die auf 600 Fuss Länge mit Glas überdacht sind, doch ist eine Ausdehnung des Personenbahnhofes bis auf zehn Bahnsteige vorgesehen. An den Personenbahnhof schliessen sich besondere Bahnsteige für den **Milch- und Fischtransport** sowie ein ganz eigener Bahnhof für **Kohlen** und andere **Mineralprodukte.** Selbstverständlich waren bei der Anlage einer Personen- und Güterbahnhöfe umfassenden Eisenbahn, die so weit in das heutige Grosslondon hineinschneidet, grosse Schwierigkeiten zu überwinden. Ueber 1 000 Häuser, 25 Strassen und 2 von Wohnhäusern umgebene Plätze mussten verschwinden, um der Bahnhofsanlage Platz zu machen. Bis nach Hampstead, wo die Eisenbahn das Weichbild des heutigen London verlässt, bewegt sie sich in Tunneln, um dort erst wieder an das Tageslicht zu treten.

— Die wesentlichsten Bedingungen der kürzlich ratifizirten Konzession des **Hafenbaues in Haidar Pascha** sind nach der „Frkf. Ztg." folgende: Die Konzession hat die gleiche Dauer wie die Konzession für die Eisenbahnlinie nach Angora und umfasst das Recht des Baues und Betriebes des Hafens, von Kais, Docks, Zollentrepots, Magazinen, Elevatoren und sonstigen Hafeneinrichtungen. Den anatolischen Bahnen wird das Recht beigelegt, den Benutzern der Entrepots Warrants usw. auszuliefern. Vom Februar 1923 hat die türkische Regierung das Recht, den Hafen nebst Zubehör zurückzukaufen; doch kann dieses Recht nur ausgeübt werden, wenn gleichzeitig hiermit das ganze Bahnnetz der anatolischen Bahn in ihren Besitz übergeht. Ueber die Höhe der Kaufsumme und den Zahlungsmodus

sind besondere die Gesellschaft sichernde Bestimmungen getroffen. Hinsichtlich der Steuerfreiheit der etwa auszugebenden Titres sowie des Baues und der Unterhaltung des Materiales sind analog günstige Bestimmungen wie für die früher ertheilten Eisenbahnkonzessionen festgesetzt. Die Hafenbauten müssen spätestens drei Jahre vom Tage der Unterzeichnung der Konvention ab gerechnet beendet sein.

— Seit längerer Zeit beschäftigte sich nicht nur die öffentliche Meinung in **Russland** mit der Frage der **Ausrüstung der Eisenbahnen mit Spezialwagen,** um den Transport von Waaren, die einem schnellen Verderb ausgesetzt sind, zu ermöglichen, sondern auch das Ministerium der Verkehrsanstalten in Petersburg hatte seine Aufmerksamkeit dem Gegenstand zugewandt. Bei den hierauf bezüglichen Arbeiten wurde jedoch, wie der „Herold" mittheilt, dem Umstande besondere Berücksichtigung geschenkt, dass alle Ausgaben des Staates für diesen Gegenstand kaum einen Zweck haben werden, wenn in so grossen Verbrauchsmittelpunkten, wie z. B. Petersburg, keine Lagerräume vorhanden sind, in denen schnellem Verderb ausgesetzte Waaren vor dem Einflusse der Witterung geschützt werden können. Wie ferner mitgetheilt wird, hat das Ministerium darum beschlossen, das St. Petersburger Stadthaupt (d. i. Oberbürgermeister. D. Red.) um Anlage von Cooling rooms aus den Mitteln der Stadt zu bitten. Wenn solche Cooling rooms von der Stadt angelegt werden, so wird dadurch zunächst eine Monopolisirung des Handels mit Nahrungsmitteln vermieden, ferner wird die Produktion solcher Erzeugnisse gefördert und schliesslich werden auch mehr Güter zum Eisenbahntransport herangezogen werden, wodurch sich wieder die Kosten für Anschaffung von Spezialwagen bezahlt machen würden.

Wenngleich zugegeben werden muss, dass die beregten Cooling rooms eine durchaus nothwendige Ergänzung der projektirten Spezialwagen sind, so scheint es doch andererseits etwas weit gegangen zu sein, eine derartige, wirthschaftlich nothwendige Ausgestaltung des Eisenbahnbeförderungsdienstes zu unterlassen, weil ein Hafenplatz, selbst wenn er die Wichtigkeit von Petersburg für Russland hat, nicht sofort dem Fortschritte der Staatseisenbahneinrichtungen folgt. Denn erstens ist Petersburg nicht der einzige Ausfuhrhafen und sodann gewinnt es den Anschein, als fürchte man an leitender Stelle, dass Petersburg ohne die Unterstützung leicht überholt werden könnte, eine Gefahr, die mit Rücksicht auf Libau und die Westgrenze übrigens keineswegs unbegründet ist. Aber der Maassstab ist in diesem Falle dafür eigenthümlich gewählt, ob einem wesentlichen Fortschritt die Wege geebnet werden sollen oder nicht. Der Absatz für Fleisch, Fische, Butter usw. könnte jedenfalls wesentlich gehoben werden durch die Einstellung von derartigen Wagen, aber — Petersburg hinkt zunächst noch nach.

— Die amtliche „Handels- und Industriezeitung" theilt mit, dass das russische Ministerium der Verkehrsanstalten den Eisenbahnverwaltungen vorgeschrieben habe, dass die **Sommerfahrpläne** auf dem ganzen Eisenbahnnetz am 6./18. Mai d. J. in Kraft treten sollen; auf den Bahnen aber, die Anschluss an die ausländischen Bahnen an der westlichen Landesgrenze haben, soll der Sommerfahrplan am Tage der Einführung des Sommerfahrplanes auf den ausländischen Linien in Kraft treten.

— Die Verwaltung der **mittelsibirischen Eisenbahn** hat allen Eisenbahnverwaltungen die telegraphische Nachricht zugehen lassen, dass gegenwärtig jegliche Sendungen zum Transport im direkten Verkehr von irgend einer beliebigen Station des allgemeinen Eisenbahnnetzes unmittelbar bis zur Station Irkutsk angenommen werden.

— Seinerzeit ist in unserer Zeitung mitgetheilt worden, dass die russische Regierung in England einen gewaltigen **Eisbrecher „Jermak"** in Bestellung gegeben habe, um den Zugang nach Kronstadt und Petersburg offen zu halten und in zweiter Reihe, um den Versuch zu machen, den Weg zu den Mündungen des Jenissei und Ob zu forciren.

Beide Aufgaben sind in wirthschaftlicher Beziehung von sehr grosser Bedeutung. Für Petersburg kommt dann noch die militärische Seite wesentlich in Frage, denn glückt der Versuch, dann ist die baltische Flotte in ihrem Lager bei Kronstadt im Winter nicht mehr festgelegt. Das grosse Kapital, das der Versuch beanspruchte, wurde daher für diesen aufgewendet und zwar lag die Leitung des ganzen Unternehmens in der Hand der Marineverwaltung. Es ist unter solchen Umständen begreiflich, dass das allgemeine Interesse ein sehr lebhaftes war, als das grosse Schiff seine erste Reise antrat. Wir finden in Petersburger Zeitungen die folgenden Notizen. Am 21. Februar (5. März) d. J. verliess der Dampfer Newcastle; im Belt wurde er zwei Tage durch Nebel an der Weiterfahrt verhindert. Bis zum Revalschen Meridian war das Meer eisfrei, von Revelstein an aber stiess man auf Eis, das nach Osten zu immer dicker und fester wurde. Zwischen Seeskär und Stirsuden versperrten Eisberge den Weg. Der „Jermak" musste 8 Fuss dickes Eis durchschneiden. Manche Eisberge waren von dickem Schnee bedeckt und dieser war widerstandsfähiger als das Eis selbst. Der Eisbrecher legt bequem 7 Werst in der Stunde zurück, wenn das Eis, welches er durchbrechen muss, $2^3/_4$ Fuss dick ist. 4 Fuss dickes Eis kann er mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Werst in der Stunde durchschneiden. Der Dampfer hat vier Schrauben, eine von ihnen befindet sich vorn und ist dazu bestimmt, die Eisschollen vorne zu zerkleinern. Die Maschinen waren während der ganzen Fahrt in guter Ordnung. Die Deckmannschaft ist verhältnissmässig klein; sie besteht aus 15 Mann, während die ganze Bemannung 90 Mann beträgt. Der Eisbrecher fuhr nur Tags und machte in der Nacht Halt.

In Kronstadt und Petersburg war der Jubel gross, denn die Berechnungen des Admiral Makarow ist offenbar durch die Probefahrt bestätigt worden. Allerdings lässt sich nicht übersehen, dass der Winter sehr milde gewesen ist und das infolge dessen die Eisbildung nicht die gewöhnliche Stärke erreicht hat. Immerhin ist die Ueberwindung von 8 Fuss (2,438 m) starkem Eise eine sehr hohe Leistung, die dem Petersburger Hafen gewiss sehr grossen Vortheil bringen kann.

— **Der Eisenbahnbau in Korea** schreitet langsam fort. Ausser den Linien Söul-Chemulpo, Söul-Wyu und Söul-Wönsan ist jetzt auch die Anlage einer die Hauptstadt mit dem Süden der Halbinsel verbindenden Bahn Söul-Fusau gesichert. Am 8. September 1898 hat die koreanische Regierung einem japanischen Eisenbahnsyndikat die Konzession für diese Linien ertheilt.

Aus den Konzessionsbedingungen sind einige besonders hervorzuheben. So muss die Spurweite der neuen Bahn mit der der Söul-Chemulpolinie übereinstimmen, um die Einheitlichkeit der Spur über das ganze Land zu sichern; für diese Militärlinie ist aber im Jahre 1896, unter Abänderung der die europäische Vollspur von 1,435 m vorsehenden Ordnung, die russische Breitspur angeordnet worden. Das für den Bahnbau erforderliche Land überlässt die Regierung unentgeltlich der Gesellschaft zur Benutzung; Gräber dürfen nicht berührt werden. Das vom Auslande einzuführende Material wird von der Zollentrichtung befreit. Als Arbeiter sind hauptsächlich Koreaner einzustellen; die Erdarbeiter müssen zu 90 % Eingeborene der Halbinsel sein. Zweiglinien dürfen nur von der koreanischen Regierung oder koreanischen Unterthanen, nicht von Fremden gebaut werden. Die Hauptlinie kann 15 Jahre nach ihrer Vollendung von der koreanischen Regierung zu einem schiedsgerichtlich festzustellenden Preise angekauft werden. Die Aktien der Eisenbahngesellschaft dürfen nur in der Hand der koreanischen oder japanischen Regierung oder deren Unterthanen sein. („Hamb. Corresp.").

— Der bekannte Kolonialpolitiker Dr. Oechelhäuser hat soeben unter dem Titel **„Die deutsch-ostafrikanische Centralbahn"** eine neue Schrift erscheinen lassen, die die hohe wirthschaftliche Bedeutung einer Verbindung des deutsch-ostafrikanischen Hinterlandes mit dem Meere darlegt. In dem Schlusswort der Schrift heisst es:

„Ein äusseres Moment, das es heute nur noch dringender erscheinen lässt, rasch und energisch an die Durchführung heranzutreten, liegt in dem Vorrücken der englischen und belgischen Konkurrenzlinien gegen unsere nördlichen und westlichen Grenzen. Was in dem Bericht an den Reichskanzler über die Gefahren der englischen Bahn von Mombassa nach dem Norden des Viktoria-Nyanza gesagt ist, die den ganzen Handel dieses Seengebietes und seiner fruchtbaren, dichtbevölkerten Ufer von unseren Häfen abziehen würde, muss um so dringlicher erscheinen, als seitdem schon mindestens ein Drittel dieser Bahn vollendet und dem Betrieb übergeben worden ist. In gleicher Weise hat sich nach Vollendung der Kongobahn die Gefahr eines Abzuges aus unserem Tanganyikagebiet nach Osten hin bedeutend verstärkt. Es bedarf nur von den Stanleyfällen aus einer Eisenbahnverbindung, oder, mit Umgehung der Fälle mittelst Schleusen (aus dem Munde von Oberstleutnant Thys, dem energischen Erbauer der Kongobahn, deren erstes Kilometer 1 000 000 Frcs. kostete, erfuhr ich, dass an diesem Projekt ernstlich gearbeitet wird), einer Wasserverbindung mit dem Tanganyika, um diesen und unser dahin gravitirendes Gebiet dem Kongostaat tributpflichtig zu machen und den Verkehr der Häfen an der deutschen Küste zu entziehen. Schon jetzt wird in jährlich steigenden Mengen Elfenbein, unter grosser Schädigung unserer Einnahmen an Ausgangszöllen, aus deutschen Gebieten über den Kongo, statt über Dar-es-Salaam oder Sansibar, ausgeführt. Und die dritte Gefahr, unter der Fahne des energischen Cecil Rhodes, droht vom Süden her durch das Herannahen der afrikanischen Süd-Nordbahn. Deren Fortsetzung von Buluwayo bis zum Sambesi ist im englischen Parlament bereits beschlossene Sache, und nach zuverlässigen Berichten hat Rhodes auch sogar bestimmte Zusagen für die Fortsetzung zum Süd-

ende des Tanganyika, bis wohin die Trasse bereits genau erforscht ist, in der Tasche. Unser deutsches Nyassagebiet aber gravitirt ohnedies schon durch seine geographische Lage nach dem Shire und Sambesi. Alles vereinigt sich hiernach zum Nachtheil unserer inneren wirthschaftlichen Entwickelung und unserer Häfen am indischen Ozean. Wir lassen uns allen Wind aus den Segeln nehmen und drängen den Handel in die ausländischen Bahnen, denen er schwer wieder zu entreissen sein wird, wenn wir mit der Centralbahn noch länger zögern."

— **Bahnprojekt und -Monopol in Guatemala.** Von zuverlässiger Seite geht der „N.-Y. H.-Ztg." folgende Meldung zu, die wir zur Vervollständigung der Mittheilung über die Nordbahn Guatemalas in Nr. 22 S. 366 d. Ztg. wiedergeben: Zwischen Herrn C. P. Huntington und Präsident Cabrera von Guatemala schweben Unterhandlungen, deren Abschluss den Bau einer Bahn von 130 Meilen Länge in Guatemala zur Folge haben würde. Durch diese Bahn würde jene Republik eine Ueberlandbahn vom pacifischen nach dem atlantischen Ozean erhalten. Huntington besitzt in Guatemala bereits eine Bahn. Dieselbe erstreckt sich von San Jose, einem Hafen am pacifischen Ozean, aus in einer Länge von 74 Meilen, hat eine durch einen reichen Kaffeedistrikt, von Santa Maria nach Patulul, gehende Zweigbahn und wirft auf das Anlagekapital von 3 000 000 D. einen jährlichen Nettoprofit von 15 % ab. Huntington wird sehr wahrscheinlich auch noch die Kontrole über die Staatsbahnen Puerto Barrios-St. Augustin und Champerico-San Felipe und damit die Kontrole über den gesammten Eisenbahnverkehr in Guatemala erwerben.

Allgemeines.

— Der **Verein für Eisenbahnkunde** zu Berlin hat zwei **Preisaufgaben** zur Bearbeitung gestellt: I. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen ist eine wissenschaftliche Darstellung der Grundzüge für die Anordnung von Bahnen mit gemischtem Betrieb — Reibungsstrecken und Zahnstrecken — zu geben. II. Entwurf einer selbstthätigen Wegeschranke für unbewachte Wegeübergänge. Die Schranke soll sich vermittelst Auslösung durch den fahrenden Zug etwa zwei Minuten vor dessen Eintreffen schliessen und nach Vorbeifahrt des Zuges selbstthätig wieder öffnen. Für die erste Aufgabe sind 2 000 ℳ, für die zweite 500 ℳ als Preise ausgesetzt. Bewerber erhalten die Programme der Aufgaben mit den näheren Bedingungen vom Verein, Berlin W., Wilhelmstr. 92/93.

— Vor der Abtheilung Berlin der deutschen Kolonialgesellschaft hielt am 23. März Privatdozent Dr. Huth auf Grund eigener Reisebeobachtungen einen **Vortrag über die sibirisch-mandschurische Eisenbahn.** Erwähnenswerth aus dem Vortrag war eine Erklärung über die geringe Fahrgeschwindigkeit der Züge und den langen Aufenthalt auf den Stationen. Ein sibirischer Verkehrsbeamter machte darüber folgende Aeusserungen: Durch die geringe Fahrgeschwindigkeit der Züge und durch den langen Aufenthalt auf den Stationen sollen die sibirischen Reisenden sozusagen erst erzogen werden. Die Ortschaften liegen durchweg sehr weit von den Stationen ab. Verspätet sich ein Reisender auch nur um wenige Minuten, so muss er gleich 24 Stunden warten, da zumeist nur täglich ein Zug verkehrt. Für die Bevölkerung bedeutet die Bahn auch bei geringer Fahrgeschwindigkeit ohnehin einen gewaltigen Fortschritt. Sodann würde Rücksicht auf das Personal genommen, das zum Theil noch nicht genügend eingeschult sei, man wolle es nicht überhasten und verwirren. Endlich müsse man an dem langsamen Betrieb festhalten, so lange Eisenbahnstrecken befahren werden, die eigentlich noch nicht ganz betriebsfähig sind. Bei diesen Strecken sei besondere Vorsicht von Nöthen.

— **Eine Normallokomotive im Laboratorium einer Universität** dürfte zu den Seltenheiten gehören. In der Columbiauniversität zu Newyork soll nach einer Mittheilung des Patent- und technischen Büreaus von Richard Lüders in Görlitz die Lokomotive als Instruktionsmittel für die Maschinenbaustudirenden Aufstellung finden, und zwar soll dieselbe in vollem Betriebe vorgeführt werden können. Zu diesem Zwecke macht die Lokomotive ihre Bewegungen nicht auf Schienen, sondern die Räder laufen wieder auf entsprechend geformten Rädern, welche im Fussboden sicher gelagert sind. Auf den Achsen der letzteren sind Vorrichtungen für die Befestigung von Kraftmessern vorgesehen, so dass man also imstande ist, in bequemer Weise an der mit voller Geschwindigkeit arbeitenden Lokomotive Kraftmessungen mittelst Bremsung vorzunehmen.

— Die weiteren Versuche, welche in Amerika mit Mischungen von Baumwolle und flüssiger Luft und Mischungen von flüssiger Luft mit Alkohol und Terpentin gemacht werden, lassen es nach den Berichten der amerikanischen Fachzeitschriften als zweifellos erscheinen — dass die **flüssige Luft der Sprengstoff der Zukunft wird.** Die vorläufig nur in kleinem Maassstabe ausgeführten Versuche sollen eine die Wirkung aller bisher bekannten Sprengstoffe weit übertreffende Sprengkraft der flüssigen Luft ergeben haben — nach diesen Berichten werden bald alle bisher bekannten Sprengstoffe, einschliesslich des Dynamit — von der neuen Schiessbaumwolle (Baumwolle mit flüssiger Luft getränkt) verdrängt sein.

— **Mit einer Lokomotive nach dem Nordpol zu fahren,** ist der Wunsch eines reichen Ingenieurs in Californien, namens J. K. Mulkey, der nach den Versicherungen amerikanischer Zeitschriften bereits mit der Ausführung seiner Pläne beschäftigt sein soll. Gegenwärtig lässt er eine Lokomotive von durchaus neuer Bauart herstellen. Sie ist nämlich dazu bestimmt, auf dem Eise zu fahren, sogar auf einem mit Steinen gespickten Eise. Zu diesem Zwecke besitzen die Räder Zähne, die in die glatte Unterlage eingreifen sollen. Vorn ist die Lokomotive spitz zulaufend gebaut und soll in dieser Ausstattung nach der Meinung ihres Erfinders allen Hindernissen trotzen. Ihre Länge beträgt 7 m, ihre Breite 3 m. Sie besitzt drei Cylinder und wird nicht mit Dampf, sondern mit Gas betrieben werden. Es wird darauf gerechnet, dass sie imstande sein wird, ein halbes Dutzend Pullmanwagen und 4 000 kg Waaren fortzuschaffen. Das wäre nun freilich die bequemste Art, eine Reise nach dem Nordpol zu unternehmen, auf die jemals ein Mensch verfallen ist. Der neue Motor wird in Bälde vollendet sein, und dann sollen im nördlichen Kanada zwischen Viktoria und Dawson City Probeversuche angestellt werden; fallen diese befriedigend aus, so wird die Abreise nach dem Nordpol nicht lange auf sich warten lassen. Wir können diesen neuesten Amerikanismus noch nicht einmal zum höheren Blödsinn rechnen, und es wäre für andere Verhältnisse, als für amerikanische gar nicht denkbar, dass sich die Presse auch nur einen Augenblick ernsthaft mit einer solchen Nachricht beschäftigte. („Hamb. Corresp.")

Gerichtsentscheidungen.

I. Frachtrecht.

1. Inländisches.

1. Ist eine Sendung an zwei Personen adressirt und verweigert eine derselben die Annahme, so macht sich die Bahn durch die Auslieferung an die andere haftpflichtig.
O.-L.-G. Stuttgart 10. Juni 1898 (Deutsche Juristenztg. Jahrg. III S. 331).

2. Für den Spediteur gilt die „Ablieferung" auch dann als erfolgt, wenn er bei Annahmeverweigerung die Sendung unter sofortiger Benachrichtigung des Absenders eingelagert hat.
O.-L.-G. Hamburg 22. Mai 1897 (Deutsche Juristenztg. Jahrg. III S. 168).

3. § 77 der Verkehrs-O. enthält eine gesetzmässige Anwendung des Art. 424 H.-G.-B.
Reichsger. 28. Oktober 1898 (Jur. Wochenschr. 1898 S. 672).

4. Zweifelhafte Tarifbestimmungen gereichen nicht den Absendern bezw. Empfängern, sondern der Eisenbahnverwaltung zum Nachtheil, welche sie erlassen hat.
Oesterr. Oberst. Gerichtshof 8. Juni 1898 (Eger, Eisenbahnrechtl. Entscheidungen u. Abhandl. Bd. XV S. 167).

5. Unter „höhere Gewalt" sind äussere Ereignisse zu verstehen, deren Vermeidung seitens des Betriebsunternehmers oder seiner Leute bei den gegebenen Verhältnissen trotz Anwendung der äussersten Sorgfalt und Vorsicht nicht möglich ist. Höhere Gewalt liegt vor, wenn ein Schaffner vom Laufbrett eines Wagens einer Strassenbahn durch ein vorüberfahrendes Fuhrwerk herabgerissen wird.
Reichsger. 1. April 1898 (Eger, Eisenbahnr. Entsch. u. Abhdl. Bd. XV S. 138).

2. Internationales.

6. Das vom Absender mit Frachtbrief in Mailand einem Spediteur übergebene Gepäck, das an Absender selbst in Mülhausen i. E. adressirt war, wurde von diesem Spediteur als Theil einer Sammelladung seinem Korrespondenten in Basel übersandt, der es mit neuem Frachtbriefe abermals als Sammelladungstheil seinem Korrespondenten in Mülhausen zusandte.

Die Bezahlung der Fracht wollte der Absender in Mülhausen von der Auslieferung des ursprünglichen Frachtbriefes abhängig machen, dessen er zur Reklamation bedürfe. Das Amtsgericht gab ihm hierin nach Art. 405 H.-G.-B. Recht; anders das Landgericht. Letzteres ging davon aus, dass dem Empfänger gegenüber, der zufällig auch Absender war, der Basler Spedi-

teur als Absender zu gelten habe, da der erste Transport und Frachtbrief in Basel ihr Ende erreicht hätten.

L.-G. Mülhausen i. E. 7. Dez. 1898 (Sache Thevenat-Forel S. 120/98).

7. Das Intern. Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ist in seinem sachlichen Geltungsbereich ausschliesslich maassgebend; wie aus der Eingangsbestimmung hervorgeht, kommt hier der Verkehrsordnung nur eine subsidiäre Geltung zu. Es kann daher keinem Zweifel unterliegen, dass für den Herrschaftsbereich des Int. Ueb. dessen Art. 6 Abs. 1 l die Geltung des § 51 Abs 1 der V.-O. ausschliesst. Gemäss Art. 11 des Int. Ueb. erfolgt die Berechnung der Fracht nach den zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarifen. Jedes Privatübereinkommen zwecks Preisminderung einem oder mehreren Absendern gegenüber ist verboten und nichtig.

Art. 6 Abs. 1 l trifft nur den Fall, dass eine Wahl zwischen mehreren verschiedenen Schienenwegen möglich ist. Es unterliegt indess keinem Bedenken, diese Bestimmung sinngemäss auch auf den Fall anzuwenden, wenn für denselben Transport verschiedene Normaltarife in Betracht kommen. Dieses entspricht der Natur der Verhältnisse und dafür kann man sich insbesondere darauf berufen, dass Spalte 8 des internationalen Frachtbriefformulares die allgemeine Ueberschrift trägt: „Angabe der anzuwendenden Tarife". Dieses Formular ist aber ein Anhang des I. Ueb.

Art. 6 Abs. 1 l trifft selbstverständlich nicht zu, wenn ein Spezialtarif in Frage kommt.

Reichsger. 21. Sept. 1898 (Jur. Wochenschr. 1898 S. 577).

8. Nachdem der Empfänger das Gut — wenn auch nur unter Vorbehalt — angenommen hat, kann der Absender keine Klage mehr auf Ersatz des Verlustes und Schadens erheben. Art. 15 Abs. 4, 26 I. Ueb.

Handelsgericht in Arras 24. Sept. 1897 (Lamé Fleury, Bulletin annoté 1898 S. 34).

9. Der Bruch einer Kruke gehört zu den besonderen Gefahren der eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit dieser Sendung, bei denen der Geschädigte zur Begründung einer Ersatzklage ein Verschulden der Bahn oder ihrer Leute zu beweisen hat. Art. 31 Abs. 4 I. Ueb.

Handelsgericht in Lille. 28. Jan. 1898 (Eger, Eisenbahnr. Entsch. u. Abhdl. Bd. XV S. 119).

10. Bei internationalen Transporten ist die Reklamationsfrist lediglich nach Art. 44 I. Ueb., nicht nach abweichenden landesrechtlichen Vorschriften — hier Art. 105 des franz. H.-G.-B. — zu berechnen.

Handelsgericht der Seine 26. Mai 1898 (Eger, Eisenbahnr. Entsch. u. Abhdl. Bd. XV S. 161).

11. Durch die Rechtsprechung ist festgestellt, dass die Werthangabe auf der für das ausländische Zollamt bestimmten, dem Frachtbriefe beigefügten Erklärung zum Wesen des Transportvertrages gehört, wenn sie vom Absender selbst im Frachtbriefe eingetragen ist. Dementsprechend kann die Bahn ihre Fürsorge treffen und ihre Haftpflicht bleibt auf diesen Betrag beschränkt, selbst wenn der Empfänger den weit höheren Werth nachzuweisen imstande wäre.

Handelsgericht der Seine 1. Juni 1898 (Eger, Eisenbahnr. Entsch. u. Abhdl. Bd. XV S. 164).

II. Bürgerliches Recht.

12. Die Ertheilung der Bauerlaubniss an einer projektirten Strasse verpflichtet die Stadtverwaltung nicht zu Schadensersatz, wenn das Strassenprojekt später geändert oder aufgehoben wird. Die Bauerlaubniss enthält lediglich die polizeiliche Zustimmung zur Ausnutzung des Eigenthums in bestimmter Weise.

Reichger. 24. Mai 1898 (Seuffert's Archiv f. d. Entsch. höchster Gerichte Bd. 54 S. 45).

13. Tritt infolge Zurückhaltung durch einen Eisenbahndamm eine aussergewöhnliche Wassermenge auf andere Grundstücke über, so haben deren Eigenthümer kein Klagerecht gegen die Eisenbahn. Letztere ist Durchlässe zu erstellen verpflichtet, die genügen, um die regelmässigen Wassermengen — auch z. Zt. der Schneeschmelze — durchzulassen. Treten regelmässig wiederkehrend grössere Wassermengen auf, welche nicht vorauszusehen waren, so ist die Bahn zur Abhilfe verpflichtet. (Preussisches Recht.)

Reichsger. 2. Juli 1898 (Rassow-Küntzel, Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechtes 1898 S 850).

14. Gegen übermässige Belästigung durch Rauch, Dampf usw. kann der Nachbar Schutzvorrichtungen verlangen, die als geeignet allgemein anerkannt sind und nicht unverhältnissmässige Kosten oder Nachtheile bereiten, ferner Schadensersatz, nicht aber Beseitigung der Anlage. § 26 Gew.-Ordn.

Reichsger. 19. Nov. 1897 (Entsch. in Civilsachen Bd. XL S. 183).

15. Der zwischen einer Nebenbahn und einem Kommunalverbande abgeschlossene Vertrag, wonach ersterem die Mitbenutzung einer öffentlichen, dem letzteren gehörigen Strasse gegen Uebernahme eines Theiles der Lasten überlassen wird, ist ein Miethvertrag im Sinne des bürgerlichen Rechtes, nicht eine Gestattung des öffentlichen Rechtes. Zu letzterer bedarf es der Zustimmung der zuständigen Polizeibehörde.

Reichsger. 13. Dez. 1897 (Entsch. i. C.-S. Bd. XL S. 280).

16. Nach 969 A. L.-R. I, 11 haftet der Baumeister für Baufehler 3 Jahre, für die schlechte Beschaffenheit des Materials aber während der ganzen gewöhnlichen Verjährungsfrist. Als „schlecht" in diesem Sinne ist nicht nur das an sich unbrauchbare, sondern auch das zu dem fraglichen Baue ungeeignete Material anzusehen.

Reichsger. 18. Okt. 1897 (Entsch. i. C.-S. Bd. XL S. 241).

17. § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes lässt lediglich die eigene Schuld des Beschädigten maassgebend sein, für die Schuld seines Beauftragten haftet er nur, wenn ihn ein Verschulden in der Auswahl des Beauftragten trifft.

Reichsger. 22. April 1898 (Rassow-Küntzel, Beiträge 1898 Anlageheft S. 974).

18. Das Stehenlassen von Arbeitswagen auf dem Ladegleis gilt als Betrieb, selbst wenn die Arbeit infolge Frostes zeitweise eingestellt war. Wird durch das Abrollen der Wagen bei einem Sturm eine Person verletzt, so liegt ein „Betriebsunfall" im Sinne des H.-Pfl.-G. vor.

Reichsger. 11. März 1898 (Rassow-Küntzel, Beiträge 1898 Anlageheft S. 1133).

19. „Eigenes Verschulden" liegt bei einem schwerhörigen Karrenführer vor, der aus einer Nebengasse in eine Hauptstrasse einbiegend mit der Karrendeichsel in einen elektrischen Motorwagen geräth und sich dabei verletzt. „In allen grösseren Städten ist der Motorbetrieb z. Zt. ein Verkehrsmittel, an das sich jeder gewöhnt hat und dessen Gefahren bekannt sind." Mit Rücksicht auf seine Schwerhörigkeit war der Verletzte zu doppelter Vorsicht vor dem Einbiegen in die Hauptstrasse verpflichtet gewesen.

O.-L.-G. Colmar 11. Juli 1898 (Sache Tramway M. gegen südd. Baug.-Berufsgenossenschaft U. 42/98. III).

20. Wenn auch nach § 98 des Unfallversicherungsgesetzes der Rückgriff der zahlenden Berufsgenossenschaft gegen Dritte nur bei vorsätzlichem oder fahrlässigem Handeln zuzutreffen scheint, so liegt doch kein Grund vor, derselben den Rückgriff gegen die Tramwaygesellschaft wegen ungerechtfertigter Bereicherung zu versagen. (Vergl. Entsch. d. Reichsgerichts Bd. XXIV S. 121.)

Dasselbe Urtheil wie zu 19.

21. „Höhere Gewalt" liegt nicht darin, dass durch die Nässe der Schienen das Bremsen und Anhalten erschwert wird.

Das Ueberhören der Warnungszeichen auf belebten und geräuschvollen Strassen sowie der Aufenthalt zwischen den auf öffentlicher Strasse liegenden Schienen begründen nicht ohne weiteres „eigenes Verschulden".

O.-L.-G. Kolmar, 6. Febr. 1899 (III. C.-Senat, Sache Iselin gegen Tramway M.).

22. Die durch eine Bahnanlage verursachte Steigung eines Zufuhrweges kann durch die anderweitig infolge Regulirung der Strasse herbeigeführte Verkehrserleichterung ausgeglichen werden.

Reichsger. 7. Juni 1898 (Jur. Wochenschrift 1898 S. 464).

III. Arbeiterversicherungsrecht.

23. Gegenüber einem Ersatzanspruche aus § 98 des Unfallversicherungsgesetzes kann der Dritte, der für den Unfall aufzukommen hat, sich auf einen im guten Glauben, d. h. ohne Kenntniss der Thatsachen, an die das Gesetz den Uebergang der Rechte an die Berufsgenossenschaft knüpft, mit dem Verletzten geschlossenen Vergleich berufen.

Reichsger. 10. Mai 1898 (Jur. Wochenschrift 1898 S. 423).

24. Eine voraussehbare Vergiftung durch Einathmen von Bleidämpfen ist Gewerbekrankheit, nicht Betriebsunfall.

Reichsger. 8. Febr. 1897 (Jur. Ztschr. f. Elsass-Lothringen 1898 S. 523).

25. Der Rentenanspruch erlischt, wenn der Empfänger seinen Wohnsitz im Inlande aufgibt und sich dauernd im Auslande aufhält.

Reichsversicherungsamt 5. Okt. 1898 (Amtl. Nachrichten desselben 1898 S. 633).

26. Die Erstattung von Beiträgen ist auch dann gemäss §§ 30, 31 des Alters- und Invaliditäts-Versicherungsgesetzes zu gewähren, wenn der Berechtigte im Auslande wohnt.

Reichsversicherungsamt 30. Nov. 1898 (Amtl. Nachrichten 1898 S. 635).

27. Ein 1887 verunglückter Eisenbahnarbeiter starb an den Folgen 1898; da er erst nach dem Unfalle geheirathet hatte, erhielten nur seine Kinder, nicht auch seine Wittwe eine Unfallrente. Derselbe war Mitglied der Arbeiterpensionskasse einer Bahnverwaltung. Der von der Wittwe gegen diese erhobene

Anspruch auf Rückzahlung der Beiträge wäre allerdings ausgeschlossen gewesen, wenn sie eine Unfallrente bezogen hätte.

Reichsversicherungsamt 5. Okt. 1898 (Die Arbeiterversorgung 1899 Nr. 2).

28. § 122 des Alters- und Invaliditäts-Versicherungsgesetzes hat für die besonderen Kasseneinrichtungen bei Bahnverwaltungen nur Geltung, soweit nicht das Kassenstatut maassgebend ist. Einem nach seiner Ansicht zu Unrecht zur Versicherung herangezogenen Eisenbahntechniker steht der Einspruch an die allgemeine Verwaltungsbehörde nicht zu.

Reichsversicherungsamt 24. Mai 1898 (Amtl. Nachrichten 1898 S. 647).

IV. Verwaltungsrecht.

29. Die Telegraphenverwaltung ist verpflichtet bei Kreuzung städtischer Strassen mit Telegraphen- und Fernsprechleitungen zuvor die Genehmigung der Stadtverwaltung einzuholen (Prozess der Stadt Breslau gegen die Reichstelegraphenverwaltung).

Reichsger. 21. Sept. 1898 (Ztschr. f. Kleinbahnen, Jahrg. VI S. 161).

30. Weigert sich ein Fahrgast, dem revidirenden Beamten die Fahrkarte vorzuzeigen, so kann er — nöthigenfalls mit Hilfe der Polizei — mit Gewalt ausgesetzt werden. Die Polizei übt damit lediglich die ihr zustehende Befugniss zur Aufrechterhaltung der Ordnung auf öffentlichen Verkehrsstrassen aus und kann daher wegen Schadenersatzes nicht in Anspruch genommen werden. Diese Grundsätze gelten auch dann, wenn der Fahrgast die Fahrkarte verloren hat. Die Pflicht zur Vorzeigung ist eine der allgemeinen Beförderungsbedingungen, welche veröffentlicht sind und denen der Fahrgast durch Benutzung der Bahn sich stillschweigend unterworfen hat. Bezüglich der Gründe der Nichtvorzeigung wird aber ein Unterschied nicht gemacht.

Reichsger. 20. Dez. 1897 (Rassow-Küntzel, Beiträge z. Erl. d. d. R. 1898 S. 504).

Mülhausen i. E. Coermann, Amtsrichter.

Bücherschau.

— **Jahrbuch für die gesammte Maschinenindustrie.** Unter Mitwirkung erster Fachautoritäten aus wissenschaftlichen und praktischen Kreisen bearbeitet von Professor Dr. Friedrich Vogel an der technischen Hochschule Berlin in Charlottenburg. Mit zahlreichen Abbildungen. Anhang: Kalender für das Jahr 1899. Berlin 1899. Technologischer Verlag. Oscar Italiener.

Der Titel sagt, dass es sich um eine alljährlich wiederkehrende Veröffentlichung handelt, welche die Fortschritte auf dem Gebiete der Maschinenkunde behandelt. Der Herausgeber legt Gewicht auf die Feststellung, dass dem Fachmann hier die Gelegenheit geboten werde, sich auch auf den Nachbargebieten, die ihm von Bedeutung sind, umfassend zu orientiren, wozu die sonst vorhandenen encyklopädischen Veröffentlichungen weniger die Gelegenheit bieten. Auch wirthschaftlichen Dingen, die mit dem Maschinenwesen eng zusammenhängen, widmet sich das Jahrbuch, indem es beispielsweise Mittheilungen bringt über die Preisbewegung der Kohle, des Eisens und anderer Metalle. Auch neue Gesetze und Verordnungen, die wichtig sind, werden vorgeführt.

Der vorliegende, aufs reichste mit Abbildungen und auch äusserlich geschmackvoll ausgestattete Band behandelt auf rund 200 Seiten in 2 Theilen die Neuerungen und Fortschritte auf den Gebieten der Papier-, Holzstoff- und Cellulosefabrikation (bearbeitet von Professor Max Schubert in Dresden), des landwirthschaftlichen Maschinenwesens (von Civilingenieur Heinrich Meier in Hameln), der Gas-, Petroleum- und Heizluftmaschinen, der Wind- und Wasserkraftmaschinen (Oberingenieur F. Pinther-Berlin), des Mühlenbaues (Ingenieur F. Baumgartner), der Textilmaschinen (Ingenieur Siegmund Edelstein), der chemischen Industrie (Dr. C. W. Jurisch, Dozent an der technischen Hochschule in Berlin), der Werkzeuge und Werkzeugmaschinen (Dr. F. Göpel, Charlottenburg), der Dampfmaschinen, Kessel und Feuerungen (Franz Tetzner, Oberingenieur und Oberlehrer in Dortmund). Weiterhin die Elektrotechnik (Professor Dr. F. Vogel in Charlottenburg), die Hebezeuge (Chr. Eberle, Duisburg), die Thonindustrie (Regierungsrath Dr. Hecht, Berlin), der Kältemaschinen (Ingenieur G. Lange), Feld- und Kleinbahnen (Arthur Koppel, Berlin). Dem schliessen sich an einige Ergebnisse wissenschaftlicher Forschungen, praktische Winke für die Anlage und den Betrieb von Dampfkesseln u. a. sowie in einem zweiten Theile Mittheilungen aus dem Gebiete der Gesetzgebung und Rechtsprechung und der Statistik, letztere erläutert durch sechs graphische Tafeln.

Der Inhalt des Jahrbuches ist nach dem Vorstehenden ungemein reichhaltig. Die Fortschritte im Gewerbswesen drücken sich auch aus in den ertheilten Patenten, und so ist insbesondere auch dem Patentwesen ein breiter Raum gewidmet.

— **Handbuch der Ingenieurwissenschaften.** Fünfter Band: der Eisenbahnbau (ausgenommen Vorarbeiten, Unterbau und Tunnelbau). Dritte Abtheilung: Weichen und Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen. Bearbeitet von Ferdinand Loewe, Georg Meyer. Herausgegeben von F. Loewe, ord. Professor an der technischen Hochschule zu München und Dr. H. Zimmermann, Geheimer Oberbaurath und vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin. Mit einer Tafel, 166 Abbildungen im Text und vollständigem Sachverzeichniss. Leipzig, Verlag von Wilhelm Engelmann. 1898.

Den grösseren Raum im vorliegenden rund 200 Seiten starken Heft nimmt begreiflicher Weise die Behandlung der Weichen ein. Auf 140 Textseiten bespricht Loewe in klarer und erschöpfender Weise nach einer einleitenden Uebersicht über die Weichenformen, die Bauart und die Berechnung der Weichen; diesen beiden Kapiteln reiht er einen Abschnitt über die Verbindung der Gleise mittelst Weichen an, der für den mit dem Entwerfen von Gleisplänen befassten Fachmanne von besonderer Bedeutung ist. In ebenso übersichtlicher und sachgemässer Weise sind von Meyer die Drehscheiben und Schiebebühnen behandelt. Beiden Kapiteln sind ausgiebige Litteratur- und Quellennachweise und sehr zahlreiche erläuternde Abbildungen von grosser Klarheit beigegeben. Die Namen so hervorragender Fachleute, wie der Verfasser und Herausgeber, sind von vorn herein die beste Gewähr für die Trefflichkeit der vorliegenden Arbeit.

— **Kosten der Krafterzeugung.** Tabellen über die Kosten der effektiven Pferdekraftstunde für Leistungen von 4—1 000 PS bei Verwendung von Dampf, Gas, Kraftgas oder Petroleum als Betriebskraft. Aufgestellt von Chr. Eberle, Lehrer an der königlichen Maschinenbauschule zu Duisburg. Halle a. S. Verlag von Wilhelm Knapp. 1898. Preis 5 *M.*

Die Frage der Krafterzeugungskosten ist in allen Betrieben, die grössere Energiemengen erfordern, von ebenso einschneidender Wichtigkeit, wie schwierig nach allgemeinen Regeln zu lösen. Die Kernfrage, welche der Verfasser als die maassgebende hinstellt, ist: „Wie kann die effektive Pferdekraftstunde mit Berücksichtigung aller zu ihrer Erzeugung nöthigen Ausgaben am billigsten erhalten werden?“ Das Verhältniss der Zahlen, die einer solchen Rechnung über die Betriebskosten der einzelnen Kraftquellen entspringen, ändert sich — wie wir, dem Verfasser folgend, ausführen — von Fall zu Fall und von Ort zu Ort. Wo Kohlenreviere in Betracht kommen, ist die Lage der Verbrauchsstelle zu den Zechen, wo Wasserkräfte vorhanden sind, die Form, in der die Wasserkraft auftritt, von Bedeutung. Während bei den Wärmekraftmaschinen die Jahreskosten abhängig sind vom Brennstoffpreis, bilden bei Wasserkräften die Zinsen und Tilgung des Anlagekapitals den wesentlichen Bestandtheil der Jahresausgabe. Für die Wasserkräfte schwanken die Baukosten zwischen 100 und 1 200 *M.* für die Pferdekraft, je nach dem Gefälle; daraus folgt an sich schon, dass sich allgemeine Grundsätze für die Bewerthung einer Wasserkraft nicht aufstellen lassen. Hierzu bedarf es im einzelnen Falle der sorgfältigen Ermittelung, deren Ergebniss, verglichen mit den Verhältnissen der Wärmekraftmaschinen, auf denselben Ort bezogen, die Wahl der Kraftquelle ermöglicht.

Zur Erleichterung derartiger Betrachtungen hat der Verfasser im vorliegenden Werkchen für die verschiedenen Wärmekraftmaschinen die Kosten der effektiven Pferdekraftstunde für häufig vorkommende Leistungen ermittelt, und zwar für stationäre Dampfmaschinen, auch solche, die mit überhitztem Dampf betrieben werden, für Lokomobilen, Leuchtgasmotoren, Kraftgasanlagen und Petroleummotoren, unter Zugrundelegung verschiedener Preise für das Brennmaterial.

Für diese mühevolle Arbeit, der sich der Verfasser unterzogen hat, ist ihm der wärmste Dank der Fachleute, die sich mit den einschlägigen Dingen zu befassen haben, sicher. Das Werkchen kann nur lebhaft empfohlen werden.

— **„Die Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie.“** Nach Vollendung der ersten vier Bände dieses gross angelegten Prachtwerkes, welches bekanntlich unter der redaktionellen Leitung Hermann Strach's im Verlage der Hofbuchdruckerei Karl Prochazka's in Wien und Teschen erscheint, wurde, wie bereits in Nr. 23 S. 380 d. Ztg. mitgetheilt, die prachtvoll ausgestattete Kaiserausgabe dem Kaiser von Oesterreich als Widmung zu seinem Regierungsjubiläum überreicht und hierfür dem Verein österreichischer Eisenbahnbeamten als Herausgeber des Werkes der kaiserliche Dank durch Se. Excellenz den Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek übermittelt.

Der Schluss des ganzen Werkes mit den Beiträgen des Hofraths Konta (Neueste Geschichte), der Ministerialräthe Dr. Alfred Freiherr von Buschmann (Verwaltungsgeschichte), Dr. V. Röll (Eisenbahnrechtsgeschichte), Dr. Max Freiherr von

Buschman (Frachtrecht), des Bauraths Koestler (Wiener Stadtbahn), des kaiserlichen Raths P. F. Kupka (Lokalbahnwesen), des Inspektors F. R. Engel (Kleinbahnen) ist im Erscheinen begriffen, und wird ebenfalls dem Monarchen überreicht werden.

— **Die Gewerbeordnung für das Deutsche Reich**, bearbeitet von Kolisch, Amtsgerichtsrath. Hannover 1898. Verlag von Helwing. I. Band.

Es gibt wenige Gesetze, deren Kenntniss für Handel, Industrie und Gewerbe so unentbehrlich ist, wie diejenige der Gewerbeordnung. Bei den zahlreichen Aenderungen, denen gerade dieses Gesetz bislang unterworfen war, und den umfangreichen Ausführungsbestimmungen ist aber — zumal für den Nichtjuristen — das Kennenlernen dieses Rechtsgebietes ausserordentlich erschwert Hier soll der vorliegende Kommentar ein zuverlässiges Hilfsmittel sein.

Vom rein praktischen Standpunkte ausgehend, hat sich Verfasser bemüht, die Erläuterungen in gleich gemeinverständlicher wie erschöpfender Weise zu geben. Nebenfragen sind nur soweit aufgenommen, als sie in den Gesetzmotiven oder der Spruchpraxis der Gerichte eine unbestrittene Auslegung gefunden haben, Streitfragen sowie Verweisungen auf die umfangreiche Litteratur mussten als verwirrend und überflüssig fortgelassen werden. Um so grössere Sorgfalt ist der Sammlung der Ausführungsanweisungen zugewandt, die für Preussen in ihrem ganzen Umfange wortgetreu wiedergegeben sind, während diejenigen der anderen Bundesstaaten nach Datum und Veröffentlichungsblatt aufgezählt werden. Ihr Umfang verbietet deren vollständige Wiedergabe, die für die preussische Praxis von sehr geringem Werthe wäre. Bei allen in andere Bundesstaaten eingreifenden Fragen ist aber die zutreffende Bestimmung mit Hilfe der gegebenen Aufzählungen leicht zu erlangen.

An der Hand des vorliegenden Kommentars wird es auch dem Kaufmann, Fabrikherrn usw. möglich, die einschlägigen Bestimmungen und damit die Grenzen seines Rechtes kennen zu lernen. Den Eisenbahnverwaltungen sind die Bestimmungen über Dampfkessel, S. 94—158, sowie — insbesondere wegen der Werkstätten — diejenigen über die gewerblichen Arbeiter von Wichtigkeit.

Der vorliegende erste Band behandelt auf 702 Seiten die §§ 1—105 der Gewerbeordnung.

Mülhausen i. E. W. Coermann, Amtsrichter.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Heute Morgen verschied sanft nach längerem Leiden der

königliche Oberbaurath **von Rutkowski**,

Mitglied der Eisenbahndirektion Hannover und Ritter hoher Orden.

Die Staatseisenbahnverwaltung verliert in dem Verewigten, welcher den reichen Schatz seines technischen Wissens und seiner praktischen Erfahrung trotz Anfechtung durch körperliches Leiden unermüdlich und erfolgreich in den Dienst der Eisenbahnverwaltung gestellt hat, einen ihrer tüchtigsten durch besondere Pflichttreue und Gewissenhaftigkeit ausgezeichneten Beamten.

Seine Mitarbeiter betrauern in ihm einen wegen seiner Herzensgüte und Anspruchslosigkeit von allen verehrten Kollegen.

Das Andenken des trefflichen Mannes wird unvergessen bleiben.

Hannover, den 29. März 1899.

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der königlichen Eisenbahndirektion. (879)

2. Schliessung von Stationen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Auflassung von Stationen.

Die Stationen Straubing, Vilshofen, Veröcze, Dálya und Golubatz werden aufgelassen; der Verkehr nach und von diesen Stationen wird ab 1. April 1899 eingestellt.

Wien, 27. März 1899. (879a)

Die Direktion.

3. Anderweite Abgrenzung der Direktionsbezirke.

Am 1. April 1899 scheidet die Strecke Glowno-Pudewitz mit den Stationen Kobelnitz, Biskupitz und Pudewitz, welche bisher zum Bereiche der Betriebsinspektion 1 in Inowrazlaw, der Verkehrs- und Maschineninspektion in Thorn, sowie der Telegrapheninspektion in Bromberg gehört hat, aus dem Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg aus und geht auf den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion in Posen über, bei welcher sie der Betriebsinspektion 3, sowie der Verkehrs-, Maschinen- und Telegrapheninspektion in Posen zugetheilt wird.

Bromberg, den 29. März 1899. (880)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Eröffnung eines Stadtbüreaus in Wien.

K. k. österr. Staatseisenbahnen.

Stadtbüreau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien.

Am 1. April 1899 wird das Stadtbüreau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien I, Wallfischgasse 15, eröffnet. Dasselbe wird als selbständiges Aufgabeamt der k. k. österr. Staatsbahnen, d. i. als selbstständige Versand-, Kalkulations-, Kartirungs- und Rechnungsstelle fungiren und nachstehende Agenden ausüben:

1. Die Ausgabe von Fahrkarten nach grösseren Stationen des In- und Auslandes.
2. Die Entgegennahme von Bestellungen zusammenstellbarer Fahrscheinhefte und Effektuirung derselben durch das Auskunftsbüreau der k. k. österr. Staatsbahnen.
3. Die Aufnahme und eisenbahnmässige Abfertigung von Reisegepäck, welches zum Versand ab Wien I (K. E. B.) oder Wien II (K. F. J. B.) bestimmt ist.
4. Die Aufnahme und eisenbahnmässige Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern in allen jenen Relationen, in welchen dieselbe ab Wien I (K. E. B.) oder ab Wien II (K. F. J. B.) möglich ist und zwar nach den ab diesen Stationen gültigen Tarifen.

Reisegepäck, sowie Eil- und Frachtstückgüter werden auf Verlangen des Aufgebers von dessen Wohnung oder Geschäftslokal zum Stadtbüreau bezw. zu den vorgenannten Bahnhöfen zugestreift.

Bezüglich der von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zum Transporte zugelassenen Gegenstände gelten die Bestimmungen der für die betreffenden Verkehre erlassenen Reglements und Tarife.

Ausserdem sind von der Aufnahme und eisenbahnmässigen Abfertigung im Wiener Stadtbüreau speziell noch ausgeschlossen:

1. Alle Güter, für welche die Frachtgebühren unter Zugrundelegung eines Mindestgewichtes von 5 000 kg berechnet werden.
2. Leichen.
3. Lebende Thiere.
4. Explosive Gegenstände.
5. Sendungen, bei welchen einzelne Frachtstücke mehr als 750 kg wiegen oder länger als 7 m sind.

Die Lieferfrist für Gepäck, Eilgut und Frachtgut wird gleich jener ab Wien I (K. E. B.) oder ab Wien II (K. F. J. B.) berechnet.

Wien, am 23. März 1899. (881)

5. Güterverkehr.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Geltung vom 1. k. Mts. wird die Station Siegburg des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. mit den Frachtsätzen der Gruppe Eitorf-Hennef (Sieg) in den Verband aufgenommen.

Altona, den 27. März 1899. (882)

Namens der Verbandsverwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - westfälisch - nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Zum Ausnahmetarif vom 1. September 1898 tritt am 1. April d. J. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Aenderungen der besonderen Bestimmungen zu den §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung, die zwischenzeitlich bereits in Kraft getretenen Aenderungen des Waarenverzeichnisses der Klasse 8, die Sätze der Klasse 14 der Station Bramsche und der Klasse 21 der Station Langerwehe, ferner neue Sätze der Klasse 8 der Station Eller, der Klassen 6, 7 und 8 der Station Büren und der Klasse 10 der Station Münster sowie anderweite Sätze der Klassen 6, 7 und 9 der Station Blumenthal (Hannover). Soweit durch die letzteren Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die bestehenden Sätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Gültigkeit.

Die Aenderungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt worden. Preis des Nachtrags 10 ₰.

Essen, den 27. März 1899. (883)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee Eisenbahnverband.

Mit dem 5. April d. J. werden die Stationen Altenhof i/Mecklenb., Dambeck in Mecklenburg, Finken, Röbel und Stuer an der Strecke Ganzlin-Röbel der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in den direkten Güter- und Viehverkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Altona, den 27. März 1899. (884)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen

---

Nord-Ostsee Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a und b für Braun- und Steinkohlen von Wittenberge (Elbhafen) nach

						auf durchweg
Weisen . .	von	0,11	und	0,10 *M.*		0,08 *M.*
Perleberg .	„	0,13	„	0,12	„	0,10 „
Rosenhagen	„	0,16	„	0,15	„	0,15 „
Gr.=Quassow	„	0,400	„	0,371	„	0,36 „
Mirow . .	„	0,358	„	0,333	„	0,33 „
Wesenberg	„	0,388	„	0,360	„	0,35 „

ermässigt.

Altona, den 28. März 1899. (885)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin und Stettin-westdeutscher Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 10. Mai 1899 werden die Frachtsätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II im Verkehr von Neunkirchen (Saar) nach Gross = Lichterfelde Ost von 1,83 *M.* auf 2,35 *M.* und im Verkehr von Burbach (Saar) nach Neubabelsberg von 1,78 *M.* auf 2,34 *M.* berichtigt.

Elberfeld, den 28. März 1899. (886)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Auf den 1. April 1899 wird der Bahnhof Köln=Deutz für den Frachtstückgutverkehr geschlossen, der Bahnhof Köln=Deutz B. M. auch für den allgemeinen Frachtstückgutverkehr geöffnet.

Die in den Tarifen obigen Verbandes Theil II Heft 1 erste und zweite Abtheilung enthaltenen Frachtstückgutfrachtsätze treten auf den angegebenen Zeitpunkt ausser Kraft. Mit Wirkung vom 1. April 1899 finden die in der zweiten, mit Wirkung vom 5. April 1899 die in der ersten Abtheilung des bezeichneten Tarifheftes bestehenden Frachtsätze der Station Mülheim a/Rh. für Frachtstückgut, die allgemeinen Wagenladungsklassen und die Spezialtarife unverändert für den Verkehr mit Köln=Deutz B. M. Anwendung.

Karlsruhe, den 26. März 1899. (887)

Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 3 (Kalitarif) im Verkehr mit den ostdeutschen Privatbahnen folgende Fassung:

1. rohe Kalisalze, als: Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sämmtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull oder Torfstaub gemischt;
2. Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia, bis zu einem Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, auch kalzinirt;
3. Kalzinirter gemahlener Kieserit.

Anmerkung. Dieser Tarif findet keine Anwendung auf Sendungen zu gewerblichen oder zu Badezwecken.

Soweit die Anmerkung Erhöhungen zur Folge hat, werden diese erst vom 16. Mai d. J. ab wirksam.

Des weiteren wird der im vorigen Jahre bis zum 31. Dezember in Geltung gewesene Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen im Verkehr mit den Stationen der Alt = Damm - Kolberger, Stargard - Cüstriner, Neustadt - Gogoliner, Greifswald - Grimmener, Liegnitz - Rawitscher Eisenbahn sowie mit den Stationen der Nebenbahnen Hansdorf-Priebus, Rauscha-Freiwaldau und Muskau-Teuplitz-Sommerfeld vom 1. April bis 31. Dezember d. J. wieder in Kraft gesetzt.

Stettin, den 28. März 1899. (888)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. April d. J. tritt für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz, Köln und St. Johann=Saarbrücken, der Dortmund-Gronau-Enscheder, Eisern-Siegener und Crefelder Bahn, den hessischen Stationen der süddeutschen Eisenbahn, sowie den deutschen Stationen der niederländischen Staats- und nordbrabantdeutschen Eisenbahn einerseits und den Stationen der Altona-Kaltenkirchener, Eutin-Lübecker, grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-, Kiel - Flensburger, Kremmen - Wittstocker, Lübeck-Büchener, mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-, Neubrandenburg - Friedländer, Paulinenaue-Neuruppiner, prignitzer und Wittenberge - Perleberger Eisenbahn andererseits ein neuer Gütertarif in Kraft, welcher bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 1,50 *M.* zu haben ist.

Gleichzeitig werden die Gütertarifhefte 1—4 des rheinisch-niederdeutschen Verbandes vom 1. Januar 1893 und 1. Mai 1891, das Gütertarifheft 2 des westdeutschen Verbandes vom 1. September 1890, der Gütertarif für den nordwestdeutsch - oberhessischen Verkehr vom 1. Juli 1896, sowie die betreffenden Entfernungen und Frachtsätze des Gütertarifhefts 1 für den norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verkehr vom 1. Juni 1896, des Berlin- und Stettin-westdeutschen Staatsbahngütertarifs vom 1. April 1895 und des niederdeutschen Gütertarifs vom 1. August 1896 mit der Maassgabe aufgehoben, dass die neben zahlreichen Ermässigungen vereinzelt eintretenden Frachterhöhungen erst vom 15. Mai d. J. ab gültig werden.

Die in dem neuen Tarife enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für Düsseldorf = Reisholz und Jürgesbruch treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Stationen, die für Köln=Deutz und Köln=Deutz B. M. vorgesehenen Aenderungen in den Abfertigungsbefugnissen am 9. April d. J. in Kraft.

Mit dem 5. desselben Monats werden in den Tarif die Stationen Altenhof in Meckl., Dambeck i/Meckl., Finken, Röbel und Stuer der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franzbahn aufgenommen, worüber das Nähere bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren ist.

Die im neuen Tarif enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Essen, den 28. März 1899. (889)

Königliche Eisenbahndirektion.

Preussisch-bayerischer Verkehr.

Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag III zu obigem Tarif in Kraft. Derselbe enthält ausser den bereits früher bekannt gegebenen Ergänzungen der Tariftabellen Aenderungen und weitere Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Tariftabellen durch Neuaufnahme von Stationen in den direkten Verkehr für die Abfertigung von lebenden Thieren in Wagenladungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 28. März 1899. (890)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. April 1899 tritt zu den Heften 1 bis 6 des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen je ein Nachtrag (V bezw. IV) in Kraft, enthaltend Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen und sonstige Aenderungen, darunter eine Bestimmung, dass die Frachtsätze nach Friedrichsfeld, Heidelberg Hauptbahnhof und Schwetzingen von Wellendorf und Holzwickede (hier nur nach Friedrichsfeld) im Heft 1 und von allen übrigen Kohlenversandstationen im Heft 4 mit Gültigkeit vom 15. Mai 1899 ab aufgehoben werden.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Essen, den 27. März 1899. (891)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 1. April 1899 erscheint zum Tarif vom 1. April 1895 der Nachtrag XIX, welcher u. a. Entfernungen für die neu

aufgenommenen Stationen Lehmrade des Direktionsbezirks Altona und Vennebeck des Direktionsbezirks Hannover, sowie die aus anderen Staatsbahntarifen übernommenen Entfernungen und Sätze für die in die Direktionsbezirke Elberfeld, Essen und Hannover übergehenden Stationen der Strecken Schwerte-Fröndenberg, Venlo K. M.-Wesel-Winterswyk, Hamm-Soest und Oebisfelde-Dallgow enthält. Auch sind bereits Entfernungen und Ausnahmefrachtsätze für die demnächst zur Eröffnung gelangende Station Düsseldorf-Reisholz des Direktionsbezirks Elberfeld aufgenommen.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 27. März 1899. (892)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 15. Januar 1894 für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet etc.

Am 1. April d. J. tritt zum vorbezeichneten Ausnahmetarif der Nachtrag XIV in Kraft, enthaltend Frachtsätze für den Versand von Eisenerz für Station Villingen (Oberhessen) des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 27. März 1899. (893)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. gelangen folgende Tarifnachträge zur Einführung:

a) Nachtrag IV zum oberschlesischen Kohlentarife der Gruppe II (Breslau, Kattowitz, Posen),
b) Nachtrag I zum ostdeutsch-oberschlesischen Kohlentarife,
c) Nachtrag IV zum Berlin-Stettin-oberschlesischen Kohlentarife,
d) Nachtrag III zum oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischen Kohlentarife.

Die Nachträge enthalten sämmtlich bereits seit längerer Zeit im Verfügungswege eingeführte Frachtsätze, Uebernahme von Stationen infolge anderweiter Abgrenzung der Eisenbahndirektionsbezirke, sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

In den Nachtrag zu b) sind ausserdem neue Frachtsätze für Liessau in Westpreussen und Neufahrwasser Freibezirk sowie erhöhte Frachtsätze nach den Stationen Grajewo und Prostken der ostpreussischen Südbahn für Einzelsendungen aufgenommen worden. Die bisherigen niedrigeren Frachtsätze für die beiden letzteren Stationen behalten bis 15. Mai d. J. ihre Gültigkeit.

In dem Nachtrage zu c) erscheinen weiterhin neue Sätze für Massensendungen nach den Stationen der Strecke Templin-Prenzlau und den Stationen Hammelspring, Mönchhagen und Vogelsang des Direktionsbezirks Stettin.

In dem Nachtrage zu d) sind neue Frachtsätze nach Station Göttingen des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel eingeführt.

In den Tarifen zu a, b und d — im Tarife zu c ist dies bereits durch Nachtrag III durchgeführt — verlieren die Frachtsätze von den Versandstationen Karolinegrube O. S. E. und R. O. U. E., da Kohlensendungen und Kokssendungen von dort aus seit längerer Zeit nicht mehr zur Beförderung gelangen, mit dem 15. Mai d. J. ihre Gültigkeit.

Die Nachträge sind von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Kattowitz, den 24. März 1899. (894)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kombinirter Bahn- und Schiffsverkehr über Pressburg-Passau, Heft 1 (Getreideverkehr mit Bayern) vom 1. August 1898.

Der mit Bekanntmachung Nr. 303 (Seite 142 der Nr. 9 dieses Blattes) unter anderen angekündigte neue Tarifnachtrag für den oben bezeichneten Verkehr tritt erst am 1. Mai 1899 in Kraft.

München, den 22. März 1899. (895)
Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Am 1. April d. J. gelangt zum Gütertarif der Nachtrag XV und zum Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren der Nachtrag I zur Einführung. Neben der Aenderung des Vorwortes und verschiedener Stationsnamen sind in den Nachträgen hauptsächlich Bestimmungen, sowie Entfernungen und Frachtsätze für die am 1. April d. J. anlässlich der anderweiten Abgrenzung der Eisenbahndirektionsbezirke aus den Bezirken Halle und Münster in den Bezirk Cassel übergehenden Stationen enthalten.

Der Nachtrag XV zum Gütertarif enthält ausserdem:

a) Ergänzungen und Aenderungen der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung und der besonderen Tarifvorschriften;
b) Bestimmungen, sowie Entfernungen und Frachtsätze für die aus dem norddeutsch-sächsischen Gütertarife übernommenen Stationen der westfälischen Landeseisenbahn;
c) Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, im besonderen
   α) eine anderweite theils schon früher veröffentlichte Fassung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 3 (Kalitarif);
   β) Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen, an denen sich Schiffswerften für den Bau von See- und Flussschiffen befinden.

Im Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung lebender Thiere sind ausser den obengedachten Tarifmaassnahmen noch Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Oelsnitz in Voigtl. und Triebes der sächs. Staatsbahn enthalten.

Die Entfernungen und Frachtsätze der infolge der neuen Bezirksabgrenzung aus den Bezirken Cassel und Erfurt in die Bezirke Elberfeld, Frankfurt a/M. und Halle übertretenden Stationen haben in den Tarifen für den rheinisch- und Frankfurt-sächsischen bezw. Magdeburg-Halle-sächsischen Verband Aufnahme gefunden.

Die im Gütertarif vereinzelt eintretenden Frachterhöhungen erlangen, sofern nicht im Nachtrag XV zum Gütertarif auf Grund früherer Bekanntmachung ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erst am 15. Mai d. J. Gültigkeit.

Die in den vorbezeichneten Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke der Nachträge käuflich zu erlangen sind.

Erfurt, den 27. März 1899. (896)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. wird die Station Ruhrort Rhein in die Reihe der Versandstationen des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen etc. aufgenommen.

Köln, den 29. März 1899. (897)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. tritt zum Gütertarif für die Gruppe IV — Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Hannover und Münster — der Nachtrag 11 in Kraft, welcher neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen besondere Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, Bestimmungen wegen der Uebertührungsgebühren in Bremervörde, Harburg U. E., Husum M, Münster und Rendsburg, erhöhte Frachtsätze für Stückgüter im Verkehr mit den Stationen Bremerhaven, Geestemünde, Loxstedt, Stubben und Kühren, neue, in einzelnen Fällen erhöhte Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen an der Strecke Oebisfelde-Wustermark, Tarifkilometer für die neu aufgenommenen Stationen an der Strecke Geestemünde-Bremervörde-Stade, die Stationen Lehmrade, Mölln i. L. — unter gleichzeitiger Aufhebung der für Mölln i. L. im niederdeutschen und im Nord-Ostseeverbande bestehenden bezüglichen Entfernungen —, Vennebeck und Woltorf, neue Ausnahmefrachtsätze für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Stationen, erhöhte Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl nach den Stationen Vegesack (Grohn) und Blumenthal (Hannover) enthält.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen herbeigeführt werden, behalten die bisherigen Sätze noch bis zum 15. Mai bezw. 1. Juni 1899 Gültigkeit.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Der Nachtrag ist zum Preise von 40 ₰ für das Stück durch die Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 27. März 1899. (898)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. tritt zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag VIII in Kraft, welcher in der Hauptsache theilweise ermässigte Frachtsätze für verschiedene württ. Nebenbahnstationen, dann neue Frachtsätze für die Stationen Kupferzell und Trossingen Ort, sowie Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife enthält. Die eintretenden geringfügigen Frachterhöhungen gelten erst ab 15. Mai d. J.

Stuttgart, den 27. März 1899. (899)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Württ. Lokalgütertarif.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. tritt zum württ. Lokalgütertarif der Nachtrag I in Kraft, welcher in der Hauptsache theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Nebenbahnen Nagold-Altensteig, Reutlingen-Münsingen und Schiltach-Schramberg, sowie für die Stationen Kirchheim u. Teck und Oethlingen enthält. Die eintretenden geringfügigen Frachterhöhungen gelten erst ab 15. Mai d. J.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften

unter I (2) dieser Ordnung genehmigt worden.

Stuttgart, den 27. März 1899. (900)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Am 1. April d. J. tritt ein Nachtrag VII zu dem Gütertarife und ein Nachtrag IV zu dem Thiertarife für den oben bezeichneten Verband in Kraft. Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften, des Verzeichnisses der Ausnahmetarife und der Vorbemerkungen zu E Kilometerzeiger; neue und abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Posen sowie für die Station Brandis der königlich sächsischen Staatseisenbahnen; Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, insbesondere die Einführung neuer Ausnahmetarife für Blei in Blöcken, Stangen oder Mulden und für Schiffsbaueisen sowie Aenderungen und Berichtigungen der Tarife.

Die in den Nachtrag VII aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Soweit Erhöhungen gegen die bisherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere noch bis einschliesslich 15. Mai d. J. in Kraft, wenn nicht in dem Nachtrage VII ein anderer Zeitpunkt angegeben ist.

Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 24. März 1899. (901)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch - bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1899.

Mit Gültigkeit ab 1. April 1899 gelangt der Nachtrag I zur Einführung.

München, den 24. März 1899. (902)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit sofortiger Gültigkeit wird Station Leisnig der sächsischen Staatseisenbahnen mit den Frachtsätzen der Gruppe Burgstädt-Waldheim in den Verband aufgenommen.

Altona, den 28. März 1899. (903)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - westfälisch - oldenburgischer Güterverkehr.

Zum Tarif vom 1. August 1895 tritt am 1. April d. J. der Nachtrag X in Kraft, enthaltend neben Aenderungen der besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, welche grösstentheils bereits eingeführt und veröffentlicht wurden.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Näheres ist auf den Stationen, von welchen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 24. März 1899. (904)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Oldenburg - mitteldeutsch- und Altonaer Verkehr.

Am 1. April 1899 tritt der Nachtrag 10 in Kraft, welcher u. a. Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen enthält.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 24. März 1899. (905)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch-sächsischer Verbandsgütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt der Nachtrag 3 in Kraft. Derselbe enthält neben bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen und -Ergänzungen neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Bresin, Liessau, Putzig, Rahmel, Rekau, Sellistrau des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig und für die aus dem Eisenbahndirektionsbezirk Stettin in den Eisenbahndirektionsbezirk Danzig übergehenden Stationen Altwieck, Carwitz, Köslin, Nassow, Rügenwalde, Schlawe, Schübben-Zanow, Stolp, Stolpmünde und Zitzewitz.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst am 1. Juni d. J. gültig.

Druckstücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 25. März 1899. (906)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordostdeutsch-sächsischer Verbandsthiertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1899 tritt der Nachtrag 2 in Kraft. Derselbe enthält neben bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen und -Ergänzungen neue Frachtsätze für die Stationen Döbeln und Oelsnitz i. V. der sächsischen Staatsbahnen und für die aus dem Direktionsbezirk Stettin in den Direktionsbezirk Danzig übergehenden Stationen Carwitz, Köslin, Rügenwalde, Schlawe, Schübben-Zanow, Stolp, sowie für den Verkehr zwischen Bischofswerda und Radeberg einerseits und Gerdauen und Korschen andererseits über den Görlitzer Bahnweg.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Druckstücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 25. März 1899. (907)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oldenburg-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. April d. J. tritt zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 5 in Kraft. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen an der Strecke Oebisfelde-Wustermark, Ausnahmefrachtsätze für Schiffsbaueisen nach den Stationen Oldenburg und Varel, sowie sonstige, durch die anderweite Abgrenzung der Direktionsbezirke Hannover und Münster bedingte Aenderungen des Haupttarifs und der bereits erschienenen Nachträge.

Der Nachtrag ist von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 27. März 1899. (908)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. treten die Nachträge XVII zum Anhang des Hefts A, XXII zum Anhang des Hefts B und XVI zum Anhang des Hefts C vom Theile II des rheinisch - westfälisch - belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1890 in Kraft.

Dieselben enthalten u. a. anderweitige, grösstentheils ermässigte Frachtsätze für Eilgut, Frachtstückgut und im Ausnahmetarif 5 für bestimmte Stückgüter in den Stations- und den Schnitttariftabellen, Aufnahme des Artikels „Drahtgeflechte" in den Ausnahmetarif 14 für Eisen und Stahl und Ausdehnung des Ausnahmetarifs 26 für Backsteine auf den Artikel „feuerfeste Erde."

Der Nachtrag XVII zum Anhang des Hefts A enthält ferner Aufnahme der Stationen Köln-Hafen und Schlaverie in die allgemeinen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 1—4, die Ausnahmetarife 6 für Roheisen und 13 und 14 für Eisen und Stahl, Aufnahme von Köln-Hafen in die Ausnahmetarife 7 für Eisenerz, 15 für Kaffee usw. und 30 für Obst, sowie von Schlaverie in den Ausnahmetarif 3 für Thomasschlacken.

Der Nachtrag XXII zum Anhang des Hefts B enthält noch Einbeziehung der Stationen Hochfeld B. M. und Niederdollendorf in den Ausnahmetarif 26 für Backsteine usw.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 27. März 1899. (909)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmsweise Behandlung einiger Beförderungsgegenstände.

In der Bestimmung unter B. 1 a der Staatsbahngruppen- und Gruppenwechseltarife sind infolge Einführung des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter — zu vergl. den Nachtrag I zum deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April d. J. unter B. I. A. § 3 (3) — die Artikel:

a) Milch, frische und sterilisirte, auch Magermilch, Buttermilch und Molken, Brot, frische Beeren und frische Seemuscheln mit Gültigkeit vom 1. April 1899,
b) frisches Obst — auch Weintrauben — (mit Ausschluss von Südfrüchten) und leer zurückgehende Milchgefässe mit Gültigkeit vom 15. Mai 1899

zu streichen.

Die Bestimmung unter B. 1 a und b erhält dann folgenden Wortlaut:

a) Bier (in Fässern) wird, wenn als Frachtgut aufgegeben, mit den Personenzügen oder Eilgüterzügen zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert, soweit die Verwaltung nach den Betriebseinrichtungen und den Fahrplanbestimmungen die Benutzung dieser Züge für zulässig erklärt. Näheres hierüber ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.
b) Für die regelmässige Beförderung von Milch (auch sterilisirter), Fettmilch und Sahne (Rahm) und die Rückbeförderung der leer oder mit Magermilch, Buttermilch oder Molken gefüllt zurückgehenden Milchgefässe gelten besondere Vorschriften, welche bei den Abfertigungsstellen, sowie bei den königlichen Eisenbahndirektionen eingesehen werden können.

Berlin, den 25. März 1899. (910)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen königlichen Eisenbahndirektionen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. April d. J. wird die Station Pommerensdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin in den direkten Verkehr — Tarifhefte 1—4 — einbezogen.

Der Frachtberechnung sind die um 3 km erhöhten Entfernungen für die Station Stettin Central-Güterbhf. zu Grunde zu legen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 27. März 1899. (911)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Hamburg-mecklenburgischer Eisenbahnverband.

Zum Gütertarif vom 1. Januar 1896 erscheint der Nachtrag 4 vom 1. April 1899, der ausser verschiedenen Aenderungen Entfernungen für die Frachtberechnung im Verkehr mit den Stationen Altenhof i. Mecklb., Dambeck i. Mecklb., Finken, Röbel, Stuer an der Neubaustrecke Ganzlin-Röbel der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn enthält. Diese Entfernungen treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke in Kraft.

Schwerin, den 25. März 1899. (912)

Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Lokalgütertarif vom 1. September 1894 kommt der Nachtrag 7 vom 1. April 1899 zur Einführung.

Der Nachtrag enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen Tarifentfernungen für die neuen Stationen Altenhof i. Mecklb., Dambeck i. Mecklb., Finken, Röbel und Stuer, die mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Ganzlin-Röbel in Kraft treten.

Schwerin, den 25. März 1899. (913)

Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden im Ausnahmetarif Nr. 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 1 die Artikel: „Rohe Kalisalze (Kainit, Karnallit, Kieserit [Bergkieserit] auch kalzinirt und gemahlen, Krugit, Schönit, Sylvinit), Kalidüngesalze zu einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali" gestrichen. Die genannten Artikel werden gleichzeitig in nachstehenden neuen Ausnahmetarif Nr. 9 zum Gütertarif für obenbezeichneten Verkehr mit ermässigten Frachtsätzen aufgenommen:

Ausnahmetarif Nr. 9 (Kalitarif) für nachbenannte Düngemittel:

1. rohe Kalisalze, als: Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sämmtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull oder Torfstaub gemischt;
2. Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia, bis zu einem Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, auch kalzinirt;
3. kalzinirter gemahlener Kieserit.

Anmerkung. Dieser Tarif findet keine Anwendung auf Sendungen zu gewerblichen oder zu Badezwecken.

Soweit die Anmerkung Frachterhöhungen zur Folge hat, werden diese erst vom 15. Mai 1899 ab wirksam.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft. (914)

St. Johann-Saarbrücken, 27. März 1899.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.

Frachtzuschläge im Verkehre mit den Haltestellen im Franzenskanale:

Die im Tarif für den Eilgut- und Frachtenverkehr, gültig vom Schifffahrtsbeginn 1898, auf Seite 97 bezifferten Zuschläge im Verkehre nach und von den im Franzenskanale gelegenen Haltestellen werden ab 1. April 1899 ausser Kraft gesetzt.

An deren Stelle treten — im Anschlusse an die für Bezdau a. d. Donau gültigen Frachtsätze — folgende Frachtzuschläge:

nach und von	für Güter aller Art in beliebigen Ausfuhrmengen	
Bezdau im Kanale, Zombor, Sztapár	42	Heller per 100 kg.
Szivácz	50	
Cservenka	60	
Kula	70	
Verbász	80	

Wien, 27. März 1899. (915)

Die Direktion.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Preussisch-hessische Staatsbahnen.

Die im Theil II der Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarife enthaltene Besondere Bestimmung 2 zu § 21 der Verkehrsordnung betreffend die Erhebung eines Zuschlages von 1 ℳ von demjenigen Reisenden, der in D-Zügen einen numerirten Platz einnimmt, ohne im Besitz einer Platzkarte zu sein und dies nicht beim nächsten Erscheinen des Schaffners oder Zugführers meldet, tritt mit dem 1. April d. J. ausser Kraft.

Erfurt, den 27. März 1899. (916)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der preussisch-hessischen Staatsbahnen.

7. Generalversammlungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Einladung

zu der 41. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 29. April 1899, um 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der genannten Eisenbahngesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1898.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1899.
3. Antrag bezüglich der Verwendung des im Jahre 1899 erzielten Reingewinnes.
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1899.

Die P. T. Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung theil zu nehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Maassgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien sammt Kuponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,

und zwar spätestens bis 19. April l. J. mittelst dreifacher Konsignation, wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die disponirten Aktien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung der Konsignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 27. März 1899. (917)

Der Verwaltungsrath.

*) § 35. An der Generalversammlung theil zu nehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher mindestens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je 10 Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der im übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens 8 Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft, oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der darnach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Aktien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheit handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen voll gezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von $^2/_3$ der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

8. Verdingungen.

Die Lieferung von Oberbaumaterialien für den Umbau von 3 km Gleis, bestehend aus Stahlschienen, Kleineisenzeug und Holzschwellen, sowie Weichen soll vergeben werden.

Angebote sind mit bezl. Aufschriften versehen bis zum 5. April 1899, Vorm. 10 Uhr einzureichen.

Bedingungen können im diesseitigen Zahlmeistergeschäftszimmer eingesehen bezw. von dort bezogen werden.

Militäreisenbahn. (918)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 27. | 8. April 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Wasserstrassen und Eisenbahnen.

Von Professor **Gustav Cohn-Göttingen.**

I.

Die Streitfrage, welche in den letzten Jahren um den Ausbau von Binnenschifffahrtsstrassen entbrannt ist, löst sich einestheils in eine Reihe von wirthschaftlichen Interessengegensätzen auf, anderntheils in den Gegensatz oder Wetteifer verschiedener Gattungen der Technik, welche um die Gleichwerthigkeit oder Ueberlegenheit mit einander ringen.

Die Interessengegensätze knüpfen sich an die Verschiedenheit der Landestheile oder an die Verschiedenheit der Erwerbsstände. Sie regen die Frage an, welche Vortheile oder Nachtheile durch die Wasserstrassen und deren Entwickelung den einzelnen Gruppen der Produktion gebracht werden, wieweit die Vortheile mit Recht beansprucht, die Nachtheile ertragen werden können; ob der Vortheil, den der eine Landestheil oder gewisse Produktionszweige in diesem Landestheile gewinnen, ein angemessener Vorzug ist gegenüber den Schädigungen, welche anderen Landestheilen daraus mittelbar oder unmittelbar erwachsen. Und dergleichen mehr.

Es ist nicht meine Absicht, bei heutigem Anlass diese Seite des Gegenstandes zu erörtern. Ich will mich vielmehr auf die technische Seite desselben beschränken. Wesentlich in dem Sinne, in welchem ich kürzlich bei einem Vortrage mich geäussert, den ich für den Kursus praktischer Landwirthe bei der Universität Göttingen am 2. März d. J. gehalten habe, und übereinstimmend mit voraufgegangenen litterarischen Aeusserungen (so namentlich in meinem „System der Nationalökonomie“, Band III: Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens, Stuttgart 1898, S. 760 bis 843; dann in der Abhandlung „Eisenbahnen, Wasserstrassen und der preussische Staatshaushalt“ in Schmoller's Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich, Jahrgang 1894, S. 1071 bis 1115, sowie ferner in „Neuere Litteratur über die Deutschen Wasserstrassen“, in demselben Jahrbuch, Jahrgang 1895, S. 19 bis 41).

II.

Was bedeutet die technische Seite der Wasserstrassenfrage?

Sie bedeutet die Entscheidung über die relative Leistungsfähigkeit der Wasserstrassen gegenüber den anderen Strassen, welche für bestimmte Aufgaben des Transportes verfügbar sind. Sie bedeutet, etwas tiefer gefasst, das Ringen verschiedener Hilfsmittel unserer Kultur um die Palme der Kostenersparniss in dem Dienste für einen gegebenen Zweck.

Die Fortschritte der Technik setzen jeweilen bei den vorhandenen Hilfsmitteln ein und versuchen es, diese zu übertreffen. Es gelingt ihnen stets nur in dieser Relativität, in dieser Ueberlegenheit der neuen Technik über die alte unter bestimmten Bedingungen, an welche sich jene anpasst. Der Triumph des elektrischen Telegraphen oder des elektrischen Telephons, der Sieg der Gasbeleuchtung und wiederum gewisser Verbesserungen derselben, die Erfolge des elektrischen Lichtes und seiner neuesten Erfindungen — geradeso wie die Fortschritte der Eisenbahnen mit Pferdebetrieb, Dampfbetrieb, elektrischem Betrieb: sie alle sind Fortschritte in dieser Begrenzung.

Man kann daher niemals von einem absoluten Siege des Dampfbetriebes der Eisenbahnen über den Pferdebahnbetrieb, nicht einmal über die gewöhnliche Landstrasse reden, noch weniger von einem absoluten Siege des elektrischen Bahnbetriebes über die anderen Motoren des Transportes. Man kann ebenso wenig von einem absoluten Siege des elektrischen Lichtes über die anderen Beleuchtungsmittel reden, über Gas, Petroleum usw. — sondern immer nur von der Ueberlegenheit einer

einzelnen Technik gegenüber der anderen oder den anderen unter gewissen Bedingungen, für eine bestimmte zu lösende Aufgabe.

So ist es auch mit der Technik der Wasserstrassen.

Ein glänzender Triumph ist durch die Herstellung einer künstlichen Wasserstrasse im letzten Menschenalter errungen worden, im Kampfe gegen die natürliche Meeresstrasse — durch den Kanal von Suez. Aber ein Triumph unter diesen gegebenen Bedingungen, wo ein kostbarer kurzer Durchstich gegen einen weiten natürlichen Umweg eingesetzt wird, und selbst dieser Triumph in der Einschränkung auf einen bestimmten Theil des hier zu bewältigenden Verkehres.

Die neue Kunststrasse ist der Seeweg erster Ordnung geworden, die alte natürliche Strasse der Seeweg zweiter Ordnung. Die Segelschiffe, als die Seefahrzeuge zweiter Ordnung, sind dem alten Wege treu geblieben, weil die Kosten der Kanalfahrt für sie zu schwere werden. Die Dampfer dagegen sind erst durch den Kanal, als Schiffe erster Ordnung auf der Strasse erster Ordnung, für die Fahrt nach Ostindien und Ostasien möglich geworden. Denn auf dem alten Wege ist die Gelegenheit zur Versorgung mit Kohlen selten und theuer, die Mitführung der Kohlen aber ein Verlust an Frachtraum. Erst auf dem neuen, abgekürzten Wege ist eine reichliche Gelegenheit zur Kohleneinnahme gegeben. Dieser Vortheil, verbunden mit der auf einen Tag zu berechnenden Promptheit der Fahrt, hat die Dampfer mehr und mehr an die Stelle der Segelschiffe gesetzt.

Die einfachste und deutlichste Probe auf die Ueberlegenheit der Kanaltechnik ist in diesem Falle durch die fortschreitende Rentabilität der grossen Aufwendungen gemacht worden, welche zur Verwirklichung der neuen Technik erforderlich waren. Der Kanal, 160 km lang, 9 m tief, 60—70 m in der Sohlenbreite, 101—129 m in der Wasserspiegelbreite, hat bisher rund 600 000 000 Frcs. gekostet; die Einnahmen betrugen (bis auf 3 000 000 Frcs. aus den Kanalabgaben) im Jahre 1895 80 700 000 Frcs., der Reingewinn der Aktien 20—22 % im Laufe des letzten Jahrzehntes; aber bereits im Jahre 1875: 5,5 %, 1880: 11,5 %. Zur angemessenen Verzinsung des Kapitals waren ursprünglich 3 000 000 Nettoregistertonnen als erforderlich veranschlagt. Im Jahre 1880 wurde diese Verkehrsmasse erreicht, im Jahre 1895 war sie auf 8 500 000 gestiegen.

III.

Der Kaiser Wilhelmkanal, welcher Nordsee und Ostsee verbindet, hat eine Tiefe von 9 m, eine Sohlenbreite von 22 m und eine Wasserspiegelbreite von 67—87 m, eine Länge von 98,65 km.

Die Bedingungen für die Leistungsfähigkeit der neuen Technik des Landdurchstiches sind entfernt nicht so günstig wie in dem Falle des Suezkanals. Statt die Fahrt um das Kap der guten Hoffnung zu ersparen, handelt es sich bei dem Kaiser Wilhelmkanal nur um die Alternative der viel kürzeren Fahrt um die Halbinsel Jütland herum, d. h. für Dampfer eine Reise von ein bis zwei Tagen, für Segelschiffe etwas mehr. Die Schwierigkeiten der Dampferfahrt auf dem alten natürlichen Wege fallen wegen der Kürze desselben fort und dadurch der entsprechende Reiz für den Gebrauch des Kanals, den wir an dem Suezkanal kennen gelernt haben.

In der That hat man sich über die Gunst dieser wirthschaftlichen Bedingungen für den Bau des Kaiser Wilhelmkanals so wenig getäuscht, dass man sich schwerlich zu demselben entschlossen haben würde, wenn man keine anderen Motive dafür gehabt hätte, als die Vortheile des Kauffahrteiverkehres. Der entscheidende Grund zu dem Bau lag in Rücksichten der Landesvertheidigung. Das bedeutete in finanzieller Hinsicht für diesen wie für jeden analogen Fall: der Gesichtspunkt der Abwägung zwischen wirthschaftlichen Kosten und Vortheilen war hier überhaupt nicht entscheidend; denn die wirthschaftlichen Kosten wurden aufgewendet nicht um wirthschaftlicher Vortheile willen, sondern um der höchsten öffentlichen Zwecke willen, die sich auf den Maassstab der wirthschaftlichen Rentabilität nicht zurückführen lassen. Es ist also ein Aufwand von ähnlicher Art wie die Ausgaben für die Marine und für die Armee, für Festungen und Waffen.

Der bisherige Erfolg hat die Erwartungen, welche man bei dem Bau des Kanals gehegt, keineswegs übertroffen. Oder wenn man hier und da gehofft hat, es möchte neben dem entscheidenden Zwecke der Landesvertheidigung auch das Interesse der Rentabilität wenigstens einigermaassen zu seinem Rechte gelangen, so ist der bisherige Erfolg hinter solchen Hoffnungen zurückgeblieben. Seit 1. Juli 1895 in Betrieb, hat der Kaiser Wilhelmkanal bisher etwa die Hälfte der Betriebskosten durch die Kanalabgaben aufgebracht. Das ganze Anlagekapital (150 000 000 ℳ) ist unverzinst geblieben und wird es voraussichtlich noch lange bleiben.

IV.

Abermals andere Bedingungen sind es, in welche der Seekanal von Manchester nach Liverpool hineingebaut ist.

Hier betreten wir den Boden, auf welchem die künstliche Wasserstrasse mit den Eisenbahnen den Wettkampf aufnimmt, im übrigen von analogen wirthschaftlichen Interessen geleitet wie wir sie im Falle des Suezkanals bereits kennen gelernt haben, d. h. nicht im Dienste höherer staatlicher Zwecke, sondern im Kampfe um die grössere Wohlfeilheit des Transportes auf der künstlichen Wasserstrasse gegenüber den Tarifsätzen der bisher allein herrschenden Eisenbahnen.

Hier betreten wir auch den klassischen Boden, auf welchem seit anderthalb Jahrhunderten die Wegebautechnik in England für die intensivsten Zwecke des englischen Verkehres ihre Wettkämpfe führt. Der erste englische Kanal nach französischem Muster, der Kanal des Herzogs von Bridgewater, ist für die Verbindung von Manchester mit Liverpool durch das Parlament in den Jahren 1758—1762 zugelassen worden. Die erste grosse englische Eisenbahn ist dann im Jahre 1826, gegen die Macht der Kanalverwaltung für eben diese Verbindung konzessionirt worden, unter schweren Kämpfen gegen die Einflüsse, welche die Kanalgesellschaften im Parlament ausübten.

Und abermals geschieht es im Jahre 1885, dass nach drei Jahre langen Kämpfen die leitenden Geschäftsmänner von Manchester die Konzession für den Seekanal vom Parlament erlangen — welcher die Ozeanschiffe bis an die Stadt Manchester heran und an Liverpool vorbei führen soll, im Wettkampfe gegen die Herrschaft der beiden grossen Eisenbahngesellschaften, welche gemeinsam diesen Verkehr beherrschen und ihm ihre Tarifsätze vorschreiben.

Was aber erlebt man an diesem Unternehmen? Eine Staatsverwaltung, welche solch ein Experiment macht, gibt es in England, nach der traditionellen Einrichtung des englischen Staatswesens, überhaupt nicht. Es ist ein Aktienunternehmen in diesem Falle, wie es ein Aktienunternehmen im Jahre 1826 für die Eisenbahn von Liverpool nach Manchester, wie es ein Privatunternehmen des Herzogs von Bridgewater für den Kanalbau in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts war.

Völlig verschieden von dem Aktienunternehmen des Jahres 1826, hat das Aktienunternehmen des Jahres 1885 ein klägliches Resultat. Die erste Einladung (vom 20. Juli 1886) hat so gut wie keinen Erfolg. Man ruft die Autorität eines Komitees mit dem Mayor von Manchester an der Spitze, zur Hilfe, welches sich für die finanzielle Gesundheit des Projektes ausspricht. Man zieht die grossen Kapitalmächte des Geldmarktes (Baring und Rothschild) als Hilfstruppen heran, welche einen neuen Prospekt erlassen.

Jetzt nach besserem Erfolge der Aktienzeichnung, gegen Ende des Jahres 1887, werden die Bauarbeiten begonnen. Im Laufe des Jahres 1890 zeigt sich, dass die auf 5 750 000 £ veranschlagte Bausumme nicht ausreicht, und dass ohne öffentliche Unterstützung das Unternehmen stecken bleiben muss. Ein Ausschuss des Stadtraths von Manchester empfiehlt (März 1891)

diese Unterstützung, und der Stadtrath bewilligt ein Darlehn von 3 000 000 ℒ, wogegen fünf Mitglieder des Stadtraths im Aufsichtsrath der Kanalgesellschaft sitzen. Das Darlehn erweist sich aber als unzureichend. Im Mai 1893 werden weitere 2 000 000 ℒ bewilligt, wofür jetzt 11 Mitglieder der Stadtverwaltung von Manchester im Aufsichtsrath der Kanalgesellschaft sitzen.

Das ganze Kapital der Kanalanlage besteht aus 8 000 000 ℒ Aktien, 2 400 000 ℒ Prioritätsobligationen, 5 000 000 ℒ Schuld an die Stadt Manchester.

Am 21. Mai 1894 findet die Eröffnung des Kanals statt. Die Einnahmen aus den Kanalabgaben haben seitdem nicht genügt die Betriebskosten zu decken; sie haben sich in den letzten Jahren diesem Punkte nur genähert. Von einer Verzinsung des Anlagekapitals, welches zum grossen Theil aus Aktien kleiner Leute besteht, ist bisher keine Rede gewesen. Die rückständige Zinsschuld an die Stadt Manchester betrug bereits im Juli 1897 mehr als 500 000 ℒ. Für die Stadtverwaltung von Manchester ist dadurch die finanzielle Schwierigkeit entstanden, den Zinsausfall durch eine exorbitante Erhöhung ihrer Steuerlast zu decken.

Zugleich ist die Kanalverwaltung durch die Geldklemme an der technischen Vervollständigung ihres Unternehmens gehindert (Lagerhäuser, Krahnen u. dergl.) was seinerseits Verzögerungen der Entleerung verursacht. Um den Baumwollverkehr nach Manchester direkt (von Liverpool fort) zu ziehen wurden acht Dampferverbindungen mit Indien, Australien, Nord- und Südamerika, Aegypten usw. eingerichtet, denen man Frachtfreiheit auf dem Kanal gewährte. Dies erhöhte den Seeverkehr um 100 000 t, drückte aber die Kanaleinnahmen herab.

Ein wirklicher Erfolg ist die Ermässigung der Gebühren der Liverpooler Hafenverwaltung, der dortigen Agenten und Makler. Dagegen haben die Eisenbahngesellschaften ihre, viel angefeindeten, Frachtsätze nicht ermässigt.

Man hat gefragt, warum baute Manchester statt des Kanals nicht lieber eine Eisenbahn, die kaum halb so viel gekostet haben würde?

V.

Im Laufe von anderthalb Jahrhunderten haben sich an jener klassischen Stelle der englichen Volkswirthschaft im freien Wettbewerb die jeweilen neu aufkommenden Kräfte der Technik mit der alten Technik gemessen: die von Frankreich um die Mitte des 18. Jahrhunderts übernommene Kanalbautechnik gegen die alte Landstrasse und das Frachtfuhrwerk; im zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts die neue Dampfeisenbahn gegen die ein halbes Jahrhundert herrschende Wasserstrasse; endlich jetzt seit anderthalb Jahrzehnten die neue grosse Kanalbautechnik gegen die so lange allein herrschenden Eisenbahnen.

Im freien Wettkampfe — d. h. vermöge privater Kapitalunternehmungen, welche die Probe auf die Ueberlegenheit der neuen Technik gegen die alte Technik durch die einfache und viel bewährte Methode der Rentabilität der neuen Kapitalanlage zu machen entschlossen waren. In den beiden ersten Fällen mit glänzendem Erfolge. Die starke Ausnutzung des alten Kanals durch den Frachtverkehr von Liverpool und Manchester hat das Unternehmen des Herzogs von Bridgewater durch eine über die Maassen reichliche Rentabilität gelohnt. Bis zu der Epoche, da d i e s e Technik sich überlebt hatte und die neue Technik der Eisenbahnen an die Stelle tritt, welche ihrerseits — und jetzt seit fast 70 Jahren durch die Anziehung des grossen Verkehres sich als überlegen und hierdurch als äusserst rentabel erwiesen hat.

Zum dritten Male hat gegen die Neige des 19. Jahrhunderts die neue Kanalbautechnik ein kapitalistisches Unternehmen an derselben Stelle gegen die alte Technik, d. h. jetzt gegen die Eisenbahn, versucht. Aber dieser Versuch ist bereits in seinen Anfängen stecken geblieben. Trotz wiederholter Anstrengungen, trotz Beihilfe der grossen Kapitalorganisation der Börse, ist es nicht gelungen ein ausreichendes Kapital für dieses dritte Unternehmen aufzubringen. Es droht aus Mangel an ausreichendem Baukapital mitten in dem Gange der Arbeiten zusammenzubrechen. Da muss diejenige Art der Kapitalaufbringung Hilfe bringen, welche nach den Traditionen des englischen Staates etwas Seltsames ist, welche immer geeignet ist, die Unfähigkeit eines derartigen Unternehmens zur Selbständigkeit zu verschleiern, in englischen Verhältnissen aber ganz besonders das Kennzeichen einer abnormen Situation des Unternehmens ist — mit ö f f e n t l i c h e n F i n a n z e n muss Hilfe gebracht werden.

Nicht der Staat ist es — das liegt zu fern ab von der Möglichkeit der heutigen Zustände in England und von den besonderen Bedingungen des in Frage stehenden Unternehmens — aber die Gemeinde Manchester greift tief in ihren Beutel und von Stunde an ist die pathologische Alternative dieses technisch-volkswirthschaftlichen Experimentes besiegelt. Entweder Zusammenbruch des freien Kapitalunternehmens oder grosse Zubusse aus öffentlichen Anleihen und Steuern!

Das bedeutet für die Frage des Wettkampfes zwischen alter und neuer Technik dieses Mal die Entscheidung zu Gunsten der alten Technik und zu Ungunsten der neuen Technik. Und ein Experiment um theuren Preis.

VI.

Es ist kein Zufall, dass der Wettkampf der Strassentechnik in England sich jene Stelle zwischen Liverpool und Manchester auserkoren hat. Hier fluthet die grösste Masse des englischen Güterverkehres in konzentrirtester Dichtigkeit. Hier ist die beste Gelegenheit für jede neu aufkommende Technik, aus der unmittelbar vorhandenen Fülle der Transportmengen den Stoff für ihre lohnende Bethätigung zu entnehmen. Hier bedarf es keines Hinweises auf eine Zukunft und auf zukünftige Entwickelungen des Verkehres. Der Verkehr ist in ungeheuren Massen vorhanden. Es kommt nur darauf an, dass die beste, d. h. die wohlfeilste Technik sich seiner bemächtige, ihn ausbeute.

Hier ist nun namentlich ein Punkt hervorzuheben. Wohl haben die Geschäftsleute, wie einstmals vor 70 Jahren über die hohen Kanalfrachtsätze, so in den letzten Jahrzehnten über die hohen Eisenbahnfrachtsätze zwischen Liverpool und Manchester geklagt. Aber niemals ist, inmitten dieser höchsten Intensität des Güterverkehres der Eisenbahnen, darüber geklagt worden oder daran gezweifelt worden, ob die Eisenbahnen imstande seien, die Massen dieses Verkehres zu bewältigen.

Wenn irgendwo dieser Zweifel Grund hätte sich hervorzuwagen, so sollte es am ersten dort geschehen, wo das Gedränge des Güterverkehres die Höhe erreicht hat wie in Lancasshire und Yorkshire, wo die gesammte Entwickelung des Eisenbahnverkehres der festländischen seit lange vorausgeeilt ist. Während hier aber das einfache Mittel zur Bewältigung des angeschwollenen Verkehres in der Vergrösserung des Bahnkörpers, der Schienenanlagen, der Bahnhöfe, in der Vermehrung des rollenden Materials usw. bestanden hat, und während man überzeugt ist, mit Hilfe dieses Mittels auch in der Zukunft den gesteigerten Verkehr bewältigen zu können — ist es die Verwaltung der p r e u s s i s c h e n S t a a t s e i s e n b a h n e n, welche in ihrer Begründung der neuen Vorlage für den Mittellandkanal erklärt „dass die Eisenbahnen auf die Dauer nicht überall zur Bewältigung des mächtig anwachsenden Verkehres ausreichen und ihre Ergänzung an diesen Punkten mit unverhältnissmässigen Kosten und grossen Schwierigkeiten verbunden sein wird.“ Die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im ganzen sei wohl noch einer grossen Steigerung fähig; das Gleiche könne jedoch von den Schienenwegen des (für den Kanal hauptsächlich in Betracht kommenden) rheinisch-westfälischen Industriegebietes nicht gesagt werden. Es sei dort der Hauptsitz des Kohlenbergbaues und der Eisenindustrie in Deutschland; die Kohlenförderung des Bezirkes sei in gewaltigem Aufschwunge begriffen. Die Eisenbahn werde dieser Entwickelung mit ihren Betriebseinrichtungen über einen gewissen Punkt hinaus nicht zu folgen vermögen, weil es für die Vermehrung der Gleis-

anlagen bei dem unter der Erde fortschreitenden Bergbau und der auf der Oberfläche zunehmenden Bebauung in absehbarer Zukunft an dem nöthigen Raume fehlen werde. Die Schienenwege seien schon jetzt mit städtischen Bauten und industriellen Werken an beiden Seiten derart besetzt, dass ihre Erweiterung vielfach nur mit ganz ausserordentlichen Kosten möglich sei usw. Wirksame Abhilfe könne nach Lage der Verhältnisse nur durch eine leistungsfähige Wasserstrasse geschaffen werden.

Es ist bemerkenswerth, dass diese in England unbekannte Besorgniss über die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen auch an der Spitze der preussischen Staatsbahnverwaltung eine ziemlich neue ist. Am 17. April 1894 wurde dem Landtage „der Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Bau eines Schifffahrtskanals vom Dortmund-Emskanal bis zum Rhein“ vorgelegt. In der Begründung dieses Gesetzentwurfes sowie in den Verhandlungen mit der Kommission und dem Plenum des Abgeordnetenhauses ist seitens der Staatsregierung nicht behauptet worden, dass der neue Kanal zur Bewältigung des Verkehres nothwendig sei. Im Gegentheil, der Minister der öffentlichen Arbeiten erklärte in der Kommission, die Eisenbahnen hätten bis jetzt diesen Verkehr ordnungsmässig bewältigt, und er habe auch keinen Zweifel, dass dies ebenso in Zukunft der Fall sein werde, freilich unter der Voraussetzung, dass die Anlagen und die Ausrüstung der Eisenbahnen der stetig wachsenden Produktion entsprechend erweitert würden.

Damals legte der Minister den Nachdruck auf eine andere Seite des Gegenstandes, die freilich in den Motiven der Vorlage vom März 1899 wiederkehrt. Ausschlaggebend sollte damals die Frage sein, ob die Eisenbahnen in der Lage sein würden, diesen Verkehr zu wesentlich billigeren Sätzen als bisher auszuführen — eine Frage, welche verneint wurde. Eine erhebliche Ermässigung der Eisenbahntarife sei auf kurze Entfernungen nicht möglich, ohne die Grenze der Selbstkosten zu überschreiten Dagegen sei sowohl für die Kohlen produzirende wie für die Kohlen konsumirende Industrie eine Herabsetzung der Produktionskosten behufs Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit nothwendig.

VII.

Wenn bei diesem Widerspruche zwischen der Leistungsfähigkeit der englischen Eisenbahnen und den Besorgnissen für die zukünftige Leistungsfähigkeit der preussischen Staatsbahnen und bei dem Selbstwiderspruche über diesen Gegenstand zwischen dem, was die preussische Staatseisenbahnverwaltung innerhalb der letzten wenigen Jahre selber gesagt hat, wir uns nicht entschliessen können, aus diesem Grunde eine Ueberlegenheit der neuen Wasserbautechnik gegenüber der alten Eisenbahntechnik zu folgern: so bliebe der andere Grund übrig, auf welchen sich die Staatsregierung im Jahre 1894 allein stützte und welchen sie im Jahre 1899 nur noch in zweiter Reihe anführt.

Es ist die Wohlfeilheit der Frachtsätze, welche die Eisenbahnverwaltung, ohne hinter ihren Selbstkosten zurückzubleiben nicht gewähren kann, welche aber die neu zu bauenden Wasserstrassen zu gewähren befähigt sein sollen.

Handelt es sich bei jenem ersten Argument um die angeblichen Schranken der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen überhaupt, so bei diesem zweiten Argument um die Schranken ihrer Wohlfeilheit, über welche die Wohlfeilheit der Kanalfrachtsätze hinaus gehen soll.

Welche Aussicht wird uns dafür eröffnet, dass die Frachtsätze des Kanaltransportes diese grössere Wohlfeilheit gewähren werden?

So oft wir bisher die Fortschritte der Technik in der Verwohlfeilerung der Transporte kennen gelernt haben, durften wir gleichzeitig beobachten, dass diese Wohlfeilheit als Folge der überlegenen Technik mit entsprechenden Ergebnissen der neuen Kapitalanlage Hand in Hand ging. Als man in England vor 100 Jahren die Kanäle baute, als man dann ein Menschenalter später die Eisenbahnunternehmungen plante, führte der vorhandene Kapitalreichthum und Unternehmungsgeist Englands dazu, dass die Vortheile der jeweils neuen Technik für das darin angelegte Kapital fruchtbringend ausgebeutet wurden.

Etwas ähnliches hat sich, wenn auch später, für das Zeitalter der Eisenbahnen in Deutschland vollzogen und ein glänzendes Beispiel der lukrativen Erfolge der Eisenbahnen in der Gegenwart ist das heutige preussische Staatsbahnsystem.

Man sollte nun meinen, wenn für irgend einen Zweig des Frachtverkehres ein wirthschaftspolitisches Opfer erforderlich sein sollte (wie es im Hinblick auf den Kohlenverkehr von der Staatsregierung angedeutet worden ist), so läge es am nächsten, aus den reichlich 300 000 000 ℳ seiner Ueberschüsse solch ein Opfer zu bestreiten. Es sei denn, dass eine überlegene neue Technik sich anbietet, welche die grössere Wohlfeilheit ohne Opfer gewährt.

Trifft dieses für die neue Wasserstrasse zu?

Zunächst ist charakteristisch, dass niemals die behauptete Rentabilität zu irgend einem Kapitalunternehmen verlockt hat, welches im Sinne zahlreicher Vorgänge deren Vortheile auszubeuten sich angeschickt hätte. Es ist immer und allein der Staat gewesen, an welchen die Zumuthung herangetreten ist, ein derartiges Unternehmen zu wagen. Mitten aus der Fülle des Kapitalreichthumes, des Bergbaues, der Industrie, des Handels im rheinisch-westfälischen Revier mit ihrem Unternehmungsgeiste einerseits, mit ihrem Verlangen nach dieser Wasserstrasse andererseits, ist nichts von einer privaten Initiative für diesen Zweck gekommen ausser der Anregung der Staatsthätigkeit.

Die Staatsverwaltung ihrerseits, indem sie sich zu der Vorlage entschlossen hat, ist so wenig von den Erfolgen der neuen Technik überzeugt, dass sie wiederum zur Bedingung für das Staatsunternehmen die Garantie der Rentabilität (zur Hälfte) durch die kommunalen Verbände der betheiligten Landschaften gemacht hat (5 400 000 ℳ auf überhaupt 11 300 000 ℳ), und auf die Uebernahme dieser Garantie durch die nachbarlichen Verbände beruft sich die Staatsregierung, um die Hoffnungen dieser Verbände als Stützen für das Risiko der staatlichen Opfer zu gebrauchen, welche theils direkt, theils indirekt durch baare Kapitalverluste wie durch verminderte Rentabilität der Staatseisenbahnen zu entstehen drohen.

VIII.

Anders sieht die Frage aus, wenn man sich auf den Standpunkt stellt, es handele sich auch hier wieder einmal um ein interessantes Experiment.

Warum soll der preussische Staat sich mit den reichlich 300 000 000 ℳ seiner jährlichen Eisenbahnüberschüsse nicht den Luxus eines solchen Experimentes gestatten? Auch wenn, wie üblich bei derartigen Kostenanschlägen, die wirklichen Baukosten erheblich darüber hinausgehen sollten — warum kann der preussische Staat, nachdem die Stadtgemeinde von Manchester sich diesen Luxus erlaubt hat, nicht etwas ähnliches für das Studium der Wasserstrassenfrage thun?

Wir wollen diesen Gedankengang heute nicht weiter verfolgen. Aber wir wollen dadurch das Problem nur an den Punkt wieder anknüpfen, von welchem wir ausgegangen sind.

Nach unserer bisherigen Einsicht in die Entwickelung der Frage würde es sich thatsächlich um ein Experiment der neuen Kanaltechnik im Wettbewerb mit der Technik der Eisenbahnen handeln, nicht um die Durchführung einer als überlegen anerkannten Technik.

Zu den Kosten des Experimentes beizutragen, haben sich Staatsregierung und Kommunalverbände bereit erklärt. Die Frage ist, ob die Landesvertretung dem beistimmt.

Göttingen, 20. März 1899.

Nochmals: Kann der Absender im Frachtbriefe eine Kartirung vorschreiben, der zufolge das Gut zweimal auf der gleichen Strecke zu befördern ist?

Von Dr. **Emil Hannover.**

In Nr. 14 d. Ztg. ist eine Replik des Herrn Dr. Reindl auf meinen in Nr. 100 Jahrg. 1898 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatz „Kartirungsvorschreibungen, bei deren Effektuirung das Gut zweimal auf der gleichen Strecke zu befördern wäre", in welchem ich mich für die Zulässigkeit derartiger Vorschreibungen im Frachtbriefe ausgesprochen hatte, wiedergegeben. Es sei mir daher eine kurze Duplik gestattet.

Herr Dr. Reindl, welcher s. Zt. ausgeführt hatte, dass bei der Begründung des Urtheils des Wiener Bagatellgerichts in Handelssachen vom 14. November 1896 das Wesen des Eisenbahnfrachtvertrages gänzlich ausser Acht gelassen worden sei, weil die Eisenbahn nicht die Leistung bestimmter Dienste nach Anordnung des Absenders, sondern nur Verbringung des ihr übergebenen Gutes an den Bestimmungsort und Aushändigung daselbst an den Adressaten verspreche und es schlechterdings nicht verständlich sei, auf Grund welcher rechtlichen Bestimmungen die Eisenbahn gehalten sein solle, auf Verlangen des Absenders das Gut über den Bestimmungsort hinaus und von da wieder an den letzteren zurück zu befördern, findet es nicht erklärlich, wie ich behaupten könne, es sei in jenem Falle dem Absender nicht eingefallen, für sich das Recht in Anspruch zu nehmen, dass das Gut thatsächlich der Kartirungsvorschreibung gemäss befördert werden müsse, denn er habe die Eisenbahn nicht auf Schadenersatz verklagt, weil das Gut nicht so expedirt wurde, sondern auf Erstattung der Frachtdifferenz zwischen den eingehobenen und jenen Gebühren, welche im Falle der Einhaltung der vorgeschriebenen Kartirung sich ergeben hätten, und nur dieser Klage habe das erflossene Urtheil Folge gegeben.

Als Beweis dafür, dass ich hierdurch dem Urtheile einen Sinn unterstellt hätte, den es nicht habe, sollen nach Herrn Dr. Reindl's Ansicht die folgenden Worte aus den Gründen des Urtheils dienen:

> „Im vorliegenden Falle hat der Absender Beförderung bis Wien und Zahlung des entsprechenden Frachtsatzes und Rückbeförderung von da nach Station B, gleichfalls gegen Vergütung der Tariffracht, verlangt, und dazu war er berechtigt, denn die Reexpedition in Wien, bezw. die Umkartirung daselbst war nicht ausgeschlossen."

Dieser Beweis scheint mir missglückt; denn es ist klar, dass durch diese Worte der Richter nur den Thatbestand feststellte, dass vom Absender im fraglichen Falle eine Kartirungsvorschreibung gemacht worden war, und weiter seiner Rechtsüberzeugung Ausdruck gab, dass diese Kartirungsvorschreibung zulässig gewesen sei. Worauf es aber ankommt bei Ventilirung der Frage, was der Absender in jenem Prozesse verlangte, ist das Klagebegehren! Und da erlaube ich mir das österreichische „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt" Nr. 33 Jahrg. 1898, in welchem das fragliche Urtheil publizirt wurde, zu citiren, wo es auf S. 733 wörtlich heisst:

> „Die Aufgabefirma verlangte als Rechtsnachfolgerin des Empfängers, dass auf Grund der Kartirungsvorschrift die Fracht von der Station A bis Wien nach einem bestehenden Ausnahmetarife und dann hierzu die Fracht von Wien nach der Station B berechnet werde, wobei sich im Vergleiche zu der thatsächlich vorgenommenen Abfertigung eine Differenz von beiläufig 16 fl. ergab. Von der belangten Bahnverwaltung zurückgewiesen, wurde dieser Anspruch im Klagewege bei dem k. k. Bagatellgericht in Handelssachen in Wien geltend gemacht, welches dem Klagebegehren .... stattgab."

Ich glaube, diesem Citat nichts weiter hinzufügen zu müssen.

Sodann hebt Herr Dr. Reindl hervor, ich hätte zugegeben, dass die Bestimmung des §51 Betriebsreglement lit. l, betreffend die Vorschreibung des Transportweges, nur für jene Fälle zur Anwendung kommen könne, in denen von der Versand- nach der Bestimmungsstation verschiedene Wege führen, und meint, es beruhe auf einer schwer begreiflichen Gesichtstäuschung, wenn ich behaupte, dass in dem in Frage stehenden Falle thatsächlich zwei verschiedene Wege in Betracht kämen. Hierbei kehrt Dr. Reindl den Humor hervor, indem er beifügt, er könne sich mit dem besten Willen nicht an den Gedanken gewöhnen, dass er zu seiner im ersten Stockwerk gelegenen Wohnung zwei verschiedene Wege zur Verfügung habe, weil er sich das sonderbare Vergnügen leisten könnte, zuerst in das zweite Stockwerk hinaufzugehen und von da wieder in das erste hinabzusteigen.

Diese Bemerkung des Herrn Dr. Reindl kann mich jedoch nicht daran hindern, zu behaupten, dass derjenige, welcher, aus was für einem Grunde immer, zuerst in den zweiten Stock und von hier in den ersten Stock geht, thatsächlich einen anderen Weg gemacht hat als jener, welcher direkt in den ersten Stock geht.

Uebrigens handelte es sich im fraglichen Falle nicht um so einen sonderbaren Schwärmer, der das Treppensteigen als Sport betreibt, sondern um einen Mann, der ein Gut von A nach B versenden wollte und so praktisch war, die Eisenbahn zu beauftragen, dasselbe nach der über B hinausragenden Station Wien und von hier zurück nach B zu kartiren, weil zufolge dieser Kartirung eine gegenüber der direkten Abfertigung um 16 fl. billigere Fracht resultirte!

Herr Dr. Reindl möge mir also nicht zürnen, wenn ich mir auch heute noch zu behaupten erlaube, dass in der nachstehenden Figur neben dem direkten Wege von A nach B und den Wegen von A nach Z und von Z nach B, von A nach Z^1 und von Z^1 nach B, von A nach Z^2 und von Z^2 nach B sowie von A nach Z^3 und von Z^3 nach B auch der Weg von A nach Z^4 und von Z^4 nach B zur Verfügung stehe und der Umstand, dass Z^4 in der Verlängerung des Schienenweges von A nach B liegt, völlig irrelevant ist.

Weiter beklagt sich Herr Dr. Reindl darüber, dass ich durch meine Mittheilung — nach seiner Ansicht hätte die Zusatzbestimmung XVII lit. 2d zu § 51 l. c. offenbar blos deshalb Aufnahme gefunden, weil auch die Vorschreibung einer derartigen Abfertigung im Frachtbriefe als unzulässig gedacht war — den Sinn seiner Worte nicht zutreffend wiedergegeben hätte; denn er habe gesagt:

„Die Zusatzbestimmung XVII hat, wie sich aus ihrer Entstehungsgeschichte zweifellos ergibt, nur den Zweck, in denjenigen Fällen, in welchen der Absender den einzuhaltenden Transportweg im Frachtbriefe nicht vorgeschrieben und die Bahn daher den Weg selbst gewählt hat, eine nachträgliche Schadloshaltung der Partei herbeizuführen, wenn bei der Wahl der Bahn ein Verschulden, das aber nicht als ‚grobes‘ Verschulden zu erachten ist, vorgekommen ist. Wenn nun von diesem Grundsatze in lit. d eine Ausnahme gemacht ist für den hier in Rede stehenden Fall der indirekten Abfertigung, so ist dies offenbar blos deshalb geschehen, weil auch die Vorschreibung einer derartigen Abfertigung im Frachtbriefe als unzulässig gedacht war. Es wäre doch wirklich kein vernünftiger Grund einzusehen, weshalb die Eisenbahn die sich bei einer derartigen indirekten Abfertigung berechnende billigere Fracht zwar dann zugestehen sollte, wenn sie das Gut thatsächlich auf dem weiteren Wege transportirt hat, nicht aber nachträglich auch dann, wenn sie es blos auf dem kürzeren Wege befördert hat.“

Beim besten Willen ist es mir nicht möglich, die Worte des Herrn Dr. Reindl anders zu verstehen, als ich sie verstanden habe.

Herr Dr. Reindl führt sohin aus, dass bei seiner Auffassung allerdings die Aufnahme der Bestimmung sub lit. d nicht nothwendig gewesen wäre, allein — „superflua non nocent“. Nothwendig wäre auch die Bestimmung unter lit. b nicht gewesen. . . . .

Darauf erlaube ich mir folgendes zu erwidern.

Fürs erste darf man denn doch den Redaktoren nicht zumuthen, dass sie Kartirungsvorschreibungen der fraglichen Art als unzulässig dachten, gleichwohl jedoch ein ausdrückliches Verbot rücksichtlich der Ansetzung derartiger Vorschreibungen im Frachtbriefe zu ertheilen unterliessen, dagegen für den Fall, dass ein Absender nachträglich eine derartige indirekte Abfertigung verlangt, ausdrücklich normirten, dass sein Anspruch unberücksichtigt zu bleiben habe.

Was zweitens den vernünftigen Grund der Bestimmung sub lit. d anbelangt, so glaube ich denselben in meinem eingangs bezeichneten Aufsatze klargelegt zu haben und halte daher eine Wiederholung für überflüssig — „superflua saepe nocent“ — zumal dem Leser von Fachpolemiken!

Drittens muss ich die Richtigkeit der Behauptung Dr. Reindl's bestreiten, dass auch die Bestimmung sub lit. b nicht nothwendig gewesen wäre, wonach der Frachterstattungsanspruch unberücksichtigt bleibt, wenn auf dem Wege, auf welchem die Frachtberechnung nachträglich begehrt wird, eine längere reglementarische Lieferfrist sich ergeben hätte, als auf dem gewählten Wege. Wenn nämlich Dr. Reindl seine Behauptung damit motivirt, dass er sagt, es sei doch selbstverständlich, dass die Eisenbahn nicht nachträglich zu einer Frachtberechnung verhalten werden könne, für deren ursprüngliche Vornahme ihr ein nachträglich nicht mehr mögliches Aequivalent in der Ausnutzung einer längeren Lieferfrist zu gute gekommen wäre, so hat er damit nur die ratio legis aufgezeigt, keineswegs jedoch den Beweis dafür erbracht, dass es nicht nothwendig war, die bezügliche Bestimmung ausdrücklich vorzusehen. Vielmehr ergibt sich die Unrichtigkeit der Behauptung Dr. Reindl's durch einen Blick auf die citirte Zusatzbestimmung XVII, welche lautet:

„Dem Begehren um nachträgliche Anwendung einer billigeren, als der von der Eisenbahn gewählten Abfertigung bei Frachtgütern und lebenden Thieren, welche ohne Weg- und Abfertigungsvorschrift zur Aufgabe gelangen, wird mit folgenden Ausnahmen stattgegeben“, worauf letztere sub Ziffer 1 und 2 (a—d) folgen.

Da nun die Redaktoren den Willen hatten, dass der Fall der lit. b als Ausnahme gelten solle, so bestand für sie nach dem Grundsatze, dass Ausnahmen strikte zu interpretiren seien, die Nothwendigkeit, ihrem Willen durch ausdrückliche Aufnahme einer bezüglichen Bestimmung Ausdruck zu geben.

Aus dem Gesagten folgt gleichzeitig, dass die Aufzählung der Ausnahmefälle sub Ziffer 1 und 2 (a—d) eine taxative ist, und es ist mir unerklärlich, wieso Herr Dr. Reindl bei Citirung meiner Ausführungen, wonach die fragliche Zusatzbestimmung nichts anderes sei als eine „im Sinne des § 51 l. c. erfolgte taxative Aufzählung der Fälle, in welchen nachträglich erhobene Frachterstattungsansprüche des Absenders, der eine Angabe des Transportweges nicht gemacht hat, mangels eines groben Verschuldens der Eisenbahn unberücksichtigt zu bleiben haben“, zu dem Worte „taxative“ die Anmerkung machen kann: „(soll wohl heissen exemplikative.)“

Dr. Reindl behauptet weiter, meine Auffassung würde zu dem grössten logischen Widerspruch führen, den man sich denken könne. Ein solcher wäre es nämlich, wenn die Eisenbahnverwaltungen sagen würden: „Wir erstatten die gegenüber einer anderweitigen Abfertigungsweise sich ergebende Mehrfracht zurück, obwohl der Absender keine Wegevorschrift in den Frachtbrief gesetzt hat und obwohl uns kein grobes Verschulden trifft (Absatz 1 der Zusatzbestimmung XVII), wir erstatten diese Mehrfracht nicht zurück in fünf Fällen [Absatz 2 Ziffer 1 und 2 (a—d)], weil uns in diesen Fällen kein grobes Verschulden trifft und der Absender den Weg nicht vorgeschrieben hat.“ Wo hier ein logischer Widerspruch stecken soll, vermag ich nicht zu errathen.

Mir erscheint es vielmehr sehr logisch, wenn die Eisenbahnen, welche, wie Dr. Reindl zugibt, gegenüber der Bestimmung des § 51 lit. l (wonach sie im Falle des Mangels einer Wegevorschrift bei Wahl des Weges nur für grobes Verschulden zu haften haben), dem Publikum eine Konzession machen wollten, durch die Zusatzbestimmung XVII erklärten: wir wollen haften, auch wenn uns kein grobes Verschulden trifft mit Ausnahme von fünf Fällen, in denen wir von unserem Rechte Gebrauch machen und die Haftung mit Rücksicht darauf, als uns diesfalls ein grobes Verschulden nicht zum Vorwurf gemacht werden kann, ablehnen.

Herr Dr. Reindl meint, ich sei die Aufklärung darüber schuldig geblieben, warum gerade die in der Zusatzbestimmung XVII a—d bezeichneten Fälle als solche, in denen ein grobes Verschulden der Eisenbahn nicht vorliege, namentlich aufgeführt wurden. Ich beeile mich, das Versäumte nachzutragen. Wie soeben erwähnt, verzichteten die Eisenbahnen aus Kulanz gegenüber dem Publikum durch die Zusatzbestimmung XVII auf ihr Recht, die Einwendung des Mangels eines groben Verschuldens zu erheben, schlossen jedoch von diesem Verzicht die Fälle sub Ziffer 1 und 2 (a—d) aus, weil in diesen ein Grund zur Kulanz nicht vorlag.

Wenn aber Herr Dr. Reindl fragt, auf Grund welcher rechtlichen Bestimmungen die Eisenbahn überhaupt befugt sein solle, einseitig im voraus im Reglement zu bestimmen, in diesen und jenen Fällen liege kein grobes Verschulden auf ihrer Seite vor, so erlaube ich mir zu erwidern, dass nach meinem Dafürhalten derjenige, welcher behauptet, dass in einem konkreten Fall, welcher unter die Fälle der Ziffer 1 und 2 (a—d) fiele, die Eisenbahn zufolge des § 51 lit. l haften müsse, weil ein grobes Verschulden ihrerseits vorliege, sie also nicht das Recht habe, diesfalls ihre Haftung von vornherein abzulehnen, berechtigt sei, seine Behauptung zu beweisen und seinen Anspruch gegen die Eisenbahn auf Grund des § 51 l. c. geltend zu machen.

Zum Schlusse führt Herr Dr. Reindl die Zusatzbestimmung XIII zu § 51 l. c. ins Treffen, laut deren die etwaige Angabe des einzuhaltenden Transportweges in der Weise zu erfolgen hat, dass die für den Weg maassgebenden Stationen in der Reihenfolge, wie dieselben von der Versand- zur Bestimmungsstation berührt werden sollen, zu verzeichnen sind, und meint: „Wenn ich jemanden ersuche, mir die auf dem Wege von A nach B zu berührenden Stationen zu bezeichnen, so wird es mir nicht einfallen, von ihm zu erwarten, dass er mir auch die auf demselben Wege vor A oder über B hinaus gelegenen Stationen

bezeichnen werde, und ebenso wenig wird es ihm in den Sinn kommen, dies letztere zu thun . . . .“

Ich stimme diesfalls Herrn Dr. Reindl vollkommen zu — vorausgesetzt, dass der Gefragte Grund hat anzunehmen, dass die kürzeste Route in Erfahrung gebracht werden soll. Weiss er aber oder hat er Ursache anzunehmen, dass ich die billigste Route zu erfahren wünsche, so wird er auf Grund der Tarife kalkuliren und mir sagen: „Die billigste Route stellt sich von A nach M und von M nach B“, wobei der Umstand, dass hierbei eine Strecke etwa doppelt durchlaufen würde, für ihn ganz ausser Betracht bleiben wird.

So scheint mir denn auch dieses Argument nicht stichhaltig.

Herr Dr. Reindl wird es sonach begreiflich finden, wenn ich seine Meinung, dass er die Richtigkeit seiner Anschauung neuerdings nachgewiesen habe, nicht zu theilen vermag.

Zur schweizerischen Eisenbahnverstaatlichung.

Das jetzt in extenso publizirte Urtheil des schweizerischen Bundesgerichts in Sachen der schweizerischen Centralbahngesellschaft gegen den Bundesrath, welches auf 62 Druckseiten sehr eingehend begründet ist, enthält prinzipielle Ausführungen von so allgemeiner Bedeutung, dass wir kurz darauf zurückkommen. Als die Verhandlungen mit den Bahngesellschaften zwecks Verständigung über die Begriffe des konzessionsmässigen Reinertrages und des Anlagekapitals, nach welchen die vom Staat zu zahlende Ablösungssumme zu berechnen ist, zu keinem Ergebniss führten, fasste der Bundesrath auf Grund des neuen Rechnungsgesetzes seine Beschlüsse, gegen welche von den Bahngesellschaften der Rekurs an das Bundesgericht ergriffen wurde. Die Centralbahn kam zuerst an die Reihe. Soweit die Rekurse der anderen vier Hauptbahngesellschaften — Nordostbahn, Unionbahn, Gotthardbahn und Jura-Simplonbahn — bezüglich der Bildung des Reinertrages analoge Differenzpunkte aufweisen, wie derjenige der Centralbahn, soll das gefällte Urtheil für deren Entscheidung als maassgebend anzusehen sein.

Das Bundesgericht hat in dem Prozess der Centralbahn bekanntlich in den wesentlichsten Punkten betreffs des „Reinertrages“ sich den Auffassungen und Forderungen der Bundesbehörden angeschlossen und gegen die Bahngesellschaft entschieden. So ergibt sich aus dem Urtheil, dass in der zehnjährigen, für die Kaufsumme in Betracht kommenden Rechnungsperiode die Rücklage für Erneuerungszwecke beziehungsweise Werthabgänge im Sinne des Rechnungsgesetzes voll zu berechnen und den Betriebsausgaben beizufügen sind; dass die Anleihezinsen nicht zu den Betriebsausgaben gehören und somit der Reinertrag auf Grund des Ertrages des Transportgeschäftes auf den abzutretenden Bahnlinien und nicht nach dem Ertrage des Aktienkapitals zu berechnen ist; ferner, dass der durchschnittliche zehnjährige Reinertrag nicht unter Berücksichtigung des jährlichen Standes des verwendeten Anlagekapitals und speziell der Höhe desselben Ende 1897, sondern einfach durch Summirung der jährlichen Ueberschüsse der Betriebsrechnung und Theilung dieser Summe durch 10 zu berechnen ist. Auf den Rekurs betreffend Definirung des „Anlagekapitals“ ging das Bundesgericht im Centralbahnprozess nicht ein, da deren Rückkaufssumme auf Grund des Reinertrages zu bestimmen sei und die Gesellschaft diesen Rekurs gegebenenfalls von neuem anmelden könne.

Nach den bundesgerichtlichen Erwägungen soll für den Reinertrag nur das in Betracht kommen, was das Transportgeschäft im engeren Sinne abwirft, also der Reinertrag der Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und Vorräthen, welche dazu gehören. Es müsste also eine Sonderbilanz aufgestellt werden, und es soll sonach für die Bestimmung des Reinertrages im Sinne der Konzessionen nicht entscheidend sein können, was im allgemeinen Sprachgebrauch unter Reinertrag oder Reingewinn etwa verstanden wird, oder in welchem Sinne z. B. das schweizerische Obligationenrecht von Reingewinn spricht. Später wird jedoch — vergl. unten — wieder das allgemeine Obligationenrecht in einem ähnlich wichtigen Punkte als Norm angerufen. Im vorliegenden Falle habe die Ermittelung des Reinertrages lediglich den Zweck, den Rückkaufswerth der an den Bund übergehenden Objekte zu bestimmen, deshalb dürften die zufälligen Schuldverhältnisse der betreffenden Bahngesellschaft keinen Einfluss ausüben. Ob diese Bahngesellschaft die für die Erstellung der Anlagen und für die Bestreitung der Betriebsausgaben nöthigen Gelder aus eigenen Mitteln, oder durch Aufnahme von Anleihen beschafft habe, sei für die Bewerthung der Rückkaufsobjekte völlig gleichgültig. Bezüglich der schwebenden Schulden gibt dies die Centralbahn zu; ein innerer Grund, sagt das Urtheil, rücksichtlich der konsolidirten Anleihen eine Ausnahme zu machen, wie die Rekurrentin will, bestehe aber nicht; denn wenn einmal an der Bedeutung des Reinertrages, als eines durch Sonderbilanz festzustellenden Bewerthungsfaktors festgehalten werden müsse, so fielen für dessen Ermittelung überhaupt alle Ausgaben des Gewerbeinhabers, welche nicht zum Zwecke des Betriebes selbst oder zum Zwecke der Unterhaltung der Betriebsanlagen in dauernd betriebsfähigem Zustande gemacht werden, ausser Betracht, und könnten daher für diese Ertragsberechnung die Auslagen für die Schuldenverzinsung nicht berücksichtigt werden, gleichviel ob die Betriebsauslagen für die betreffenden Schulden verhaftet seien oder nicht.

Reinertrag eines Jahres, so wird weiter ausgeführt, ist die Differenz der Betriebseinnahmen und der Betriebsausgaben während eines Jahres, und der durchschnittliche Reinertrag von 10 Jahren der zehnte Theil der Summen von den so berechneten Reinerträgnissen der betreffenden 10 Jahre. Wenn die Centralbahn die Berechnung der Rückkaufssumme von der Berücksichtigung einer dritten Grösse, d. h. dem Umfange des Anlagekapitals abhängig machen, bezw. dieser Berechnung einen Durchschnittsprozentsatz, bezogen auf das Anlagekapital des letzten Rechnungsjahres, zu Grunde legen wolle, so bringe sie damit eine unzulässige Komplikation. Denn die Konzessionen sehen nur zwei sich gegenseitig ausschliessende Arten der Festsetzung der Rückkaufsentschädigung vor, nämlich die Festsetzung nach dem 25 fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages der 10 der Rückkaufserklärung unmittelbar vorausgehenden Jahre, oder die Festsetzung nach dem ursprünglichen Anlagekapital. Für die Anwendung einer dritten, zwischen diesen beiden Berechnungsarten vermittelnden Methode der Berechnung sei nach dem klaren Wortlaut der Konzessionen kein Raum.

Einen der wichtigsten Streitpunkte bildet die Frage, welche Rolle der Erneuerungsfonds beim Reinertrage zu spielen hat. Es ist bemerkenswerth, dass hier das Bundesgericht der Auffassung des Bundesraths, dass die Bestimmungen des Rechnungsgesetzes zu Grunde zu legen seien, formell nicht adoptirt, sondern entschieden hat, dass zu ermitteln sei, welche Grundsätze sich hierfür aus den Konzessionen ergeben. Die gerichtliche Interpretation derselben kommt aber zu einem für die Bahngesellschaft ebenso ungünstigen Resultat. Die Konzessionen enthalten lediglich die Bestimmung, dass von dem Reinertrag Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt werden, in Abzug zu bringen sind. Nicht aus

dem Buchstaben, aber aus dem Geiste dieser Vorschrift deducirt nun das Urtheil: Sofern für die Frage, in welchem Umfange jeweils Summen auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt werden sollen, ausschliesslich das subjektive Ermessen der Bahngesellschaft maassgebend wäre, so würde doch kaum im Ernste daran zu denken gewesen sein, dass eine Bahngesellschaft während der für die Berechnung der Rückkaufsentschädigung in Betracht kommenden 10 Jahre solche Abschreibungen bezw. Dotirungen vornehmen, und dadurch aus freien Stücken Abzüge bei der Berechnung der ihr zukommenden Entschädigungssumme provociren werde. Damit ist jedenfalls der Moral der Bahngesellschaften recht wenig zugetraut, weniger, als sie durch die That bewiesen haben. Für die Abschreibungen bezw. den Erneuerungsfonds sollen nach dem Urtheil die bona fides, die nach gesunden Geschäftsprinzipien geltenden Regeln, zur Anwendung kommen. So schreibe auch das schweizerische Bundesgesetz über das Obligationenrecht rücksichtlich der Grundsätze über die Bilanzen der Aktiengesellschaften vor, dass Grundstücke, Gebäude, Maschinen höchstens nach den Anschaffungskosten mit Abzug der erforderlichen und den Umständen angemessenen Abschreibungen anzusetzen seien. Auch auf ähnliche Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuches wird Bezug genommen, wie weiter die Urtheilsbegründung die Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens von Röll, das Handelsrecht von Thöl und die Kommentare zum deutschen Reichsgesetz, betreffend die Aktiengesellschaften, von Ring, Steub und Simon anruft. Dass der Erneuerungsfonds demselben Zwecke dient, wie Abschreibungen, also ein Reingewinn erst vorhanden ist, nachdem der Erneuerungsfonds richtig bedacht worden, mag zutreffen. Liess sich all' das aber schon aus dem allgemeinen schweizerischen Obligationenrecht herleiten, dann begreift man um so weniger, weshalb das viel angefochtene Rechnungsgesetz von 1896 zu Gunsten der Verstaatlichung erlassen wurde.

Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.

Von Freiherrn **Georg v. Wöllwarth.**

Wie sich aus dem der preussischen Landesvertretung vorliegenden Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1. April 1897/98 ergibt, ist das erste Betriebsjahr nach dem Inslebentreten der preussisch-hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft für den hessischen Staat in finanzieller Beziehung äusserst vortheilhaft gewesen. Nach der Anlage 5 a dieses Berichtes sind von der preussischen Generalstaatskasse an Hessen 9 465 560 ℳ. gezahlt worden. Hierzu treten die von Hessen direkt eingezogenen Antheile Hessens an dem Reinertrage der Main-Neckarbahn und der daran anschliessenden Nebenbahnen. Hessen hatte danach aus seinem Eisenbahnbesitz im Rechnungsjahre 1897/98 eine Gesammteinnahme von 10 842 923 ℳ. Diesen Einnahmen stehen nach dem Hauptvoranschlage der Staatseinnahmen und Ausgaben des Grossherzogthumes Hessen für die Jahre 1897/98 bis 1899/1900 folgende Ausgaben und Einnahmeausfälle gegenüber:

1.	Zur Verzinsung der Eisenbahnschuld im Rechnungsjahre 1897/98 rund	7 918 000 ℳ.
2.	Staatszuschuss zu den vormals garantirten Linien der hessischen Ludwigsbahn	175 000 „
3.	Vergütung an die Gemeinden wegen Wegfalles der Gemeindesteuern infolge Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn	186 547 „
4.	Wegfall (Einnahmeausfall) der von der hessischen Ludwigsbahn gezahlten hessischen Staatssteuern rund	215 000 „
	zusammen	8 494 547 ℳ.

Für Hessen verbleibt somit nach dem Etat ein Reinüberschuss von rund 2 348 400 ℳ.*) Dieses Ergebniss kann jedenfalls für den hessischen Staat als ein recht befriedigendes bezeichnet werden, zumal wenn hiergegen in Betracht gezogen wird, dass Hessen im Rechnungsjahre 1895/96 — dem Jahre vor der Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn — aus seinem Eisenbahnbesitz nicht nur keine Reineinnahme erhalten hat, vielmehr noch einen Zuschuss von rund 120 000 ℳ. leisten musste. Gegenüber dem nach dem hessischen Hauptvoranschlage angenommenen Reinüberschuss für 1897/98 mit 2 195 800 ℳ, abzüglich 215 000 ℳ. Ausfall an Staatssteuern = 1 980 800 ℳ, hat sich derselbe in Wirklichkeit um 367 600 ℳ. höher gestellt. Für das laufende Betriebsjahr 1898/99 sind die Aussichten für Hessen noch günstiger, da allein durch die inzwischen erfolgte Kündigung der in 1897/98 noch mit 4 % und 3,5 % zu verzinsenden Prioritätsanleihen der hessischen Ludwigsbahn eine Zinsersparniss von über 600 000 ℳ. eintreten wird. Aber auch in anderer Beziehung ist die Vereinigung der hessischen und preussischen Staatseisenbahnen zu einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft für die Bevölkerung Hessens von Vortheil gewesen. Nachdem die IV. Wagenklasse bereits vorher auf den Strecken der oberhessischen Bahnen eingeführt war, ist sie vom 1. Oktober 1898 ab auch auf den Strecken der ehemaligen hessischen Ludwigsbahn durchweg eingeführt und hierdurch einem wirklichen Bedürfnisse abgeholfen worden. Für die einfachen Fahrkarten sind zwar die etwas höheren Einheitssätze der preussischen Staatsbahnen eingeführt worden, dem gegenüber steht jedoch die Gewährung von 25 kg Freigepäck, sowie die Gültigkeit der Rückfahrkarten ohne Zuschlag für die Schnellzüge. Durch die Einführung des auf den preussischen Staatsbahnen bestehenden Tarifes für Monats-, Stamm- und Nebenkarten (letztere bestanden nicht auf den hessischen Strecken) ist eine wesentliche Ermässigung der Fahrpreise für den Theil der Bewohner eingetreten, der die Eisenbahn regelmässig benutzt. Für die Arbeiterrückfahr- und -Wochenkarten ist der preussische Einheitssatz von 1 ₰ für das Kilometer eingeführt worden, während dieser früher auf den Strecken der hessischen Ludwigsbahn für Rückfahrkarten 1,7 ₰ und für Wochenkarten 1,33 ₰ betragen hat. Im Güterverkehr sind die in den Frachtsätzen der Spezialtarife für Entfernungen von 1 bis 50 km eingerechneten Abfertigungsgebühren von 8 und 9 ₰ auf 6 ₰ für 100 kg entsprechend den preussischen Staatsbahneinheitssätzen ermässigt worden. Die niedrigeren, allgemeinen Ausnahmetarife der preussischen Staatsbahnen für Rohstoffe, Brennstoffe, Kali, Düngekalk, Wegebaumaterialien, Eisenerze und Stärke sind auf den hessischen und oberhessischen Strecken eingeführt, auch die allgemeinen Ausnahmetarife für Holz vielfach ermässigt worden. Bestehende niedrigere Ausnahmetarife, soweit sie für den Verkehr von Bedeutung waren, wurden beibehalten. Weitere Frachtermässigungen sind durch Einführung direkter Sätze zwischen allen hessischen und oberhessischen Stationen einerseits und allen Stationen der preussischen Staatsbahnen andererseits, durch Wegfall des für die oberhessischen Nebenbahnen bisher zur Einrechnung gelangten Geldzuschlages (dieser Zuschlag betrug für 100 kg Stückgut 10 ₰, für die Wagenladung 1 ℳ) und durch Einführung des auf den preussischen Staatsbahnen bestehenden Umkartirungstarifes eingetreten.

*) Nach dem „Schw. M." Nr. 128 Ab.-Bl. vom 17. März ein faktischer Reinertrag von sogar 3 263 080 ℳ. Anm. d. Red. des „Schwäb. Merkur."

In der Anzahl und Lage der Personenzüge sind ebenfalls Verbesserungen zu verzeichnen. Auf den oberhessischen Strecken Alsfeld-Fulda und Giessen-Fulda, sowie den Ludwigsbahnstrecken Darmstadt-Aschaffenburg und Mainz-Worms sind je zwei neue Personenzüge eingelegt worden. Auf mehreren Strecken sind bereits früher gefahrene Züge auf weitere Entfernungen durchgeführt oder geäusserten Wünschen entsprechend auf andere Tageszeiten verlegt worden. Der Luxuszug Ostende-Wien ist von der rechten Rheinseite über Rüdesheim auf die linke Rheinseite über Bingen mit Aufenthalt in Mainz übergeführt worden. Dem Arbeiterverkehr ist durch die Einlegung einer grösseren Anzahl von Arbeiterzügen, insbesondere in der Provinz Starkenburg Rechnung getragen worden. Die hessische Ludwigsbahn hat mit Aussicht auf die Verstaatlichung Jahre lang die grösste Sparsamkeit walten lassen, was aus folgenden Zahlen hervorgeht. Vom 1. Januar 1886 bis 31. Januar 1897, also in 11 Jahren, hat dieselbe im ganzen nur 26 Lokomotiven, 24 Personen- und drei Packwagen angeschafft, dagegen ist der Wagenpark der neuen Eisenbahndirektion Mainz vom 1. April 1897 bis 24. Januar 1899, also in nicht 2 Jahren, vermehrt worden um 93 Lokomotiven, 247 Personenwagen und 50 Packwagen. Im Jahre 1896 war der Bedarf an gedeckten Güterwagen 131 032, an ungedeckten 238 470, dem ein Bestand von nur 65 590 gedeckten und 91 201 ungedeckten gegenüberstand. Im Jahre 1898 ist der Bedarf von 131 032 gedeckten und 238 470 ungedeckten gestiegen auf 250 539 gedeckte und 317 158 ungedeckte. Diesem Bedarf stand gegenüber ein Bestand von 237 001 gedeckten und 288 524 ungedeckten. In 7 Monaten des Jahres reichte der Bestand vollständig aus, und nur im Monate März fehlten 903 gedeckte und 295 offene Wagen, während im Dezember 1896 2 930 gedeckte und 11 262 offene Wagen fehlten. Zu erwähnen ist sodann noch die bedeutende Erhöhung der Besoldungen und Löhne der Beamten und Arbeiter der ehemaligen hessischen Ludwigsbahn, wie auch der oberhessischen Bahnen, die sich bis jetzt auf Hunderttausende von Mark belaufen hat und nach der dem preussischen Landtag bereits zugegangenen Vorlage, betr. die Erhöhung der Gehälter der Unterbeamten, noch eine weitere Steigerung erfahren wird. Durch die Abkürzung der täglichen Dienstdauer ist ferner eine beträchtliche Vermehrung des Beamten- und Arbeiterpersonals eingetreten. Wenn diese Wohlthaten zunächst auch den Beamten und Arbeitern zu gute kommen, so nimmt hieran doch auch die übrige Bevölkerung des Hessenlandes infolge der gesteigerten Kaufkraft der Bahnbediensteten in hohem Maasse theil. Was die Rentabilität der preussischen Staatsbahnen betrifft, so ist dieselbe trotz der vermehrten Ausgaben eine steigende. Die Einnahmen für das Kilometer betrugen im Jahre 1897 in Preussen 40 861 ℳ, in Württemberg 25 669 ℳ. Nach dem Etat 1899 ist die Grundsumme der Kapitalschuld nach dem Gesetz vom 27. März 1882 am Schlusse des Jahres 1899 berechnet zu 7 000 000 000 ℳ und rund 437 000 000 ℳ, der Ueberschuss der Eisenbahnverwaltung pro 1899 ist geschätzt zu 527 000 000 ℳ, Verzinsung demnach 7 %. Bis Ende 1899 sind aber getilgt rund 3 000 000 000 ℳ und bleiben zu verzinsen nur rund 4 500 000 000 ℳ, so dass die wirkliche Verzinsung 11,6 % beträgt.

Um auf Hessen zurückzukommen, lassen sich die Vortheile für dasselbe wie folgt zusammenstellen: 1. Verbesserte Güterwagenstellung infolge Anschlusses an den preussischen Staatsbahnwagenverband. 2. Retablirung des Betriebsparkes an Lokomotiven und Personenwagen. Die Vermehrung des Güterwagenparkes tritt für den einzelnen Bezirk nicht in die Erscheinung. 3. Erhebliche Vermehrung der Güterzüge behufs beschleunigter Durchführung der Güter durch den Bezirk; Einrichtung von Fernzügen. 4. Erweiterung der Betriebs- und Ladegleise auf sämmtlichen verkehrsreicheren Stationen, Vergrösserung der Güterschuppen, Anlage von Ueberholungsgleisen, Erbauung zweiter Gleise und Herrichtung von Vor- und Rangirbahnhöfen. Die Bewilligungen seit dem 1. April d. J. — lediglich für die hessischen Strecken des Bezirkes — beziffern sich für diese Zwecke auf 6 000 000—7 000 000 ℳ. Die bewilligten Mittel sind zum grössten Theil verbaut. Die Bewilligung weiterer erheblicher Mittel für gleichartige Zwecke steht bevor. 5. Wesentliche Erhöhung der Dienstbezüge der Beamten und Arbeiter und Durchführung der erleichterten Bestimmungen über die Ruhehaltung des Personals. Die Gesammtzahl der Beamten auf den hessischen Strecken ist um 30 %, der gesammte Gehaltsaufwand für Beamte um 46 % erhöht worden (1898 gegen 1896). Das Arbeitslohn betrug im Jahre 1896 rund 725 ℳ für den Kopf, im Jahre 1898/99 900 ℳ. Die Handelskammer von Mainz sagt in ihrem Berichte für 1898 unter anderem: „Erhebliche Klagen hatte im Herbst des Jahres 1897 die mangelhafte Gestellung von Güterwagen und die vielfach stark verzögerte Beförderung der Güterwagen hervorgerufen. Mit Befriedigung können wir feststellen, dass im abgelaufenen Jahre, trotz einer weiter eingetretenen Steigerung des Verkehres, so gut wie keine Klagen vorgekommen sind, dass vielmehr infolge der inzwischen vorgenommenen Erweiterung der bahnlichen Anlagen und umfassender organisatorischer Maassnahmen die Güterbeförderung eine sehr prompte und zufriedenstellende gewesen ist, dank der Umsicht der Eisenbahnverwaltung, welche sich damit die Anerkennung des Handelsstandes in hohem Maasse erworben hat.“

Angesichts dieser Ergebnisse für Hessen aus dem ins Leben treten der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft ist es wahrlich Pflicht vor allem der Regierungen, dann aber auch der Volksvertretungen der Länder, welche noch eigene Eisenbahnen mit ungenügender Rente haben, die Frage gründlich zu erwägen, ob nicht auch für sie der Zeitpunkt gekommen ist, dieser Eisenbahngemeinschaft beizutreten. Nach dem preussischen Etat beträgt die Betriebslänge am 1. April 1899 29 816 km; durch Neubau werden im Etatsjahre hinzutreten 807 km, so dass am Ende des Etatsjahres die preussisch-hessischen Staatseisenbahnen eine Länge von 30 624 km haben werden gegenüber von 3 195 km im Jahre 1870, also durchschnittliche jährliche Zunahme von rund 1 000 km durch Zukauf und Neubau. Wer, um einen Bismarck'schen Ausdruck zu gebrauchen, nur einiges „Augenmaass“ besitzt, muss wissen, dass alle anderen Bahnen von Jahr zu Jahr, ja von Tag zu Tag abhängiger werden von dem übermächtigen preussisch-hessischen Eisenbahnnetz, und dass diejenigen Verwaltungen, welche freiwillig dieser Gemeinschaft beitreten, ein weit besseres Geschäft machen, als wenn sie später unter Verhältnissen, die ihnen den Anschluss aus finanziellen Gründen zur Nothwendigkeit machen, diesen Anschluss suchen werden. Der finanzielle Gewinn für Württemberg würde jährlich eine schöne Zahl von Millionen Mark betragen; unberechenbar, aber sehr hoch wäre der wirthschaftliche Gewinn, auch könnten die vielen Eisenbahnwünsche in Württemberg in nicht zu ferner Zeit bei der zu erwartenden hohen Einnahme aus der Eisenbahn weit mehr berücksichtigt werden, als es jetzt geschehen kann. Es wird selbstverständlich der Einwand erhoben werden, wir verlieren unsere Selbständigkeit auf dem Eisenbahngebiet. Das Gegentheil ist der Fall; je bälder wir freiwillig den Beitritt suchen, um so mehr wird, was Anstellung der Beamten, Verwaltung der Bahnen usw. betrifft, unsere Selbstständigkeit gewahrt bleiben. Im übrigen wird aber doch niemand, der die Verhältnisse kennt, ernsthaft glauben, dass wir jetzt noch vollständig selbständig sind; so müssen wir z. B. alle Gütertarifherabsetzungen, welche Preussen im Verkehr verfügt, jetzt schon mitmachen, wenn wir unser wirthschaftliches Leben nicht schädigen wollen.

Sind wir in der Gemeinschaft, dann haben wir auch eine Vertretung im preussischen Eisenbahnministerium und neben dem württembergischen Eisenbahnbeirath würden Vertreter Württembergs im preussischen Landeseisenbahnrath Platz finden, dessen Einfluss grösser ist, als der der Eisenbahntarifkommission und des Verkehrsausschusses, in welch' letzterem Württemberg nur zufällig vertreten ist. Dass gerade Württemberg bei seiner geographischen Lage besonderen Anlass hat, sich mit der Frage zu befassen, liegt auf der Hand. Bayern kann und wird bei der Grösse seines Bahnnetzes und bei seiner geographischen Lage kaum Anlass haben, eine Vereinbarung mit Preussen nach dem hessischen Vorgang abzuschliessen. Was

Baden thun wird, wo die Verhältnisse auch anders liegen als in Württemberg, kann vorerst ganz ausser Betracht bleiben. Wir haben in erster Linie an uns selbst zu denken. Die Schwierigkeiten, die einer Vereinbarung mit Preussen entgegenstehen, sollen nicht verkannt werden. Aber ein gangbarer Weg wird sich gewiss finden lassen. Möge einmal die königliche Regierung der Frage näher treten, möge sie das Für und Wider sorgfältig prüfen, um darüber Klarheit zu bekommen, welche Vortheile für Württemberg durch den Abschluss einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft mit Preussen zu erwarten wären und welche Nachtheile man in den Kauf zu nehmen hätte. Man kann dann abwägen und sich die endgültige Stellungnahme zu der Frage bis dahin vorbehalten. Nur möchten wir dringend davor warnen, die Angelegenheit zu einer parteipolitischen zu machen. Politische Gesichtspunkte kommen ja selbstverständlich in Betracht, aber sie treten gegen die verkehrspolitischen, wirthschaftlichen und finanziellen Seiten der Sache vollständig in den Hintergrund. („Schwäb. Merkur.“)

Nachrichten.

Deutschland.

— In der ersten Beilage zum „Reichs- und Staatsanzeiger“ vom 4. d. Mts. werden ein Allerhöchster Erlass vom 22. März d. J., betreffend **anderweite Abgrenzung der Verwaltungsbezirke mehrerer preussischer Eisenbahndirektionen** und ein Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend anderweite Feststellung des Grenzpunktes zwischen den Eisenbahndirektionsbezirken Breslau und Posen bei Station Glogau, veröffentlicht.

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den juristischen Fakultäten der Landesuniversitäten zur weiteren Mittheilung an die betheiligten Studirenden bekannt gegeben, dass nur diejenigen **Juristen** Aussicht haben, **zur Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen** zugelassen zu werden, die sich eingehend mit dem Studium der Volkswirthschaftslehre, der Finanzwissenschaft, der sozialpolitischen Gesetzgebung sowie der Technologie befasst und an Seminarübungen in diesen Zweigen mit Erfolg theilgenommen haben.

— Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat angeordnet, dass vom 1. d. Mts. ab versuchsweise auf solchen Bahnstrecken der preussischen Staatsbahnen, auf denen nur eine geringe Anzahl von Personenzügen verkehrt, **Aerzten, Thierärzten** und **Hebammen bei Ausübung ihres Berufes die Benutzung von Güterzügen** gegen Lösung von Personenzugkarten III. Klasse für einfache oder Doppelfahrt ohne Erhebung eines Zuschlages zu gestatten ist. Derartige Reisende haben sich an den Stationsvorstand der Reiseantrittsstation wegen Beförderung mit einem bestimmten Güterzuge zu wenden und als Reisezweck die Ausübung ihrer Berufsthätigkeit für vorliegende Fälle dringender Gefahr unter Angabe der erkrankten Personen oder des Besitzers der erkrankten Thiere anzugeben. Falls die diese Vergünstigung beantragenden Personen dem Stationsvorstande unbekannt sind, so sollen sie sich durch Vorzeigung des an sie ergangenen Ersuchens um ihren Beistand oder auf andere Weise ausweisen. Der Stationsvorstand fertigt hierauf eine Erlaubnisskarte zur Benutzung des Güterzuges aus. Die Fahrt darf nur im Packwagen oder im Dienstwagen des Packmeisters stattfinden.

— **Eröffnung der Strecke Köln-Ehrenfeld-Grevenbroich.** Am 1. d. Mts. ist die vorgenannte Strecke mit den Zwischenstationen Bocklemünd, Poulheim, Stommeln, Rommerskirchen und Oekoven dem Betriebe übergeben worden und findet damit die Beförderung von Personen, Gepäck und Eilgut von Köln-Ehrenfeld nach Bocklemünd, Poulheim, Stommeln, Rommerskirchen, Oekoven, Grevenbroich und umgekehrt statt, ebenso die Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren von Köln-Ehrenfeld nach Bocklemünd und Poulheim und umgekehrt.

— In der am 5. d. Mts. abgehaltenen Sitzung der Hamburger Bürgerschaft wurde der Antrag des Senats, betreffend die **Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg**, mit grosser Mehrheit unverändert angenommen.

— **Ergebniss des Heilverfahrens der Pensionskasse für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.** Im Jahre 1898 wurden bei dem Vorstand der Pensionskasse für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung 420 Anträge auf Einleitung eines Heilverfahrens gestellt, darunter 3 von weiblichen Mitgliedern. Es wurden von diesen genehmigt 376 Anträge, darunter 3 von weiblichen Mitgliedern. Abgelehnt wurden seitens des Vorstandes 44 Anträge, welche in der Mehrzahl keine Aussicht auf Heilung oder Erlangung der Erwerbsfähigkeit auf wenigstens einige Jahre boten, 12 Kranke, darunter eine weibliche Kranke, weigerten sich nachträglich, sich der Kur zu unterziehen bezw. starben sie vor deren Beginn. Eingeleitet wurde ein Heilverfahren in 364 Fällen, von denen bis zum Jahresschluss 326, und zwar 217 für Lungenkranke und 109 für andere Kranke, darunter 2 weibliche, zum Abschluss gelangten.

Der Kostenaufwand für diese 217 Lungenkranke betrug bei 13 032 Verpflegungstagen 54 350,04 ℳ., zu denen noch 14 720,04 ℳ. für Unterstützung der Familien der Kranken hinzutraten. Von den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen wurden der Arbeiter-Pensionskasse 21 313,26 ℳ. antheilig erstattet. Die verbleibenden Selbstkosten betrugen demnach 47 756,82 ℳ. Auf ein Heilverfahren entfielen durchschnittlich

60,06 Verpflegungstage zu durchschnittlich	4,17 ℳ. Kosten,
Die Familienunterstützung betrug durchschnittlich für einen der 189 verheiratheten Kranken	77,88 „
Insgesammt betrugen die Verpflegungskosten einschliesslich Familienunterstützung für einen Kranken	318,30 „
Die Krankenkassen erstatteten durchschnittlich	98,27 „
Die verbleibenden Selbstkosten betrugen durchschnittlich	220,03 ℳ.

Der Kostenaufwand für die mit anderen Krankheiten als Lungentuberkulose behafteten 109 Kranken betrug bei 4 930 Verpflegungstagen 18 373,61 ℳ., zu denen noch 5 659,21 ℳ. für Unterstützung der Familien der Kranken hinzutraten. Von den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen wurden der Arbeiter-Pensionskasse für diese Kranken 8 057,60 ℳ. antheilig erstattet. Die verbleibenden Selbstkosten betrugen demnach 15 975,22 ℳ. Auf einen Kranken entfielen demnach durchschnittlich

45,23 Verpflegungstage zu durchschnittlich	3,73 ℳ. Kosten,
Die Familienunterstützung betrug durchschnittlich für einen der 93 verheiratheten Kranken	60,85 „
Insgesammt betrugen die Verpflegungskosten einschliesslich Familienunterstützung für jeden Kranken durchschnittlich	220,49 „
Die Krankenkassen erstatteten durchschnittlich für einen Kranken	73,92 „
Die verbleibenden Selbstkosten betrugen somit durchschnittlich	146,57 ℳ.

Von den 217 Lungenkranken wurden 178 = 82,03 % als geheilt oder gebessert und arbeitsfähig aus den Heilstätten entlassen. Ungeheilt entlassen wurden 39 Personen = 17,97 %. Von den als gebessert oder geheilt entlassenen 178 wurden noch im laufenden Jahre weitere 6 Personen dauernd erwerbsunfähig, sodass bis Ende des Jahres 1898 nunmehr nur 172 Personen = 79,26 % noch erwerbsfähig waren. Von den in Bädern und Heilanstalten untergebrachten, nicht an Lungentuberkulose erkrankten 109 Personen wurden 89 Personen = 81,65 % als geheilt oder gebessert und arbeitsfähig entlassen, die Zahl der ungeheilten d. h. dauernd erwerbsunfähigen betrug somit 20 Personen = 18,35 %. Im Laufe des Jahres 1898 wurden von den obigen 89 Personen noch weiter 2 dauernd erwerbsunfähig, sodass sich die Zahl der geheilten oder gebesserten Personen nunmehr nur noch auf 87 = 79,82 % beläuft.

Vom 1. Januar d. J. ab wird den Familien der in Heilstätten usw. untergebrachten verheiratheten Kranken eine Unterstützung in Höhe des vollen Krankengeldes gezahlt, auch wenn die Leistungen der Krankenkassen bereits erschöpft sind.

— Der Aufsichtsrath der **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** hat beschlossen, für 1898 die Vertheilung einer Dividende von

5 % an die Stammprioritätsaktien und von 2½ % an die Stammaktien (gegen 2¼ % im Vorjahre) vorzuschlagen. Die Einnahme in 1898 betrug einschliesslich Vortrag aus 1897 2 268 842 ℳ, die Ausgabe einschliesslich Rücklagen in die Fonds 1 219 438 ℳ, mithin der Reinertrag 1 049 404 ℳ.

— Der auf den 24. d. Mts. anberaumten Generalversammlung der **ostpreussischen Südbahngesellschaft** wird neben den gewöhnlichen Berathungsgegenständen auch ein Antrag auf umfassende Statutenänderungen zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Die Aenderungen betreffen die Verwaltung des Betriebes der Rastenburg-Sensburger Kleinbahnen, die Begrenzung der Höhe des Erneuerungsfonds, die Beamtenschiedsgerichte, die Publikationsorgane, die Mitgliederzahl des Aufsichtsrathes, die Höhe der vom Vorstande selbständig abzuschliessenden Verträge sowie die durch das neue Handelsgesetzbuch bedingten Aenderungen.

— Nach dem Geschäftsberichte der **Crefeld-Uerdinger Lokalbahn** für 1898 betrugen die Einnahmen 351 047 (+ 25 620) ℳ, die Ausgaben 212 208 (+ 9 886) ℳ und der Betriebsüberschuss 138 839 (+ 15 734) ℳ. Eine Einnahmevermehrung fand auf allen Linien statt. Das Jahr brachte einen Betriebsüberschuss von 138 839 (+ 123 105) ℳ. Nach Zurechnung der Zinseinnahmen und des Vortrages sowie der Abschreibungen verblieb ein Reingewinn von 49 328 (42 737) ℳ. Von diesem sollen 8 % Dividende = 40 000 ℳ (gegen 7 % = 35 000 ℳ) zur Vertheilung gelangen.

— Das Gesuch des Ingenieurs Huber um Ertheilung der Genehmigung zur Vornahme von Vorarbeiten für eine **Zahnradbahn auf die Zugspitze** ist vom zuständigen Staatsministerium abgelehnt worden, da ein Bedürfniss für eine derartige Bahn nicht als gegeben erachtet wird und auch die nöthigen Anhaltspunkte für die finanzielle Fundirung gedachten Unternehmens nicht vorhanden seien.

— Dem Komitee für die Erbauung einer **Lokalbahn von Otterfing nach Dietramszell** in Bayern wurde vom zuständigen Staatsministerium die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten auf die Dauer von 2 Jahren ertheilt unter Gestattung der Uebertragung der Projektirungsarbeiten an die kontinentale Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin.

— Die **württembergische Staatsbahnverwaltung** hat für den Lokalpersonenverkehr einen **Daimlermotor-**, einen **Serpollet-dampf-** und einen **Akkumulatorwagen** in Verwendung. Nach dem Verwaltungsbericht für das Etatsjahr 1897 sind an Ausgaben erwachsen für den Daimlermotorwagen, der in 343 Tagen 34 734 km zurücklegte, auf 1 Nutzkm 11,94 ₰ Material- und 5,85 ₰ Personal-, zusammen 17,79 ₰ Ausgabe, ferner an Werkstättekosten 3,37 ₰ auf 1 Nutzkm. Der Serpolletwagen hat 25 803 km zurückgelegt. Die Kosten der Heiz- und Schmiermaterialien haben 6 ₰, die laufenden Unterhaltungskosten 12,19 ₰ auf 1 Nutzkm betragen. Der Akkumulatorwagen hat 8 970 Nutz- und 920 Leerfahrtkm, zusammen 9 890 km zurückgelegt. Zum Betrieb wurden verbraucht an Elektrizität 20 261 Kilowattstunden mit einem Aufwand von 2 611 ℳ und 42 kg Schmiermaterial im Werthe von 28 ℳ, zusammen Materialaufwand 2 639 ℳ oder 26,68 ₰ für 1 Nutzkm. Die Reparaturkosten des Wagens berechnen sich auf 159 ℳ oder 1,61 ₰ für 1 km. Die Unterhaltung der Akkumulatorenbatterie ging im Betriebsjahr noch auf Rechnung der Lieferanten.

— Auf dem württembergischen **Bahnhof Lauffen a. Neckar** ist seit 1. Februar 1898 für die Aussenbeleuchtung des Bahnhofes versuchsweise in sieben an Drahtseilen aufgehängten Lampen **Spiritusglühlichtbeleuchtung** eingeführt. Dieselbe ergibt ein schönes, intensiv weisses Licht von der Stärke der üblichen, hierzu verwendeten Auerbrenner. Anstände in der Beleuchtung haben sich nicht ergeben; die Lampen sind durchaus windsicher. Die Kosten dieser Beleuchtungsart berechnen sich für eine Lampenbrennstunde auf 4 ₰; die Einrichtungskosten betrugen 384 ℳ.

— **Fahrpreisermässigung auf den württembergischen Staatsbahnen für Beschäftigung suchende Arbeiter.** Seit dem 1. d. Mts. hat die württembergische Staatsregierung dem „Berl. Act." zufolge im Personentarife bei der Eisenbahnbeförderung eine Neuerung getroffen, welche allgemeinen Beifall findet. Sie hat nämlich gestattet, dass die Arbeitsämter von der Generaldirektion der Staatsbahnen Ausweise beziehen dürfen, die den durch Vermittelung der Aemter Arbeit suchenden Personen eingehändigt werden und auf Grund deren sie eine Fahrpreisermässigung geniessen. So hofft man es zu erreichen, dass die in irgend einem Landestheile vorhandenen Arbeitsgelegenheiten rasch ausgenutzt werden, weil die Arbeitsuchenden sich ohne erhebliche Kosten an Ort und Stelle werden begeben können.

— **Der Verein Berliner Lokomotivführer** hat am 1. d. Mts., dem Geburtstage des verstorbenen Altreichskanzlers, im Mausoleum zu Friedrichsruh einen prachtvollen Kranz niederlegen lassen mit der Widmung: „Sr. Durchlaucht, dem ersten Reichskanzler des wiedererstandenen Deutschen Reiches, Fürsten Otto v. Bismarck gewidmet vom Verein Berliner Lokomotivführer."

— **Delegirte des Ministeriums der Posten und Telegraphen in Paris** haben in der letzten Woche die Telephon- und Telegrapheneinrichtungen in Berlin und Hamburg eingehend besichtigt, um das französische Telephonwesen nach dem Muster des deutschen einzurichten und zu verbessern. Dieselben werden dem Vernehmen nach in den nächsten Tagen auch nach Bayern gehen, um in München und Nürnberg ebenfalls die Telephoneinrichtungen genau kennen zu lernen.

— **Berliner Rohrpostverkehr.** Die Rohrpost, welche der Stadt Berlin so treffliche Dienste leistet, reicht bis zum Jahre 1876 zurück. Damals wurde sie mit einigen 20 km Leitung und 15 Aemtern eröffnet. Der Anschluss der Vororte geschah erst von 1881 an, wo Charlottenburg, dann 1894 Schöneberg und 1895, wo noch Rixdorf hinzukam. Eine Neuverbesserung des Röhrennetzes, die eingeführt wurde, steigerte die Umsatzfähigkeit durch den Rohrpostbetrieb. Nach der „Statistischen Korrespondenz" betrug die Länge des Röhrennetzes Ende 1897 über 108 km, die Zahl der Aemter 53. Die Gesammtzahl der beförderten Gegenstände ist von 1 325 000 im Jahre 1877 auf 3 368 000 im Jahre 1897 und 5 828 000 im Jahre 1897 gestiegen. Eine interessante Erscheinung hat sich in den letzten Jahren bemerkbar gemacht. Während nämlich die Zahl der mit Rohrpost beförderten Telegramme von Jahr zu Jahr steigt, sinkt die Zahl der eigentlichen Rohrpostsendungen (Briefe und Karten) nicht unerheblich. Dieser Umstand wird in unterrichteten Kreisen auf die ausgedehnte Vermehrung der Telephonstellen zurückgeführt.

— **Aus der guten alten Zeit Berlins** theilt die „Nat.-Ztg." u. a. folgendes mit:

Wer das Berlin der 60er Jahre gekannt hat, weiss den Unterschied von damals und heut zu würdigen. Die Verkehrsmittel waren dürftig und theuer. Eine Fahrt nach Potsdam und zurück kostete 2 ℳ. Steglitz konnte man nur zu Fuss erreichen, denn es hielt daselbst kein Zug. Die Steglitzer mussten den Absatz von 2 000 Fahrkarten jährlich gewährleisten, ehe die Potsdamer Bahn daselbst eine Haltestelle errichtete. Heute bringt ein schöner Sonntag vielleicht 10 000 Fahrgäste hin und zurück.

— **Personalnachrichten.** Ernannt sind die Regierungsräthe Bredow und Martini zu Geheimen Regierungsräthen und vortragenden Räthen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Versetzt sind: die Regierungs- und Bauräthe Goos, bisher in Stettin, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Cassel und Rebentisch, bisher in Kattowitz, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Hannover, die Eisenbahndirektoren Reichmann, bisher in Königsberg i. Pr., als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Elberfeld und James Meyer, bisher in Breslau, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Cassel sowie — unter gleichzeitiger Verleihung der Stellen von Eisenbahndirektionsmitgliedern — die bisherigen Inspektionsvorstände, und zwar die Regierungs- und Bauräthe Matthes, bisher in Gera, nach Magdeburg, Buchholtz, bisher in Dortmund, nach Cassel, Blunck, bisher in Hannover, nach Altona, der Eisenbahndirektor Recke, bisher in Uelzen, nach Kattowitz, die Regierungs- und Bauräthe Liepe, bisher in Frankfurt a. d. O., nach Münster i. W., Lehmann, bisher in Posen, nach Königsberg i. Pr., Feyerabendt, bisher in Lissa, nach St. Johann-Saarbrücken, Hossenfelder, bisher in Berlin, nach Bromberg, Borchart, bisher im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, nach Köln und Gilles, bisher in Berlin, nach Stettin; ferner die Regierungs- und Bauräthe Grothe, bisher in Neuwied, als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Essen an der Ruhr, Hans Lehmann, bisher in Köln, nach Berlin zur Beschäftigung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Rehbein, bisher in Berlin, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Leipzig, Bansen, bisher in Frankfurt a. d. O., als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Neuwied, Thomsen, bisher in Wiesbaden, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Hannover, Bens, bisher in Weissenfels, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Halle a. d. S., Lottmann, bisher in Northeim, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Stendal, Fidelak, bisher in Osterode i. Ostpr., als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Konitz, Wiegand, bisher in Breslau, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Wiesbaden und Stimm, bisher in Tarnowitz, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Frankfurt a. d. O., die Eisenbahndirektoren August Meyer, bisher in Weissenfels, als Vorstand der Maschineninspektion 2 nach Magdeburg, Schiwon, bisher in Glogau, als

Vorstand der Maschineninspektion nach Liegnitz und Goetze, bisher in Halberstadt, nach Frankfurt a. d. O., als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst, die Regierungs- und Bauräthe Richter, bisher in Giessen, als Vorstand der Werkstätteninspektion nach Speldorf und Echternach, bisher in Langenberg, als Vorstand der Werkstätteninspektion nach Halberstadt, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Fahrenhorst, bisher in Leipzig, als Vorstand der Betriebsinspektion 3 nach Stettin, Storck, bisher in Breslau, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Hannover, Friederichs, bisher in Stargard i. Pomm., als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Köln, Schlegelmilch, bisher in Konitz, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Osterode i. Ostpr., Schepp, bisher im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Dortmund, Wilhelm Schmidt, bisher in Magdeburg, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Gera, Friedrich Lehmann, bisher in Köln, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Weissenfels, Bernhard Schaeffer, bisher in Gräfenthal, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Uelzen, Jahn, bisher in Wriezen, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Breslau, Curth, bisher in Wesel, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion nach Tarnowitz, Karl Schwarz, bisher in Erfurt, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion 2 nach Stargard i. Pomm., Matthaei, bisher in Lauterbach, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion 3 nach Bremen, Diesel, bisher in Hannover, an die Eisenbahndirektion in Berlin, Julius Biedermann, bisher in Beuthen O/S., als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion 3 nach Glogau, Karl Horstmann, bisher in Frankfurt a/M., als Vorstand der Bauabtheilung nach Lauterbach, Beermann, bisher in Kupferdreh, nach Dortmund zur Leitung des Bahnhofsumbaues daselbst, Berndt, bisher im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, als Vorstand der Bauabtheilung (für den Bau der Bahnstrecke Petersdorf-Ober-Pollaun) nach Hirschberg, Waechter, bisher in Königswusterhausen, zur Betriebsinspektion 1 Erfurt, Frahm, bisher in Hannover, und Herr, bisher in Breslau — beide nach Berlin zur Beschäftigung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Bindel, bisher in Cüstrin, an die Eisenbahndirektion in Bromberg, Pusch, bisher in Essen an der Ruhr, nach Gelsenkirchen zur Leitung des Bahnhofsumbaues daselbst, Schacht, bisher in Harburg, an die Eisenbahndirektion in Hannover, Prior, bisher in Wadern, zur Leitung der ausführlichen Vorarbeiten für die Neubaustrecke Hermeskeil-Kirchberg nach Hermeskeil, Oehlmann, bisher in Angerburg, als Vorstand der Bauabtheilung 2 nach Goldap, Loeffel, bisher in Geestemünde, als Vorstand der Bauabtheilung nach Harburg, Herzog, bisher im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, nach Eisenach zur Leitung des Bahnhofsumbaues daselbst, Lepère, bisher in Kattowitz, an die Eisenbahndirektion in Magdeburg, Bischoff, bisher in Magdeburg, als Vorstand der Bauabtheilung nach Bocholt, Schwenkert, bisher in Cosel, zur Betriebsinspektion in Waldenburg (für den Bahnhofsumbau in Dittersbach) und Pröbsting, bisher in St. Johann-Saarbrücken, als Vorstand der Bauabtheilung nach Dillingen; die Eisenbahnbauinspektoren Baum, bisher in Stendal, als Vorstand der Maschineninspektion 2 nach Hannover, Weinnoldt, bisher in Dirschau, als Vorstand der Maschineninspektion nach Leipzig, Simon, bisher in Elberfeld, als Vorstand der Maschineninspektion 2 nach Berlin, Wüstnei, bisher in Bromberg, als Vorstand der Werkstätteninspektion nach Posen, Leske, bisher in St. Johann-Saarbrücken, als Vorstand der Maschineninspektion nach Fulda, Reppenhagen, bisher in Wittenberge, als Vorstand der Maschineninspektion 4 nach Berlin, Liesegang, bisher in Stettin, als Vorstand der Maschineninspektion nach Weissenfels, de Haas, bisher in Köln, als Vorstand der Maschineninspektion 2 nach Duisburg, Unger, bisher in Schneidemühl, nach Grunewald als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst, Berthold, bisher in Münster i. W.. als Vorstand der Maschineninspektion nach Giessen und Wolfen, bisher in Allenstein, als Vorstand (auftrw.) der Maschineninspektion nach Wittenberge.

Es sind verliehen die Stellen von Eisenbahndirektionsmitgliedern: den bisherigen Inspektionsvorständen, und zwar den Regierungs- und Bauräthen Simon in Bromberg, Merten in Stettin, Karsch in Essen a. d. R., Brüggemann in Breslau, Schmedding in Essen a. d. R. und Falke in Königsberg i. Pr., letzterem unter Belassung in der Beschäftigung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Der Ober-Bau- und Ministerialdirektor a. D. Theodor Weishaupt ist im fast vollendeten 82. Lebensjahre am 6. d. Mts. verstorben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Konzession für die elektrischen Bahnen in Wien.** Nach langwierigen Verhandlungen ist mittelst Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 29. März d. J. die Konzessionirung des mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnnetzes in Wien erfolgt. In der Konzession wird der Gemeindevertretung der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien die nachgesuchte Konzession zum Bau und Betrieb eines einheitlichen, unter Einbeziehung und entsprechender Umgestaltung der von der genannten Gemeindevertretung zu erwerbenden, bisher nicht als Lokal- oder Kleinbahn konzessionirten Linien der Wiener Tramwaygesellschaft herzustellenden Netzes von mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinien ertheilt. Die Konzession enthält folgende bemerkenswerthe Bestimmungen:

Der Stadtgemeinde Wien als Konzessionärin werden die im Lokalbahngesetze angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt. Die Dauer der Steuerbefreiungen wird mit 25 Jahren, vom Tage der Konzession an gerechnet, mit der Maassgabe festgesetzt, dass die Steuerbefreiung für die alten, auf elektrischen Betrieb umzuwandelnden Tramwaylinien erst mit jenem Zeitpunkte wirksam wird, in welchem dieselben nach erfolgter Umwandlung dem elektrischen Betriebe übergeben werden.

Der Konzessionärin wird für die zu bauenden Linien sowie für die Nebenanlagen das Recht der Expropriation ertheilt.

Soweit für den Bau Privatstrassen oder Gründe des Hofärars beansprucht werden, ist die erforderliche Zustimmung zur Benutzung dieser Strassen oder Gründe einzuholen. Falls die Mitbenutzung der Gleise anderer Unternehmungen beabsichtigt wird, ist wegen Peagirung derselben mit der betreffenden Unternehmung ein Abkommen zu treffen.

Hinsichtlich der Beschaffung von Baumaterialien, Schienen und sonstigen Bahnbestandtheilen sowie sämmtlicher Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände aus inländischen Werken oder Fabriken, ferner betreffs der vorzugsweisen Beschäftigung inländischer Arbeitskräfte werden unter Bedachtnahme auf die diesfalls von der Konzessionärin getroffenen Vereinbarungen die entsprechenden Anordnungen in den Konzessionsbedingnissen getroffen werden.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen von Kanälen, Röhrenleitungen usw. seitens der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf einer Strecke der konzessionirten Bahnlinien für nothwendig erachtet würde, hat sich die Konzessionärin den einschlägigen Anordnungen der Behörden ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, für die Invaliditäts- und Altersversorgung der Bediensteten Vorkehrungen zu treffen und dem Verbande der österreichischen Lokalbahnen beizutreten, falls nicht für das Unternehmen eine eigene Pensionskasse gegründet wird. Die Konzessionärin ist ferner verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass das beim Betriebe der Pferdebahnlinien der Wiener Tramwaygesellschaft bisher beschäftigte Personal auch beim Betriebe der konzessionirten Bahnlinien in Verwendung bleibt, insoweit dies mit Rücksicht auf die geänderte Art der Betriebsführung durchführbar erscheint.

Bezüglich des Verhältnisses zum Staatstelegraphen ist bestimmt, dass der Staat dort, wo die staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen den elektrischen Bahnen räumlich im Wege stehen und wo dieselben bei Luftleitungen in einem Umkreise von 1 m in den starkstromführenden Draht fallen, verpflichtet ist, die Verlegung oder Sicherung der Leitungen durchzuführen, die übrigen Schutzvorkehrungen hat die Konzessionärin zu besorgen.

Die Dauer der Konzession mit dem im Eisenbahnkonzessionsgesetze ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen ist auf 90 Jahre festgesetzt. Die Konzession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen betrachtet werden, wenn die festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden.

Das im Eisenbahnkonzessionsgesetze normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der konzessionirten Eisenbahnlinien keine Anwendung.

Die Konzessionärin ist berechtigt, den Bau und den Betrieb der konzessionirten Eisenbahnlinien vorerst an eine zu diesem Zwecke mit dem Sitze in Wien zu errichtende Bau- und Betriebsgesellschaft nach Maassgabe eines der Genehmigung der Staatsverwaltung unterliegenden Vertrages zu überlassen. Für den Fall, als die Konzessionärin nach Ablauf oder nach Auflösung dieses Vertrages nicht beabsichtigen sollte, den Betrieb selbst zu führen, bleibt es der Konzessionärin vorbehalten, im Falle der Bewilligung seitens der Staatsverwaltung den Betrieb der konzessionirten Linien entweder neuerlich an die genannte Gesellschaft oder an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung ist das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Konzession, in

den Konzessionsbedingnissen oder in dem Gesetze auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Maassregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Konzessionsdauer die Konzession für erloschen zu erklären.

— **Beschleunigte Beförderung von Borstenviehsendungen.** Auf Veranlassung des Eisenbahnministeriums wurden zwischen den betheiligten Staatsbahndirektionen und Privatbahnverwaltungen Vereinbarungen getroffen, um die Beförderung der Borstenviehsendungen aus Galizien und der Bukowina nach Wien und Prag sowie nach allen westlich von Krakau, Oswieczim und Saybusch-Zywiec gelegenen Stationen zu beschleunigen. Hiernach werden die erwähnten Transporte seit 15. März d. J. mit täglich verkehrenden direkten Gütereilzügen befördert. Weitere Gütereilzüge verkehren nach Bedarf. Tag und Stunde des Abganges dieser Züge von den einzelnen Versandstationen sind in denselben mittelst Anschlages kundgemacht.

— Mit 1. Mai d. J. tritt bei der **Ostrau-Friedlander Eisenbahn** ein neuer, auf ermässigten Grundtaxen beruhender Personentarif in Wirksamkeit. Durch denselben erfahren unter anderem die Fahrpreise für Arbeiter eine Ermässigung um mehr als 40 %. Zufolge Aufforderung des Eisenbahnministeriums hat sich die Verwaltung der Ostrau-Friedlander Eisenbahn ferner bereit erklärt, die bestehenden Zugverbindungen in der Relation Ostrau-Friedeck durch Einlegung eines neuen Zugpaares zu vermehren, und steht die zur Aktivirung dieser Züge erforderliche Erweiterung der Gleiseanlagen in naher Aussicht.

— **Steuervorschreibung der Buschtêhrader Eisenbahn.** Aus der Steuerabstattung nach Maassgabe der im Jahre 1898 erfolgten Vorschreibung würde der Buschtêhrader Bahn eine Mehrbelastung von etwa 500 000 fl. erwachsen. Die Gesellschaft hat jedoch, wie bereits gemeldet wurde, gegen die Steuervorschreibung einen Rekurs an die Prager Finanzlandesdirektion eingebracht. In diesem Rekurse erhebt die Buschtêhrader Bahn dagegen Beschwerde, dass eine Reihe von Posten, die sie bei der Steuererklärung in Abzug gebracht hat, ihr von der Finanzbehörde nicht als Abzugsposten angerechnet wurden. Falls die Finanzlandesdirektion dem Rekurse stattgibt, würde die Steuer, die hierdurch der Buschtêhrader Bahn erspart wird, etwa 46 000 Gulden betragen.

— **Gegenseitiger Brandschaden - Versicherungsverband österreichischer Bahnen.** Im Jahre 1898 sind 470 Brandschadenfälle (um 68 mehr als im Vorjahre) zur Anzeige gebracht worden. Von diesen wurden 379 Fälle vollständig, 3 Fälle theilweise abgerechnet. Aus den früheren Jahren wurden 73 Brandschadenfälle abgerechnet. Die im Jahre 1898 abgerechneten Fälle wurden mit einem Gesammtschadenbetrage von 102 818 fl. liquidirt. Hiervon entfallen als vom Verbande nicht zu tragende Schadenpräzipua 1 290 fl. Von dem zu Lasten des Verbandes entfallenden Betrage von 101 528 fl. fallen auf das Konto für Gebäude und Objekte 63 848 fl., Inventargegenstände 5 813 fl., Personalmobilien 7 298 fl., Fahrbetriebsmittel 15 838 fl., Materialien 7 349 fl. und Güter 1 382 fl.

Da die noch nicht abgerechneten 88 (bezw. 91) Brandschadenfälle aus dem Jahre 1898 beiläufig eine Schadensumme von rund 20 000 fl. ergeben werden, so fallen auf das Kalenderjahr 1898 bezw. auf die in demselben erstatteten 470 Brandanzeigen Schäden im Betrage von etwa 60 000 fl., d. i. um etwa 62 000 fl. weniger als die im Jahre 1897 (einschliesslich der noch unabgerechneten 4 Fälle des Jahres 1897) erwachsene Gesammtschädenziffer von ungefähr 162 000 fl.

Der Durchschnittsbetrag der jährlichen Schadensumme aus den ersten 8 Jahren des Bestandes des Verbandes beträgt 121 816 fl.; es stellt sich somit das Jahr 1898 mit seiner beiläufigen Schadensumme von 60 000 fl. als ein ausserordentlich günstiges dar.

Die Anzahl der Verbandsmitglieder hat sich im Jahre 1898 durch die mit 1. September 1898 erfolgte Aufnahme des „Niederösterreichischen Landeseisenbahnamtes" auf 20 erhöht.

— **Beseitigung von Uebelständen auf den Wiener Frachtenbahnhöfen.** Die Wiener Handelskammer beschäftigte sich kürzlich mit den angeblich bestehenden Uebelständen auf den Wiener Güterbahnhöfen und beschloss, eine Eingabe an das Eisenbahnministerium zu richten, welche darauf hinweist, dass die Uebernahme der Güter auf den Wiener Bahnhöfen ohne besondere Bescheinigung, wie z. B. Quittungsbücher, geschieht und kein Nachweis dafür gegeben ist, ob ein Gut von den Bahnorganen thatsächlich übernommen wurde. Die erfolgte Uebernahme kann erst ersehen bezw. bewiesen werden, wenn die Frachtdokumente, insbesondere der Aufnahmeschein oder das Duplikat, welche inzwischen bereits bei der Aufgabekasse zur Behandlung gelangen, dem Aufgeber ausgehändigt werden, was oft erst nach langer Zeit geschehe.

Die Handelskammer schlägt vor, dem Aufgeber sogleich bei thatsächlicher Uebernahme der Güter eine für den Nothfall genügende Bescheinigung einzuhändigen, welche die unumgänglich nothwendigen Daten über den Adressaten, Bestimmungsort usw. enthält. Diesfalls behelfen sich manche Bahnen durch Ausgabe sogen. Passnummern (Frachtbriefnummernzettel).

Die Handelskammer beantragt auch, die tägliche Abrechnung mit den grösseren Verfrachtern im Kontokorrentwege mit der Begleichung im Giroverkehre einer grösseren Anstalt (Giro- und Kassenverein oder Postsparkasse) und regt schliesslich die Anlage von Bordereaux für die ständigen Verfrachter an, um den heutigen Ausgleich mit Baargeld hinsichtlich der einzuhebenden Frankaturen und auszuzahlenden Baarvorschüsse durch Gutschriften und Belastungen zu ersetzen. Der Aufgeber wäre nur rechtzeitig vom Saldo in Kenntniss zu setzen.

— **Bau und Unterstützung von Lokalbahnen in Böhmen in 1898.** Aus dem Berichte des böhmischen Landesausschusses an den Landtag ist zu entnehmen, dass bis Ende 1898 insgesammt Lokalbahnen in einer Gesammtlänge von 1 435 km mit einem Gesammtanlagekapitale von 81 840 000 fl. (56 668 fl. für 1 km) durch das Land Böhmen sichergestellt bezw. unterstützt worden sind. Die Jahresleistung des Landes beläuft sich im ganzen auf 1 701 102 fl. (1 182 fl. für 1 km). Wird als Grundlage der Landesumlage die für das Jahr 1899 berechnete Gesammtsumme der direkten Steuern mit 30 746 000 fl. angenommen, so repräsentirt die aus der Lokalbahnförderung dem Lande erwachsende Nominaljahresbelastung eine Landesumlage von 5,53 %.

Was das vom Landesausschusse für das Jahr 1899 in Vorschlag gebrachte Programm anbelangt, so ist zunächst beantragt, dass im Sinne des vom Landeseisenbahnrathe ausgesprochenen Wunsches, der Landesausschuss möge Bestrebungen auf Einführung des elektrischen Betriebes für den Personenverkehr auf den Lokalbahnen bestens und auch materiell unterstützen, weil hierdurch der Verkehr gehoben würde und die Betriebskosten herabgesetzt werden könnten, wird der Landesausschuss beauftragt, die zur Förderung der Versuche behufs Einführung des elektrischen Betriebes auf den vom Lande garantirten Lokalbahnen erforderlichen Maassnahmen zu treffen.

In Bezug auf neue Bahnprojekte soll u. a. der Landesausschuss ermächtigt werden, dem Unternehmen der Lokalbahnen Brunnersdorf-Kaaden-Willonitz und Radonitz-Duppau eine Landesunterstützung zu gewähren, und die Regierung aufgefordert werden, diesem Unternehmen im Bedarfsfalle eine Unterstützung in einem solchen Betrage zuzusichern, welcher nothwendig ist, um die Interessentenbeiträge auf 25 % des Nominalbauaufwandes zu ergänzen.

Ferner soll der Landesausschuss ermächtigt werden, dem Unternehmen der Lokalbahn Jenschowitz-Libochowitz die Landesgarantie für ein jährliches Reinerträgniss bis zum Höchstbetrage von 69 860 fl., welche einer 4 % Verzinsung und der Tilgungsquote des dem genannten Unternehmen von der Landesbank des Königreiches Böhmen zu bewilligenden Eisenbahndarlehens entspricht, zuzusichern. Diese Zusicherung ist an die Bedingung geknüpft, dass der Staat und die Interessenten zusammen oder einer dieser Theile allein, Stammaktien der für die genannte Lokalbahn zu bildenden Aktiengesellschaft im Betrage von mindestens 710 200 fl. im vollen Nennwerthe übernehmen.

— Der oberösterreichische Landtag sprach sich neuerdings dahin aus, dass die von Liezen über den Pyhrn durch das Kremsthal geführte Bahn die kürzeste und vortheilhafteste Verbindung Triests mit dem Nordwesten der Monarchie wäre. Die Petition, betreffend den Bau der **Bahn Klaus-Liezen,** wurde der Regierung zur Berücksichtigung abgetreten und zugleich der Landesausschuss aufgefordert, die Regierung zur Inangriffnahme des Baues der Bahn Klaus-Liezen zu veranlassen.

— **Attentate auf die Ueberetscherbahn.** Das Bahngleise der Ueberetscherbahn wurde wiederholt mit Steinen belegt, so dass nur die grösste Vorsicht der Maschinenführer Unglücksfälle verhinderte. Diese Attentate häuften sich in der Gemeinde Eppan in der letzten Zeit derart, dass die Ueberetscherbahn eine Prämie für die Ergreifung der Thäter ausschrieb. Die betreffende Kundmachung wurde von der Gemeinde amtlich verlautbart.

— **Die elektrische Stadtbahn in Olmütz** ist dieser Tage feierlich eröffnet und dem Verkehr übergeben worden. Die Bahn wurde von der Firma Siemens & Halske mit einem Kostenaufwande von etwa 320 000 fl. hergestellt.

— **Errichtung von Rollfuhrunternehmungen.** Laut Kundmachung der Staatsbahndirektion Olmütz wurden mit 1. April auf Grund der Bestimmungen des § 68 des Betriebsreglemts in den Stationen Jägerndorf, Olmütz-Stadtbahnhof und Olmütz Rollfuhrunternehmungen errichtet.

— Der **Bund österreichischer Industrieller** hat vor kurzem eine **Vertrauensmännerversammlung** aus allen Theilen des Reiches einberufen. Es wurde hierbei beschlossen, eine Eingabe an die Regierung zu richten, in welcher die Wünsche der Industriellen dargelegt werden und die Stellungnahme zu dem ausserparlamentarischen Regime präzisirt wird. In dieser Eingabe werden bezüglich des Verkehrswesens folgende Forderungen gestellt:

„1. Eine Reform des Gütertarifwesens durch Einführung eines gleichmässigen, das gegenwärtige Tarifchaos beseitigenden Tarifsystems, wobei auf entsprechende Herabsetzung der Importtarife für Roh- und Hilfsstoffe der Industrie und der Exporttarife für fertige Fabrikate zu achten wäre.

2. Inangriffnahme des Baues der von der Gesammtindustrie geforderten Wasserstrassen.

3. Einflussnahme auf die Tarife des österreichischen Lloyd im Sinne einer Verbilligung derselben.

4. Herstellung einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest."

— **Reform der Unfallversicherung.** Der Industrielle Klub in Wien beschäftigte sich in seiner letzten Sitzung mit einer Reform der Arbeiterunfallversicherung. Es wurde hierbei auf die stetige Zunahme der entschädigungspflichtigen Unfälle hingewiesen, die seit dem Bestehen der Unfallversicherung von 81,9 auf 144,5 für 10 000 Arbeiter gestiegen sind. In den Mittelpunkt der Reform wäre deshalb die Unfallverhütung zu stellen. Das Zweitwichtigste wäre die möglichst rasche Entschädigung der Verunglückten. Diese beiden Hauptbedingungen werden am sichersten erreicht, wenn Organisation und Leitung in die Hände der Betheiligten, das ist der Berufsgenossen, gelegt werden. Dann verliert auch die Frage, ob Deckungs- oder Umlageverfahren, sehr an Bedeutung. Das Beispiel der Eisenbahnen zeige, dass Berufsgenossenschaften besser als territoriale Anstalten verwalten (4,4 % gegen 10,8 % der Versicherungsbeiträge). Als Hauptgruppen wären Eisenbahnen, Montan- und Eisenindustrie, Textilindustrie, Baugewerbe und gemischte Klassen in Aussicht zu nehmen. Wenn nothwendig, könnten territoriale Unterabtheilungen gebildet werden. Der Klub beschloss eine diesbezügliche Eingabe an die Regierung.

— **Oesterreichischer Lloyd.** Die Bilanz für das Jahr 1898 weist ein Betriebsergebnis von 2 529 952 fl. aus. Bei einem Mehrdurchlauf von 15 139 Seemeilen wurde ein Bruttomehrertrag von 1 150 827 fl. erzielt. Für Abschreibungen an dem Schiffsparke wurden 1 271 750 fl. verwendet und in den Assekuranzfonds 147 796 fl. hinterlegt. Das Reinerträgniss stellt sich auf 514 287 fl., demnach um 111 892 fl. günstiger als im Vorjahre. Das verhältnissmässig geringe Mehrerträgniss gegenüber der bedeutenden Mehreinnahme aus dem Verkehre erklärt sich dadurch, dass die Kosten der Kohlenbeschaffung um 798 fl. gestiegen sind, und zwar zum Theil infolge der aus Anlass der Kohlenarbeiterstrikes enorm gestiegenen Preise der englischen Kohle im Jahre 1898, zum Theil infolge des Mehrverbrauches von Kohlen, hervorgerufen durch die Inbetriebsetzung grosser Dampfer. Endlich hat auch die bedeutend erhöhte Güterverfrachtung eine wesentliche Steigerung der Betriebskosten zur Folge gehabt. Es wurde beschlossen, in dem gesellschaftlichen Arsenale eine Erweiterung und Vervollkommnung der Werkstätten vorzunehmen, um den gesteigerten Anforderungen des Schiffsbaues besser entsprechen zu können.

— **Die Reform des ungarischen Vizinalbahnwesens.** Im wirthschaftlichen Programm des gegenwärtigen ungarischen Ministeriums nimmt die Reform des Vizinalbahnwesens eine hervorragende Stelle ein und ist es die Absicht des Handelsministers, die Vorlage des hierauf bezüglichen Gesetzentwurfes baldigst fertig zu stellen. Ein Entwurf ist bereits unter dem früheren Handelsminister ausgearbeitet worden und war dabei die Gewährung einer beschränkten Zinsengarantie für die zu erbauenden Lokalbahnen in Aussicht genommen, allerdings ohne dass jedoch diesbezüglich ein Einvernehmen mit dem Finanzministerium stattgefunden hätte. Bei der neuen Ausarbeitung wird, wie der „Pester Lloyd" mittheilt, die staatliche Garantie fallen gelassen und die Unterstützung des Staates in anderer Form vorgesehen werden. Sobald der Gesetzentwurf fertiggestellt sein wird, will der Handelsminister eine Enquete von Fachmännern zur Durchberathung desselben einberufen.

— **Eisenbahninternat in Szolnok.** Die ungarischen Staatsbahnen unterhalten in Szegedin und in Kaposvár Internate, in welchen die Kinder von Eisenbahnbeamten erzogen und unterrichtet werden. Nun haben auch die in Szolnok stationirten Eisenbahnbeamten nachgesucht, dass ein solches Eisenbahninternat oder wenigstens eine besondere Schule für Kinder von Bahnbeamten in Szolnok errichtet werde. Es ist, wie der „Pester Lloyd" erfährt, begründete Aussicht vorhanden, dass diesem Wunsche noch in diesem Jahre Rechnung getragen werde.

— **Vermehrung des Güterwagenparkes der ungarischen Staatsbahnen.** Bekanntlich haben die ungarischen Staatsbahnen von der Internationalen und der Allgemeinen Wagenleihgesellschaft sowie von der ungarischen Verkehrsaktiengesellschaft zusammen 4 300 Güterwagen gemiethet, bezüglich welcher es den ungarischen Staatsbahnen, nach Ablauf einer vierjährigen Miethsdauer, freisteht, von dem Ablösungsrechte, und zwar zu einem bereits bei Beginn der Miethsdauer festgesetzten Preise, Gebrauch zu machen. Wie mitgetheilt wird, ist der Uebergang der vorerwähnten 4 300 Stück Güterwagen in das Eigenthum der ungarischen Staatsbahnen vor Ablauf der vierjährigen Miethe in ernste Erwägung gezogen worden und wird es von den sowohl im Schosse der ungarischen Staatsbahnen als bei den Leihgesellschaften aufzustellenden Berechnungen, betreffend die Höhe des Ablösungspreises, abhängen, ob sich die Absicht der Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen wegen Vermehrung des eigenen Fahrparkes verwirklichen lässt. Vom finanziellen Standpunkte erschiene es vortheilhaft, die für eine Reihe von Jahren angemietheten Wagen in festes Eigenthum der ungarischen Staatsbahnen zu übernehmen, zumal, wenn die für die restliche Vertragsdauer entfallenden Reparaturkosten, welche nach dem Miethsvertrage zum Theil von den vermiethenden Gesellschaften zu tragen wären, von dem Ablösungspreise in Abschlag gebracht werden.

— **Erhebung von Gebühren für Benutzung des Schifffahrtkanals am Eisernen Thor.** Zur Deckung der Kosten der Regulirung des Eisernen Thores, welche durch das Mandat des Berliner Kongresses an Ungarn übertragen wurde, ist Ungarn vom Kongresse ermächtigt worden, von den Schiffen, welche den Kanal passiren, besondere Gebühren einzuheben. Die ungarische Regierung hat, wie gemeldet wird, bereits einen **Gebührentarifentwurf** ausgearbeitet und denselben im Wege des Ministeriums des Aeussern den Regierungen der übrigen Uferstaaten der Donau übermittelt; die geplanten Abgaben sollen bereits vom 1. Mai d. J. ab erhoben werden. Nach dem von der ungarischen Regierung den Uferstaaten vorgelegten Entwurf (in einer demselben beigegebenen Motivirung beziffert die ungarische Regierung die bisherigen Kosten der Regulirung mit 18 718 000 fl.) wird der regulirte Donauabschnitt tarifmässig in zwei Theile getheilt, und zwar: a) in den Abschnitt Turn-Severin-Orsova und b) den Abschnitt Orsova-Moldava. Von den durch beide Abschnitte verkehrenden Schiffen sollen nachstehende Gebühren eingehoben werden: 1. von jedem leer oder beladen verkehrenden Frachtendampfer oder Schleppschiff, Ruderschiff oder Barkasse auf Grund der im kubischen Certifikate des betreffenden Wasserfahrzeuges ersichtlich gemachten vollen Ladungs- bezw. Tragfähigkeit pro Tonne à 1 000 kg 20 Heller; 2. für die auf Dampf- oder Schleppschiffen, Ruderschiffen, Barkassen und sonstigen Wasserfahrzeugen untergebrachten Waaren für je 100 kg 18 Heller; 3. für Kohlen (Anthracite, Braunkohlen, Liguite), Bruchsteine, Kies, Cement, Kalk, Brennholz, Düngersorten und rohes Steinöl für je 100 kg 6 Heller. Die nach festem Fahrplane verkehrenden und wöchentlich mehr als eine regelmässige Tour zurücklegenden Personendampfer haben für die auf ihnen untergebrachten Waaren den unter 2. festgesetzten vollen Tarifsatz, dagegen für ihre Tragfähigkeit blos 50 % des im Punkte 1 festgesetzten Tarifsatzes zu bezahlen. Wenn ein Schiff nur durch einen der oben erwähnten zwei Theile des regulirten Donauabschnittes verkehrt, so soll von demselben die Hälfte der unter 1. und 2. festgesetzten Taxen eingehoben werden. Im Interesse der Entwickelung des Donauverkehres wäre wohl eine Ermässigung dieser Sätze zu wünschen.

Niederlande.

— **Eisenbahnarbeiterschutz.** Ein königliches Dekret vom 9. Februar d. J., dessen Bestimmungen am 1. Oktober d. J. in Kraft treten, bestimmt, dass Arbeiter auf Bahnstationen (Weichenwärter, Signalleute usw.) nicht länger als 10 Stunden innerhalb 24 Stunden beschäftigt werden dürfen. Für andere Bahnarbeiter wird eine Maximalarbeitszeit von 16 Stunden fixirt, doch dürfen sie innerhalb dreier Tage nicht länger als 42 Stunden oder in 14 Tagen nicht länger als 168 Stunden beschäftigt werden. Zwischen zwei Arbeitszeiten muss eine wenigstens zehnstündige Ruhepause gestattet werden und ausserdem hat jeder Eisenbahnarbeiter Anspruch auf 26 Ruhetage im Jahre, wovon wenigstens acht auf einen Sonn- oder Feiertag zu fallen haben.

Vereinsausland.

— Die ordentliche Generalversammlung der **Pilatusbahngesellschaft** vom 23. März d. J. hat die Jahresrechnung für 1898 genehmigt und nach Antrag des Verwaltungsrathes die Ausrichtung einer Dividende von 5 % = 25 Frcs. für die Aktie beschlossen.

— **Guyer Zeller**, der am Ostermontag infolge einer Lungenentzündung verschied, war ursprünglich Inhaber grosser Baumwollspinnereien und trat dann als Grossaktionär in die Verwaltung der schweizerischen Nordostbahn, auf die er maassgebenden Einfluss ausübte. Der Bau der Jungfraubahn, den er mit so grosser Thatkraft betrieb, wird durch seinen Tod vermuthlich nicht gestört werden.

— Wie bereits in Nr. 25 S. 417 d. Ztg. mitgetheilt, wurden am 16. März im Gotthardtunnel Proben mit dem Apparat für küstliche **Tunnelventilation (System Saccardo)** in Anwesenheit des Erfinders veranstaltet und hatten dieselben einen glänzenden Erfolg, da es gelungen ist, mit nur einem Drittel der vorhandenen, verfügbaren Kraft im 15 km langen Tunnel in nur 2 Stunden den schlechten Zustand der Luft zu einem ausgezeichneten umzuwandeln. Damit wurde der aufgetauchte Zweifel behoben, ob der Apparat auch in Tunneln von bedeutenderer Länge seine Wirkung voll auszuüben imstande sei. — Auch in Italien wird der Saccardo'sche Lüftungsapparat weitere Anwendung finden; die Mittelmeerbahn will einen solchen provisorisch (bis zur Einführung des elektrischen Betriebes auf den Bahnlinien zwischen Genua und Ronco Scrivia) in den beiden Giovitunneln und die Südbahn in verschiedenen Tunneln der Linie Bologna-Pistoia, wo der erste Versuch mit dem Apparat stattgefunden hatte, aufstellen.

— Mit einem Kapital von 10—12 000 000 L. soll — wie gemeldet wird — eine **italienische Eisenbahnwagenleihanstalt** errichtet werden, angeblich unter Führung der Banca Commerciale Italiana.

— Wie der „B. B.-Ztg." aus Sofia gemeldet wird, soll am 13. d. Mts. die 84 km lange **Eisenbahnlinie Roman-Plewna** dem Verkehre übergeben werden; am gleichen Tage soll auch die Betriebseröffnung auf dem Strange von **Plewna** nach **Samowit** (an der Donau) stattfinden. Behufs Herstellung eines direkten Verkehres zwischen Sofia und Bukarest mit Benutzung dieser Linie hat die bulgarische Regierung mit der Verwaltung der rumänischen Donau - Schifffahrtsgesellschaft Unterhandlungen eingeleitet.

— Es bestätigt sich, dass die **anatolische Eisenbahngesellschaft** beabsichtigt, die **Smyrna - Aidin - Eisenbahn** zu erwerben. Bereits hat in einem Schreiben an die Verwaltung dieser Gesellschaft, die am 29. März ihre Generalversammlung in London abhielt, Direktor Dr. Siemens von der Deutschen Bank nähere Vorschläge gemacht, auf die vermuthlich die Gesellschaft eingehen dürfte, denn die Smyrna-Aidinbahn bedarf ohnehin der Sanirung. Bei einem Aktienkapital von rund 18 000 000 *M.* hat sie eine Schuldenlast von nahezu 57 000 000 *M.* Im letzten Jahre waren überdies die Betriebsergebnisse besonders ungünstig. Zur Begründung seines Angebotes führte Dr. Siemens an, dass die Identität der Interessen der beiden Eisenbahnen zu einer starken Vermehrung ihrer Einnahmen führen werde. Falls nicht etwa die englische Regierung zu Gunsten der Smyrna-Aidinbahn eingreift, wird sie schon im Interesse ihrer Aktionäre sich unter deutschen Einfluss begeben müssen.

— Der Bau der **Sudanbahn** schreitet ausserordentlich schnell fort. Wieder wird jetzt, wo das Terrain eben ist, täglich eine Strecke von 200 m in der Hauptsache gebaut. Die Erdarbeiten sind bis 50 km südlich vom Atbara vorgerückt. Für den Bau der grossen Eisenbahnbrücke über den Atbara hat die Regierung ein Abkommen mit Italien getroffen, auf Grund dessen das Material über Eritrea eingeführt werden darf — eine wesentliche Verkürzung des Weges. Auch Eingeborene aus italienischem Gebiete sollen bei dem Bau in grosser Zahl Verwendung finden, da die Kräfte im Lande nahezu nicht mehr ausreichen, denn gleichzeitig hat John Aird für seinen Nildamm Hunderte von Arbeitern eingestellt. Eine Arbeit soll nicht unter der anderen leiden und daher werden Auswege gesucht und auch gefunden, um sowohl die Bahn wie den Damm zu fördern. Im November soll der erste Eisenbahnzug in der früheren Hauptstadt des Mahdi eintreffen. Eine gewaltige Arbeit — der Plan Ismail Paschas, den Lord Kitchener nun zur Ausführung gebracht hat — wird dann vollendet, ganz Nordostafrika dem Verkehr geöffnet sein. Khartum wird eines der wichtigsten Handelscentren Mittelafrikas werden, und zugleich im Anschlusse an die modernen Schulen für die Eingeborenen der Ausgangspunkt für eine neue Civilisation Oberägyptens. Die Fortführung der Bahn über Khartum hinaus ist zur Zeit noch nicht geplant. Durch die jahrelange Vernachlässigung der Schifffahrt auf dem Nil hat der Sszedd, die schon geschilderte feste Pflanzenbarre, den Wasserweg im wesentlichen versperrt. Hier muss erst Wandel geschaffen werden.

— **Schifffahrt auf dem Kongo und dessen Zuflüssen.** Die Eröffnung der Kongo-Eisenbahn Matadi-Stanleypool hat den Pool zum Mittelpunkte der ganzen Schifffahrt, der Personen- und Waarenbeförderung nach dem Oberkongo, dem deutschen Südkamerun, dem französischen Kongo, nach der Sanga und dem Ubangi gemacht. Um den Eisenbahndienst durch den Anschluss einer geregelten Schifffahrt zu fördern, hat — was für die deutschen Kolonialkreise bemerkenswerth ist — der Kongostaat Schifffahrt und Fahrzeiten also geordnet: Die grossen Dampfer von 250 t „Brabant" und „Hennegau" befördern Personen und Güter zwischen dem Poole und Bumba, an der Mündung des Itimbiri; Fahrzeit für Hin- und Rückfahrt 27 Tage. Ausserdem befördern nur Waaren ein Bugsirschiff und Leichterschiff von zusammen 500 t. Bald treten noch hinzu für die Personenbeförderung der Schnelldampfer „Kampanaer" und ein zweites Bugsir- und Leichterschiff. Zwischen Bumba und den Stanleyfällen fährt der Dampfer „Stanley" von 35 t mit 10 Tagen Fahrzeit hin und zurück. Auf dem Itimbiri zwischen Bumba und Ibembo, wo die Schiffbarkeit dieses Zuflusses aufhört, fährt der Dampfer „Florida" mit sieben Tagen Fahrzeit hin und zurück. Zwischen dem Stanleypoole und den Stationen des Kassaibeckens versehen vier Dampfer von 40 t den Dienst, von denen zwei den Sankuru bis Luoambo, zwei die Lulua bis Luebo hinauffahren. Zwischen dem Poole und dem Kwango fährt der Dampfer „Schagerstrom" mit 15 Tagen Fahrzeit bis Muene = Kundi und zurück nach dem Poole, an dem gegenwärtig drei neue kleine Staatsdampfer vom Stapel gelassen werden.

Allgemeines.

— **Ein unbemerkt verlorener Güterwagen.** Dass aus der Mitte eines fahrenden Güterzuges ein Wagen verloren gehen kann, ohne dass die Zugbeamten etwas davon merken, ist ein Ereigniss, dass wohl nur in Amerika möglich ist. Es soll sich nach der in Chicago erscheinenden Zeitschrift „Railway and Engineering Review" am 15. Februar d. J. Nachts bei einem Zuge der Chicago-Alton-Eisenbahn wirklich zugetragen haben. Dieser Zug führte 29 Wagen, von denen die ersten 15 mit Luftdruckbremse ausgerüstet waren. Am 11. Wagen brach ein Rad; der Wagen entgleiste und fuhr noch etwa fünf Längen weiter, worauf sich die selbstthätigen Kuppelungen lösten und der Wagen soweit zur Seite lief, dass er ganz ausserhalb der Umgrenzungslinie der übrigen Fahrzeuge stand. Die Luftdruckbremse brachte die beiden getrennten Zugtheile weiterhin zum Stehen, den folgenden Theil jedoch erst, nachdem er den vorderen eingeholt und sich mit ihm selbstthätig wieder gekuppelt hatte. Der Zugführer ging den Zug entlang, um nach der Ursache der Störung zu sehen, fand aber nichts weiter als die Unterbrechung in der Bremsluftleitung. Er kuppelte daher die Schlauchenden und fuhr ruhig weiter. Der mit Steinkohlen beladene Wagen wurde erst am folgenden Morgen von dem Bahnmeister auf der Strecke aufgefunden. Der Kasten war zerstört, die Drehgestelle dagegen waren völlig unversehrt. Die Kuppelungen waren nach dem Muster „M. C. B." (Master Car Builders) ausgeführt. Der Bericht über dies Vorkommniss soll aber nicht etwa von einer Bezugsquelle für solche Kuppelungen ausgehen, sondern auf einer „amtlichen" Mittheilung der betreffenden Eisenbahnverwaltung beruhen.

(„Centr.-Bl. der Bauverw.").

— **244 km Eisenbahn in 1¼ Jahr gebaut** zu haben, kann sich eine französische Industriegesellschaft rühmen. Die Gesellschaft ist zur Ausbeutung der Phosphatlager bei Gassa im tunesischen Hinterlande gegründet worden und begann am 3. September 1897 den Bau einer Eisenbahn, um die erworbenen Minerallager durch die Wüste hindurch mit der Küste zu verbinden. Es waren nicht weniger als 244 km Bahnlinie in einem Lande herzustellen, das von natürlichen Hilfsmitteln entblösst und dazu von feindseligen Nomaden bewohnt ist, dabei fehlte jede Unterstützung seitens der Regierung, sei es durch Geld oder sei es durch Hilfsmannschaften und Truppen. Trotz dieser Schwierigkeiten war die Bahn nach 15 Monaten am 30. Dezember v. J. vollendet und von diesem Tage an verkehren die Lastzüge auf dem ganzen Schienenwege. Man hat durchschnittlich genau 500 m Gleis an jedem Tage gelegt, alle Erdarbeiten, Entwässerungen, Uebergangsbauten usw. eingerechnet. Nach dem

System, das der russische General Annenkoff beim Bahnbau in Turkestan eingeführt hatte, wurde mit einem einzigen Bauplatze vorgerückt, die fertiggestellten Strecken wurden alsbald von einem Zuge befahren, der das weitere Material heranführte. In diesem Tempo liesse sich die Bahn durch die ganze Wüste Sahara, von deren Aussichten jetzt in Paris so viel Wesens gemacht wird, in sechs Jahren bauen, wenn der Bau nur von einer Seite in Angriff genommen würde. Deutsche Fachleute werden gegen eine solche Schnelligkeit im Eisenbahnbau einige Bedenken hegen.

— **Das Telephon ohne Draht.** Nachdem der junge italienische Ingenieur Marconi einen Telegraphen ohne Draht konstruirt hat, hat jetzt wieder ein Italiener für das Telephon eine ähnliche Erfindung gemacht. Der sizilianische Professor Mario Russo hat nämlich einen Apparat hergestellt, durch den sich die Schiffe in Verbindung setzen können, ohne sich der üblichen semaphorischen Zeichen zu bedienen. Die neue Erfindung beruht auf der hervorragenden Fähigkeit des Wassers, die Töne auf grosse Entfernung und mit grosser Schnelligkeit fortzupflanzen. Das Ohr eines Badenden kann z. B. unter Wasser den Zusammenstoss zweier Schiffe durch die Vibrationen des Wassers wahrnehmen, selbst dann, wenn die Schiffe weit entfernt sind. Professor Russo hat sich nun gesagt, dass, wenn das menschliche Ohr jene tönenden Schwingungen wahrnehmen kann, ein Apparat von grösserer Empfindlichkeit jene Schwingungen mit noch grösserer Deutlichkeit empfinden müsste. Auf Grund dieser Theorie hat Professor Russo einen Apparat konstruirt, den er als Sammler der unterseeischen Töne bezeichnet. Dieser Apparat fängt die empfundenen Töne auf und pflanzt sie bis zur Kommandobrücke fort, indem er auch bezeichnet, woher diese Töne kommen. Ein grosses Hinderniss bildeten das Brausen des Meeres und der Lärm der Maschine des betreffenden Schiffes; aber auch diese Schwierigkeit wurde überwunden, und die Resultate der in Neapel und Genua gemachten Experimente waren höchst befriedigend. In einer Entfernung von 7 km vermochte „das Telephon ohne Draht“, so nannte der Erfinder seinen neuen Apparat, ein sich näherndes oder vorüberfahrendes Schiff zu signalisiren und sogar dessen Route anzugeben. Bei nächtlicher Dunkelheit wird also der neue Apparat imstande sein, den Kriegsschiffen das Nahen eines feindlichen Schiffes anzuzeigen und so auch die Ueberraschungen der Torpedoboote und der unterseeischen Schiffe zu vereiteln. Professor Russo wurde schon vom Herzog von Genua, dem fürstlichen Admiral, empfangen, der sich voller Bewunderung über die neue Erfindung aussprach.

— **Telegraphie ohne Draht.** Aus Calais wird berichtet, dass der Telegraph ohne Draht am 29. März d. J. zwischen Frankreich und England mit entscheidendem Erfolg gearbeitet hat. Herr Marconi leitete die Versuche selbst. Am 27. März wurden die Apparate nach Boulogne und von dort nach Chalet d'Artois gebracht. Daselbst war ein Haus als Telegraphenstation eingerichtet worden und ein hoher Mast wurde für die Aufnahme der Telegramme erbaut. Die neulich während des grossen Sturmes zwischen der Goodwinsandbank und dem nächsten Leuchtthurm gewechselten Depeschen, welche die Rettung eines Schiffes ermöglicht hatten, spornten zur Erweiterung der Versuche an. Das Kap Griznez war anfangs als Empfangsstation gewählt, dann aber das Chalet ausgesucht worden. Die Stelle liegt unweit des Punktes, an welchem das englische Kabel französischen Boden berührt. Die Entfernung vom South-Forelandleuchtthurm bis nach Chalet beträgt 36 km. Marconi setzte seinen Apparat auf dem englischen Leuchtthurm selbst in Thätigkeit. Auf der französischen Seite nahmen Graf du Pontavice, Hauptmann Ferrie und Voisenet die Drahtung entgegen. Punkt 5 Uhr begann der Apparat zu depeschiren und prompt wurde Frage und Antwort quer durch die Lüfte berichtet. Eine ganze Stunde währte der drahtlose Verkehr zwischen den beiden Küsten und unabhängig von dem stürmischen Wetter wurden alle Meldungen mit grösster Genauigkeit übermittelt.

Im französischen Ministerrath erklärte der Kriegsminister Freycinet, dass die oben erwähnten Versuche mit der Telegraphie ohne Draht bisher erfolgreich verlaufen wären und fortgesetzt würden.

— **Ein Telegraphenkabel um die Erde** wird nach dem „Prometheus“ in englischen Kreisen geplant. Das Kabel soll in Vancouver (Britisch-Kolumbien) beginnen und über die Fidschiinseln nach der Norfolkinsel (zwischen Neu-Kaledonien und Neu-Seeland) gehen. Hier soll sich ein Kabel nach Neu-Seeland abzweigen, während die Hauptlinie nach dem Festland von Australien geführt wird. An die australische Landlinie, die bis Albany am King Georgesund geht, soll sich ein Kabel anschliessen, das über Mauritius nach Afrika gelegt wird, ob nach Natal oder nach Kapstadt, ist noch zweifelhaft. Die Weiterführung von Kapstadt geht über Sankt Helena, Ascension, Barbados nach den Bermudasinseln, wo das bereits vorhandene Kabel nach Halifax (Neu-Schottland) erreicht und damit der Anschluss an die Ostküste von Nordamerika gewonnen wird. Die ganze Strecke erfordert etwa 42000 km Kabel; die Kosten sind auf 100—120000000 ℳ zu veranschlagen.

Gerichtsentscheidungen.

— **Haftung bei Ueberfahren von Hunden.** Von zwei neben einem elektrischen Motorwagen auf öffentlicher Strasse sich balgenden Hunden läuft der eine plötzlich zwischen die Schienen und wird überfahren. Ein solches Ueberholen konnte der Wagenführer nicht voraussehen, es liegt demnach eine Fahrlässigkeit seinerseits nicht vor.

„Der Nachweis des Verschuldens hätte dem klagenden Eigenthümer des Hundes obgelegen, denn sowohl nach der ganzen Verkehrseinrichtung, als auch nach den für das Strassenbahnwesen geltenden öffentlich-rechtlichen Vorschriften darf die Bahnverwaltung beanspruchen, dass bei Annäherung des Strassenbahnwagens jegliches Verkehrshinderniss, insbesondere auch Hunde, rechtzeitig von den Gleisen entfernt werden. Thut dieses der Hundebesitzer oder der diesen vertretende Hundeführer nicht, so setzt er sich der Trambahn gegenüber ins Unrecht, dessen Folgen er sich selbst zuzuschreiben hat, soweit ihm dabei eine eigene Nachlässigkeit vorzuwerfen ist. Er würde sogar unbedenklich für Schaden haften, der durch einen solchen Zusammenstoss mit dem Motorwagen erwüchse, ebenso wie der Hirt für den Ochsen, den er auf dem Gleise weiden lässt und der dadurch einen Eisenbahnzug gefährdet, denn in dem Augenblick, in dem der Motorwagen durch Klingelzeichen oder sonstwie seine Annäherung bemerklich macht, ist ihm ausschliesslich der erforderliche Raum auf und neben den Gleisen vorbehalten. Selbst wenn daher eine Nachlässigkeit des Wagenführers angenommen werden könnte, würde weiterhin zu prüfen sein, ob nicht gleichzeitig eine Unachtsamkeit des Hundeführers vorgelegen hat, die der Eigenthümer nach Art. 1384 Code civil ebenso zu vertreten hat wie die Trambahn die Unachtsamkeit ihres Wagenführers, und ob nicht ohne die erste Unachtsamkeit der schädliche Erfolg vermieden worden wäre, d. h. ob die Schuld, die wirkende Ursache des Verlustes, auf die Unachtsamkeit des Hundeführers zurückzuführen ist.“

(Amtsgericht Mülhausen i. E., Urtheil vom 24. Dezember 1898, Sache Petit gegen Tramway.) W. C.

Zur Sammelgutfrage

geht uns aus Leserkreisen folgende Mittheilung zu:

Mit grossem Interesse habe ich im vorigen Jahre in Ihrem geschätzten Blatte die Artikel gelesen, die gegen die Angriffe der Spediteure auf die preussische Staatseisenbahnverwaltung wegen des neuen Stückgutstaffeltarifes gerichtet waren und deren Ausführungen ich nur zustimmen kann. Ich gestatte mir daher Ihnen folgendes höchst charakteristische Beispiel für die vielgepriesenen Vorzüge des Sammelladungsverkehres mitzutheilen:

Der beiliegende Frachtbrief*) betrifft einen Korb, enthaltend Bücher, Wäsche usw. im Gewicht von 60 kg, der als Frachtgut von Halle a. S. nach Berlin befördert worden ist. Die amtliche Lieferfrist beträgt bei einer Entfernung von 162 km 4 Tage und die regelrechte Eisenbahnstückgutfracht 1,30 ℳ. Die Sendung ist am 3. März d. J. einem Privatspediteur übergeben, von diesem — obwohl der Versender den Frachtbrief selbst ausgefertigt hatte — als Sammelgut befördert worden und erst am 9. März durch die Berliner Packetfahrtgesellschaft in die Hände des Adressaten gelangt. Obwohl nun der Empfänger das Gut trotz der kurzen Entfernung und der hier bestehenden direkten Zugverbindungen erst nach Verlauf von sechs Tagen, also zwei Tage später erhalten hat, als es ihm im Falle direkter Aufgabe bei der Bahn nach den maassgebenden Vorschriften spätestens zugeführt werden musste, ist ihm nicht allein die volle Eisenbahnstückgutfracht (!) von 1,30 ℳ berechnet worden, sondern er hat ausserdem noch folgende Unkosten zahlen müssen, nämlich:

für Anfuhr usw. in Halle	60 ₰
Nachnahmeprovision hierfür . . .	10 „
Entladegebühr in Berlin	5 „
Rollgeld daselbst	50 „
zusammen	1 ℳ 25 ₰

also fast so viel als die eigentliche Fracht.

*) Der Frachtbrief kann auf Wunsch bei uns eingesehen werden. Die Red.

Diese letzteren Gebühren würden bei direkter Aufgabe des Gutes bei der Bahn unter Benutzung der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer betragen haben:

Rollgeld in Halle a. S. (Mindestsatz für 100 kg) . . .	20 ₰
Abtragen aus der Wohnung (für je 50 kg 10 ₰) . .	20 „
Rollgeld in Berlin (Mindestsatz für 100 kg)	25 „
Abtragen nach der Wohnung (für je 50 kg 10 ₰) . .	20 „
im ganzen	85 ₰

d. h. 32 % weniger. Eine Nachnahmeprovision, wie sie der Spediteur in Ansatz gebracht hat, wird von der Eisenbahn für bahnamtliche Rollgelder bekanntlich nicht erhoben, ebenso wenig eine besondere Vergütung für das Entladen des Gutes aus dem Eisenbahnwagen.

Dieses Beispiel beweist wohl treffend, was es mitunter mit der angeblichen Billigkeit und Schnelligkeit des Sammelverkehres und der Uneigennützigkeit seiner Unternehmer für eine Bewandtniss hat. Der betreffende Spediteur hat im vorliegenden Falle den ganzen Unterschied zwischen der Wagenladungsfracht und Stückgutfracht in die eigene Tasche gesteckt, er hat höhere Nebengebühren erhoben als die Eisenbahn, und er hat zwei Tage später geliefert, als die Eisenbahn hätte liefern müssen. Höchst bezeichnend ist auch, dass der Spediteur die Rechnung in den von dem Versender ausgestellten Frachtbrief selbst eingetragen hat, sodass jemand, der den Frachtbrief nicht genau prüft, insbesondere nicht darauf achtet, dass er an keiner Stelle von der Bahn gestempelt ist, glauben muss, die Bahn habe die Fracht- und Nebengebührenbeträge ausgeworfen.

Der langen Rede kurzer Sinn: der Empfänger hat mehr an den Spediteur bezahlt, als er der Eisenbahn hätte zahlen müssen, und er hat dafür sein Gut später erhalten.

Sollte die geehrte Redaktion Werth darauf legen, so werde ich mir erlauben, ähnliche Fälle, die zu meiner Kenntniss gelangen, zur Veröffentlichung in Ihrem Blatte mitzutheilen. Kr.

Bücherschau.

— **Der Betriebsdienst in der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.** Von einem alten Betriebsbeamten. Leipzig. Wilh. Engelmann. 1899.

Die vorliegende kleine Schrift hat sich anscheinend zum Ziel gesetzt zu beweisen, dass die heutige Verwaltungsordnung der preussischen Staatseisenbahnen bezüglich der Leitung und Ueberwachung des Betriebsdienstes unbrauchbar sei, weil bei den Betriebsinspektionen die Bahnunterhaltung und die Betriebsüberwachung vereinigt ist und weil die Vorstände dieser Dienststellen den Betriebsdienst nicht selbst „unter eigener Verantwortung ausgeübt haben". Der Verfasser sucht zunächst Stimmung für seine Schwarzmalerei der jetzigen Zustände dadurch zu machen, dass er bemerkt: „die lange Reihe zum Theil schwerer Eisenbahnunfälle, von denen die preussischen Staatsbahnen in den letzten Jahren heimgesucht worden seien, habe ihren Anfang nicht lange nach Einführung der Neuorganisation genommen." Dabei begegnet dem Verfasser das Missgeschick, dass er die Behauptungen und das Gejammer gewisser Presserzeugnisse über die Zunahme der Unfälle, namentlich im Jahre 1897 für baare Münze genommen hat, ohne sich selbst aus der amtlichen Statistik über diese Frage Gewissheit zu verschaffen. Aus der vom Reichseisenbahnamt veröffentlichten Statistik ergibt sich aber gerade für die letzten Jahren, das Jahr 1897 nicht ausgenommen, eine ganz erhebliche Abnahme der Unfälle, so dass aus der Unfallzahl jedenfalls nicht auf eine Einbusse in der Gründlichkeit und Gediegenheit der Leitung und Ueberwachung des Betriebsdienstes infolge der bei der Neuordnung der preussischen Staatsbahnverwaltung getroffenen Aenderungen geschlossen werden kann. Es betrug nämlich in den Jahren

	1895/96	1896/97	1897/98
	auf 1 000 000	Zugkm	aller Züge
a) die Zahl aller Unfälle	6,55	7,32	6,79
b) die Zahl der Entgleisungen . .	1,10	1,30	0,99
c) die Zahl der Zusammenstösse .	0,63	0,74	0,69

während im Durchschnitt der vorhergehenden 15 Jahre die Zahlen zu a, b und c 11,20, 1,51 und 1,34 betragen und auch die auf 1 000 000 Zugkm bezogenen Unfallziffern jedes Jahres vor 1895/96 höher sind, als in den vorgenannten drei letzten Jahren.

Aber der Verfasser stützt sich nicht nur auf die angebliche Abnahme der Betriebssicherheit, sondern er führt weiter aus: „schon der gesunde Menschenverstand" sage, dass die heutigen Vorstände der Betriebsinspektionen „bei aller Tüchtigkeit in ihrem erlernten Berufe unfähig sind, den Betriebsdienst zu leiten und zu beaufsichtigen, so wie er geleitet und beaufsichtigt werden müsste", denn die akademisch gebildeten Techniker, aus denen die Vorstände der Betriebsinspektionen genommen würden, hätten sich bis zur Berufung „in diese Stellung entweder „um den Betriebsdienst überhaupt nie gekümmert" oder sie hätten nur „eine sogenannte Ausbildung im Betriebsdienst durchgemacht, ohne denselben jedoch jemals unter eigener Verantwortung ausgeübt zu haben." In ähnlicher Weise geht es weiter und man müsste sich, wenn der betreffende Verfasser Recht hätte, nur über das Eine wundern, dass auf den preussischen Staatsbahnen der Betrieb überhaupt noch aufrecht erhalten werden kann, oder vielmehr, dass er überhaupt jemals möglich gewesen ist, denn thatsächlich haben diese unfähigen akademisch gebildeten Techniker, die sich nie um den Betrieb gekümmert oder in diesem nur eine sogenannte Ausbildung erfahren haben, den Betrieb der preussischen Staatsbahnen geleitet und überwacht, seit es solche Bahnen gibt. Aber die letztere Thatsache scheint dem Verfasser allerdings unbekannt zu sein, er scheint anzunehmen, dass der Betrieb zur Zeit der früheren Organisation von Subalternbeamten überwacht und geleitet worden sei; denn er meint, die Betriebsämter seien vermöge „ihrer Ausrüstung mit so ausgezeichneten Vermittelungsorganen, als es die Betriebs- und Verkehrskontroleure waren" hierzu viel besser imstande gewesen, als die Betriebsinspektionen, deren Vorstände durch ihre „rein buchstabengemässe Behandlung des Betriebsdienstes die Ausführung desselben" beengen und erschweren sollen. Bisher wurde wohl allgemein angenommen, ein Dienstzweig werde um so besser, mit desto freierem Blick und um so weniger buchstabenmässig überwacht und geleitet, je höher die Bildung der dazu berufenen Personen sei, aber hier werden wir eines anderen belehrt. Das Können auf dem Gebiete eines zwar wichtigen aber immerhin nur eines Theiles des Betriebsdienstes, nämlich des Stationsdienstes, soll zur Leitung des gesammten Betriebsdienstes besser geeignet sein, als umfassendes technisches Wissen und eingehende Schulung auf dem Gebiete des Baues und des Betriebes. Wer freilich unter Betrieb nur den Stationsdienst versteht, wer vom Betriebe so subaltern denkt, wer sogar die Sicherungsanlagen auf den Bahnhöfen für Einrichtungen hält, die dem Betriebe unerwünschte Fesseln anlegen, der mag auch nur subaltern geschulte Personen für dessen Ueberwachung und Leitung für besonders geeignet halten. Wir denken aber höher vom Betriebsdienst, wir halten diesen auch in allen seinen Hauptttheilen für eine Thätigkeit, die in so hohem Maasse von den technischen Anlagen der Eisenbahn abhängt, ja vielfach sogar unmittelbar technischer Natur ist, dass wir zu seiner Leitung und der damit in engstem Zusammenhang stehenden Weiterbildung der Betriebsformen, der Bahnanlagen und der Betriebsmittel, die ohne engste Wechselbeziehung undenkbar sind, technisch gründlich gebildete und geschulte Personen allerdings für die geeignetsten halten. Und die Erfahrung in allen Eisenbahnländern bestätigen diese Ansicht. Der Betrieb der preussischen Staatsbahnen braucht, was Sicherheit, Pünktlichkeit und Wirthschaftlichkeit betrifft, den Vergleich mit keinem anderen Bahnnetze zu scheuen und sowohl er, wie die Ausgestaltung der Bahnhofsanlagen sind namentlich den Einrichtungen in jenen Ländern mindestens gleichwerthig, vielfach aber weit überlegen, wo der Betrieb nur nach den Grundsätzen der Routine geführt und von im wesentlichen nur praktisch geschulten Personen geleitet wird, wo die Techniker dem Betriebe entfremdet sind und daher für seine Bedürfnisse in betreff der Entwickelung der Bahnanlagen nicht das nothwendige Verständniss besitzen. wie dies z. B. bei einigen englischen Bahnen zu beklagen ist. Die vom Verfasser vorgeschlagene ganz dürftige und oberflächliche technische Bildung der mittleren ausübenden Betriebsbeamten würde keinenfalls genügen, den Betrieb und die Entwickelung unseres Eisenbahnwesens auf ihrer jetzigen Höhe zu halten, eine allgemeine Verflachung, ein elendes Halb- oder Nichtswissen würde an die Stelle des heutigen gründlichen, auf gediegener Vor- und Ausbildung beruhenden Fachwissens in Bau und Betrieb treten.

Die Ausübung des Stationsdienstes unter eigener Verantwortung soll gewiss nicht gering geschätzt werden. Aber ist die eigene Verantwortung beim höheren Techniker nicht mindestens so gross, wenn er die schwierigsten Erweiterungsbauten im Betriebe, also gewissermaassen unter den Rädern, jener anerkannt besten Schule für den Betriebsbeamten, ausführt, wenn er während seiner „sogenannten" Ausbildung schrittweise zu selbständigen Handlungen übergehen muss, wenn er dann den Gesammtbetrieb zu überwachen und oft genug bei aussergewöhnlichen Verhältnissen leitend einzugreifen hat usw. usw.? Wahrlich, wohl selten sind Darlegungen schlechter begründet gewesen, wie die besprochenen in der genannten Schrift. B—m.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 8,020 km lange Strecke Platten - Johanngeorgenstadt der k. k. österreichischen Staatsbahnen, welche am 1. April d. J. für den beschränkten Güterverkehr — vorläufig nur für Kohlen und Holz in ganzen Wagenladungen — eröffnet worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung des Gesammtverkehres auf der Strecke Nordhausen-Wernigerode.

Die Betriebseröffnung des Gesammtverkehres auf der Strecke Nordhausen-Wernigerode hat am 27. März d. J. stattgefunden. Nur die Station Sorge wird vorläufig noch als Haltepunkt betrachtet und bleibt daher bis auf weiteres vom Güterverkehr ausgeschlossen.

Bezeichnung und Abfertigungsbefugnisse der Stationen in Mülhausen i/Els.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. In den Bezeichnungen und den Abfertigungsbefugnissen der Stationen in Mülhausen i/Els. treten vom 1. Mai d. J. ab folgende Aenderungen ein:

Die ausser dem Bahnhof Mülhausen Nord bestehenden, bisher unter dem gemeinsamen Namen Mülhausen i/Els. verstandenen Bahnhöfe Mülhausen (Stadtbahnhof) und Mülhausen (Wanne) erhalten die Tarifbezeichnung Mülhausen Stadt und Mülhausen Wanne. Mülhausen Stadt wird für den Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr geschlossen. Eine Aenderung in den Tarifentfernungen, welche bisher für beide Bahnhöfe (Stadt und Wanne) die gleichen waren, tritt nicht ein. Vom gleichen Zeitpunkte ab bestehen demnach in Mülhausen drei Stationen: Mülhausen Stadt, Mülhausen Wanne, Mülhausen Nord. In Mülhausen Stadt werden nur Eilstückgüter, in Mülhausen Wanne nur zollfreie Wagenladungen, in Mülhausen Nord Eil- und Frachtgüter jeder Art abgefertigt. Sendungen mit Frachtbriefen ohne Bahnhofsvorschrift werden auf Mülhausen Nord abgefertigt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 1. April d. J. ist im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Danzig die Ladestelle Liessau bei Dirschau in eine Güterhaltestelle unter der Bezeichnung Liessau i/Wpr. umgewandelt worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Danzig in Nr. 22 Inser.-Nr. 748 d. Ztg.).

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 4. April d. J. ist die zwischen den Stationen Greifenhagen und Wilhelmsfelde-Fiddichow an der Bahnstrecke Stettin-Cüstrin gelegene Haltestelle Paculent, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Thieren eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Stettin in Nr. 27 Inser.-Nr. 922 d. Ztg.).

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die Station Geltendorf an den Strecken München-Buchloe und Mering-Weilheim ist am 1. April d. J. für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Strecke Oswiecim-Podgórze-Plaszów gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Podgórze Stadt ist am 1. April d. J. für den beschränkten Eilgutverkehr — einzelne Kolli bis zu 50 kg — eröffnet worden.

Theilweise Schliessung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Vom 15. Mai d. J. ab ist die an der Strecke Camenz-Königszelt gelegene Station Zadel für den Güterverkehr geschlossen.

Anderweite Abgrenzung der Direktionsbezirke.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 1. April d. J. ist die Strecke Glowno (ausschl.) - Pudewitz (einschl.) mit den Stationen Kobelnitz, Biskupitz und Pudewitz aus dem Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg ausgeschieden und in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion in Posen übergegangen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg in Nr. 26 Inser.-Nr. 880 d. Ztg.).

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Aus dem Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion in Danzig ist am 1. April d. J. die Strecke Culmsee (ausschl.) - Mocker (ausschl.) in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg und die Strecke Neustettin (ausschl.) - Ruhnow (ausschl.) in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion in Stettin übergegangen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Danzig in Nr. 27 Inser.-Nr. 924 d. Ztg.)

Uebereinkommen, betreffend den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Das vorbezeichnete Uebereinkommen ist neu herausgegeben und an sämmtliche dem Uebereinkommen beigetretenen Verwaltungen vertheilt worden. Das im Mai 1895 herausgegebene Uebereinkommen, betreffend den Diensttelegrammverkehr wird — nebst zugehörigen Nachträgen — durch das neu herausgegebene Uebereinkommen aufgehoben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1347 vom 25. März d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 30. März d. J.).

Nr. 1353 vom 25. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung von Schmalspurstrecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 30. März d. J.).

Nr. 1391 vom 24. März d. J. an sämmtliche dem Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins beigetretenen Verwaltungen, betreffend die Neuausgabe des Uebereinkommens über den Diensttelegrammverkehr (abgesandt am 28. und 29. März d. J.).

Nr. 1422 vom 27. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Einführung des I. Nachtrages zum Vereinswagenübereinkommen (abgesandt am 30. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. April 1899 wird die normalspurige Bahnstrecke Hollenbek-Mölln mit der Haltestelle Lehmrade und dem Personenhaltepunkt Drüsensee für den Gesammtverkehr eröffnet. Ausgeschlosssen ist auf der Haltestelle Lehmrade die Abfertigung von schwerwiegenden Fahrzeugen, Sprengstoffen und Privatdepeschen; der Haltepunkt Drüsensee ist nur während der Sommermonate für den Personenverkehr geöffnet.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültig-

keit die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892.

Zum Eröffnungstage wird zum Gütertarif für die Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster (Gruppe IV) vom 1. April 1895 der Nachtrag 11 eingeführt. Derselbe enthält die im Verkehr mit den Stationen dieser Strecke der Berechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen und Frachtsätze. In die Gruppenwechseltarife für den Güterverkehr mit den preussischen Staatsbahnen wird der Verkehr mit der neuen Strecke ebenfalls zum gleichen Tage durch besondere Nachträge aufgenommen. Für den Personen- und Gepäckverkehr sind die Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze im Verfügungswege eingeführt worden.

Der Fahrplan für die zur Eröffnung gelangende Strecke ist bereits durch den Aushangfahrplan der unterzeichneten Direktion vom 1. Oktober 1898 bezw. durch besonderes Deckblatt hierzu veröffentlicht worden.

Altona, den 29. März 1899. (919)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft.

Die Theilstrecke Benneckenstein-Drei-Annen-Hohne der Nebenbahn von Nordhausen nach Wenigerode ist am 27. d. Mts. mit den Stationen
Sorge,
Elend
dem öffentlichen Verkehr für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern übergeben.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Nordhausen, den 26. März 1899. (920J)
Die Direktion
der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft.

Am 1. April d. J. wird die neu erbaute Strecke von Köln-Ehrenfeld bis Grevenbroich dem Betriebe übergeben und findet damit die Beförderung von Personen in 2., 3. und 4. Wagenklasse, Reisegepäck, Eilgut, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren von Köln-Ehrenfeld nach Bocklemünd, Poulheim, Stommeln, Rommerskirchen, Oekoven nach Grevenbroich und umgekehrt statt. (Die Stationen von Poulheim bis Grevenbroich sind bereits am 1. Oktober v. J. für den Güterverkehr eröffnet worden.)

Der Fahrplan ist folgender:

81	83	85	87	89	Zug Nr.			Zug Nr.	82	84	86	88	90
5.30	8.30	12.47	4.25	7.35	ab	↓	Köln Hauptbhf.	↑ an	6.50	10.51	2.07	6.56	10.00
5.40	8.40	12.57	4.35	7.45	„		Ehrenfeld	ab	6.41	10.42	1.58	6.47	9.51
5.51	8.51	1.08	4.46	7.56	„		Bocklemünd	„	6 30	10.31	1.47	6.36	9 40
6.02	9.02	1.19	4.57	8.07	„		Poulheim	„	6.19	10.20	1.36	6.25	9.29
6.10	9.10	1.27	5.05	8.15	„		Stommeln	„	6.11	10.12	1.28	6.17	9.21
6.19	9.19	1.36	5.14	8.24	„		Rommerskirchen	„	6.02	10.03	1.19	6.08	9.12
6.28	9.28	1.45	5.23	8.33	„		Oekoven	„	5.53	9.54	1.10	5.59	9.03
6.40	9.40	1.57	5.35	8.45	an		Grevenbroich	ab	5.40	9.41	12.57	5.46	8.50
6.45	10.00	2.01	5.58	8.50	ab		„	an	5.36	9.31	12.46	5.43	8.29
6.55	10.10	2.11	6.08	9.00	„		Gubberath	ab	5.27	9.22	12.37	5.34	8 20
7.10	10.20	2.24	6.18	9.17	„		Jüchen	„	5.17	9.12	12.27	5.24	8.10
7.17	10.27	2.31	6.25	9.24	an		Hochneukirch	ab	5.09	9.04	12.10	5.16	7.57
7.20	10.30	2.35	6.30	9.25	ab		„	an	5 08	9.03	12.06	5.13	7.49
7.34	10.44	2.49	6.44	9.39	„		Odenkirchen	ab	4.56	8.51	11.54	5.00	7.37
7.41	10.50	2.55	6.50	9.45	„		Mülfort	„	4.50	8.45	11.48	4.54	7.31
7.48	10.57	3.02	6.55	9.51	„		Rheydt-Geneiken	„	4.45	8.40	11.43	4.48	7.26
7.55	11.04	3.09	7.01	9.58	an	↓	M.-Gladbach	↑ ab	4.38	8.34	11.36	4.40	7.20

Die Züge Nr. 81, 82, 84 und 89 verkehren zwischen Köln und M.-Gladbach, die übrigen Züge nur zwischen Köln und Hochneukirch.

Auf der Strecke Hochneukirch-Grevenbroich werden die Züge 953 und 959 (5.46 und 5.17 ab Hochneukirch) und Nr. 954 (6.54 ab Grevenbroich) früher und Zug 955 (8.16 ab Hochneukirch) später gelegt. Der geänderte Fahrplan ist oben unter den Nrn. 82, 88, 81 und 84 enthalten.

Gleichzeitig wird die Station Bocklemünd für die Abfertigung von Thieren, Fahrzeugen und Gütern (mit Ausschluss von Sprengstoffen) in den Staatsbahnthiertarif, sowie in die Gütertarife für die Tarifgruppe VIII und die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe einbezogen. Zugleich werden die Entfernungen und Frachtsätze für die an der Bahnlinie Poulheim-Grevenbroich gelegenen Stationen Poulheim, Stommeln, Rommerskirchen und Oekoven sowie diejenigen für Grevenbroich und einige andere darüber hinaus gelegene Stationen zum Theil ermässigt. Nähere Auskunft über die Tarife geben die betheiligten Stationen.

Köln, den 29. März 1899. (921)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Paculent für den Güter- und Viehverkehr.

Am 4. April d. J. wird die zwischen den Stationen Greifenhagen und Wilhelmsfelde-Fiddichow an der Bahnstrecke Stettin-Cüstrin gelegene Haltestelle Paculent, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle Paculent in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der preussischen Staatseisenbahnen, sowie in den Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn und in den Staatsbahn-Viehtarif aufgenommen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im März 1899. (922)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Anderweite Abgrenzung von Direktionsbezirken.

Durch Allerhöchsten Erlass vom 22. März d. J. — Ges.-Sammlung 1899 Stück 11 S. 44 ff. —, betreffend die anderweite Abgrenzung verschiedener Eisenbahndirektionsbezirke, werden vom 1. April d. J. ab zugetheilt:

1. Von den bisher zum Bezirke der königl. Eisenbahndirektion in Halle a. Saale gehörenden Bahnlinien:
   a) dem Bezirke der königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg
      die Bahnstrecken Wannsee (ausschl.) - Blankenheim (ausschliesslich) und Güterglück (ausschl.) - Landesgrenze-Zerbst (ausschl.);
   b) dem Bezirke der königlichen Eisenbahndirektion in Cassel
      die Bahnstrecken Blankenheim (einschl.) - Nordhausen und Berga-Kelbra-Stolberg-Rottleberode.

   Die geschäftsmässig mit der Leitung des Betriebsdienstes, der Wahrnehmung der Bahnpolizei und mit der Bahnunterhaltung auf den voraufgeführten Bahnstrecken betrauten Eisenbahnbetriebsinspektionen
   zu a) Berlin 11 und Güsten,
   zu b) Nordhausen 2
   unterstehen vom gedachten Tage ab ebenfalls den vorbezeichneten königlichen Eisenbahndirektionen.
2. Von den seither zum Bezirke der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt gehörigen Bahnlinien dem Bezirke der königlichen Eisenbahndirektion in Halle a. Saale die Strecken:
   a) Halle a. Saale-Corbetha (einschl.),
   b) Merseburg-Mücheln,
   c) Merseburg - Lauchstädt - Schafstädt,
   d) Lauchstädt-Schlettau,
   e) Deuben (ausschl.)-Corbetha,
   f) Leutzsch-Corbetha,
   g) Plagwitz-Lindenau-Zeitz (ausschliesslich),
   h) Rippach-Poserna-Plagwitz-Lindenau-Markranstädt.

   Die geschäftsmässig mit der Leitung des Betriebsdienstes, der Wahrnehmung der Bahnpolizei und mit der Bahnunterhaltung betrauten Eisenbahnbetriebsinspektionen Halle 1 — neu errichtet — für die Strecken a) bis d) und Leipzig für die Strecken e) bis h) unterstehen vom oben bezeichneten Tage ab der königlichen Eisenbahndirektion in Halle a. Saale.

Halle a. Saale, den 31. März 1899. (923)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Allerhöchster Genehmigung gehen am 1. April d. J. aus dem Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion zu Danzig über:

1. in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg:

die Bahnstrecke Culmsee (ausschl.)-Mocker (ausschliesslich);
2. in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion zu Stettin:
die Bahnstrecke Neustettin (ausschl.)-Ruhnow (ausschliesslich).

Diese Strecken werden von dem gleichen Zeitpunkte ab folgenden Inspektionen zugetheilt:
zu 1: der Betriebsinspektion 1, der Maschinen- und der Verkehrsinspektion in Thorn und der Telegrapheninspektion in Bromberg;
zu 2: der Betriebsinspektion 2 in Stargard i. Pom., der Maschineninspektion 3 in Stettin, der Verkehrsinspektion in Stargard i. Pom. und der Telegrapheninspektion in Stettin.

Danzig, den 30. März 1899. (924)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. April 1899 gehen aus dem Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Stettin über
1. in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Danzig: der Bezirk der Betriebsinspektion Köslin mit den Strecken
Belgard (ausschl.)-Stolp (einschl.),
Schlawe (einschl.)-Rügenwalde (einschl.),
Stolp (einschl.)-Stolpmünde (einschl.);
2. in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Posen: der Bezirk der Betriebsinspektion Glogau 3 mit den Strecken
Reppen (ausschl.)-Rothenburg (ausschl.)-Glogau (ausschl.).

Die vorgenannten Strecken werden zugleich mit dem 1. April 1899 folgenden Inspektionen zugetheilt:
Zu 1: a) die Strecken Belgard (ausschl.)-Stolp (ausschl.) und Schlawe-Rügenwalde
der Betriebsinspektion Köslin
„ Maschineninspektion Stolp i/P.
„ Verkehrsinspektion Stolp i/P.
} des Direktionsbezirks Danzig,
b) die Strecke Stolp i/P. (ausschl.)-Stolpmünde
der Betriebsinspektion Stolp i/P. 1
„ Maschineninspektion Stolp i/P.
„ Verkehrsinspektion Stolp i/P.
} des Direktionsbezirks Danzig,
c) der Bahnhof Stolp i/P. von Kilometer 370,80
der Betriebsinspektion Stolp i/P. 2
„ Maschineninspektion Stolp i/P.
„ Verkehrsinspektion Stolp i/P.
} des Direktionsbezirks Danzig.
Zu 2: die Strecke Reppen (ausschl.)-Rothenburg (ausschl.)-Glogau (ausschl.)
der Betriebsinpektion Glogau 3
„ Maschineninspektion Guben
„ Verkehrsinspektion Guben
} des Direktionsbezirks Posen.

Bei den Inspektionsbezirken des eigenen Direktionsbezirks treten mit dem 1. April 1899 folgende Aenderungen ein:
Die Verkehrsinspektion Stolp i/P. wird nach Stargard i/P. verlegt.
Die Strecke Ruhnow-Neustettin (ausschl.), welche aus dem Direktionsbezirk Danzig in Zugang kommt, wird zugetheilt:
der Betriebsinspektion Stargard i/P. 2,
„ Maschineninspektion Stettin 3,
„ Verkehrsinspektion Stargard i/P.
In den Bezirk der Verkehrsinspektion Stettin 2 gehen über:
aus dem Bezirk der Verkehrsinspektion Stettin 1 die Strecken:
Scheune (ausschl.)-Pasewalk-Landesgrenze bei Strasburg U/M.,
Angermünde (ausschl.)-Ducherow (einschl.),
Jatznick-Ueckermünde,
Ducherow-Swinemünde-Heringsdorf,
und in den Bezirk der Verkehrsinspektion Stettin 1
aus dem Bezirk der Verkehrsinspektion Stettin 2 die Strecken:
Eberswalde (ausschl.)-Freienwalde a/O.-Frankfurt a/O. (ausschl.),
Wriezen-Werneuchen (ausschl.),
Angermünde (ausschl.)-Freienwalde a/O.
In den Bezirk der Maschineninspektion Stettin 2 gehen über:
aus dem Bezirk der Maschineninspektion Stralsund die Strecken:
Löwenberg (ausschl.)-Templin,
Fürstenberg (ausschl.)-Templin (z. Zt. noch im Bau);
aus dem Bezirk der Maschineninspektion Stettin 1 die Strecken:
Britz (ausschl.)-Templin,
Templin-Prenzlau (ausschl.).

Stettin, den 29. März 1899. (925)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. tritt im ostdeutschen Güterverkehr ein Ausnahmefrachtsatz für denaturirtes Fabriksalz von der Station Klausaschacht des Bezirks Bromberg nach Station Morgenroth des Bezirks Kattowitz in Kraft, und zwar in Höhe von 0,60 ℳ für 100 kg.

Bromberg, den 5. April 1899. (926)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarifheft 5.

Am 17. April d. J. tritt für die Beförderung von Holz der Abtheilung a) zwischen Skalitz-Boskowitz und Grottau ein direkter Frachtsatz von 129 Heller für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 6. April 1899. (927)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch- und Frankfurt-sächsischer Güterverkehr.

Am 10. April d. J. treten die Nachträge VII zu den Tarifheften 1 und 2 in Kraft.

Sie enthalten im wesentlichen:
1. eine Ergänzung der Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, die in Gemässheit der Eingangsbestimmungen zur Verkehrsordnung unter I (2) genehmigt ist;
2. Aenderungen des Kilometerzeigers, die hinsichtlich der damit verbundenen Frachterhöhungen erst vom 1. Juni 1899 gelten;
3. einen neuen Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen.

Die Nachträge sind durch die Verbandsverwaltungen und deren Stationen zu erlangen.

Dresden, am 6. April 1899. (928)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc. - bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898.
(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. April 1899 gelangt der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und Ueberfuhrgebühren, Entfernungen und Frachtsätze für neu einbezogene Stationen, Ermässigungen der Klassen und Ausnahmetarife für einige bayerische Stationen, sowie verschiedene Berichtigungen des Haupttarifs. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, behalten die bisherigen niedrigeren Frachtsätze noch Gültigkeit bis Juni 1899.

München, den 28. März 1899. (929)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr mit den kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Am 1. April d. J. ist in der Station Geltendorf der allgemeine Güterverkehr eingeführt worden.

Die in den direkten Gütertarifen der bayerischen Staatseisenbahnen enthaltene Bestimmung, wonach die Entfernungen und Frachtsätze der genannten Station nur für den Verkehr mit den Anstossstationen Gültigkeit haben, ist somit zu streichen.

München, den 4. April 1899. (930)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. April d. J. tritt im Tarif Theil II, Heft 1 ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 6 (Getreide usw.) zwischen Mislitz der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft einerseits und Halle a. S. andererseits in Höhe von 264 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 4. April 1899. (931)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Die in den Gütertarifen der Main-Neckarbahn mit den Stationen der Direktionsbezirke Mainz und Frankfurt a/M., der pfälzischen Bahnen und der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn enthaltenen „besonderen Tarifvorschriften“ und das Waarenverzeichniss des Holzausnahmetarifes haben vom 1. April d. J. ab eine theilweise Aenderung erfahren.

Die Güterabfertigungen ertheilen nähere Auskunft.

Darmstadt, den 1. April 1899. (932)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Elbumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. tritt für die Beförderung von Muschelschalen von Riesa-Elbkai nach Bleistadt bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg ein Ausnahmefrachtsatz von

113 ₰ für 100 kg

im Kartirungswege in Kraft.

Dresden, den 29. März 1899. (933)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

Die im Gruppentarif IV, im ostdeutsch-nordwestdeutschen und Berlin-Stettin-nordwestdeutschen Verkehr, sowie im niederdeutschen Verbande in den Ausnahmetarifen 9 und 9 S bezw. in den Seehafenausnahmetarifen E und E 1 für die Station Venlo K. M. des Direktionsbezirks Münster vorgesehenen Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl etc. der Spezialtarife I, II und III gelangen am 1. Juni d. J. ohne Ersatz zur Aufhebung.

Hannover, den 3. April 1899. (934)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif II nebst Anhang, Ausnahmetarif für Steinkohlen aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk nach den Bezirken Breslau, Kattowitz und Posen etc., Staatsbahnwechseltarife mit der Tarifgruppe II, oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner, schlesisch-sächsischer und mitteldeutscher Privatbahngütertarif.

Vom 15. Mai d. J. ab ist die an der Strecke Camenz-Königszelt gelegene Station Zadel des Direktionsbezirks Breslau für den Güterverkehr geschlossen.

Breslau, den 20. März 1899. (935)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-linksrheinischer Güterverkehr. (Gruppen IV/VIII.)

Zum Gütertarif vom 1. April 1895 tritt am 1. April d. J. der 9. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält u. a. Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen der Strecke Grevenbroich-Köln. Das Nähere ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 29. März 1899. (936)

Königliche Eisenbahndirektion.

Aufhebung der Ladegleisgebühren auf den Haltestellen Neue Schenke (Ladegleis) und Töppeln (Ladegleis) des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die besonderen Zustellungs- und Abholungsgebühren für Sendungen nach und von den Haltestellen Neue Schenke (Ladegleis) und Töppeln (Ladegleis) des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt aufgehoben.

Erfurt, den 30. März 1899. (937)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen.

Am 1. April d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 16. Juli 1897 der Nachtrag VI, welcher Frachtsätze nach den Stationen Bocholt, Bönninghardt, Büderich, Dingden, Düsseldorf-Reisholz, Fröndenberg, Geldern K. M., Hamminkeln, Issum, Langschede, Menzelen, Straelen, Venlo K. M., Welver und Wesel enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben ist.

Die Frachtsätze nach Düsseldorf-Reisholz gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr.

Essen, den 1. April 1899. (938)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Am 1. April d. J. tritt der Tarifnachtrag VI in Kraft, welcher die Frachtsätze für die aus den Direktionsbezirken Münster und Halle in den Direktionsbezirk Cassel übergehenden Stationen, ferner diejenigen für die Stationen Ober-Widdersheim und Ruppertsburg des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und für die neue Kohlenversandstation Ruhrort Rhein enthält.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 29. März 1899. (939)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Bezug auf die Bekanntmachung in der Vereinszeitung Nr. 10 vom 4. Februar d. J. wird die Gültigkeitsdauer des württ.-schweizer. Gütertarifs Theil II, Heft 3 (Verkehr mit der Central- und Westschweiz) vom 1. Januar 1892 nebst den Nachträgen I und II sowie der im genannten Verkehr zur Zeit bestehenden im Instruktionswege zur Einführung gelangten besonderen Frachtsätze bis zum 30. Juni 1899 verlängert.

Stuttgart, den 29. März 1899. (940)

Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. April 1899 werden eingeführt:

I. Ein neues Tarifheft „Theil II". Der Inhalt dieses Theils II gilt für den Bereich der seit 1. August 1896 ausgegebenen und auf Seite 35 des Heftes genannten Tarifhefte. Durch ihn werden die Bestimmungen der Tarifhefte „Theil II" vom 1. Januar 1893 und 1. August 1896 nebst Nachträgen aufgehoben.

Für den Verkehr mit den den Direktionsbezirken Cassel, Frankfurt a/M. — einschliessl. der Cronberger- und Kerkerbachbahn — und Mainz, sowie der westfälischen Landeseisenbahn- und Brölthaler Eisenbahngesellschaft angehörenden und vorerst noch im rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbande verbleibenden Stationen behalten die Tarifhefte „Theil II" vom 1. Januar 1893 und 1. August 1896 bis auf Weiteres noch Gültigkeit.

Die in diesen neuen „Theil II" aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt wurde.

II. Neue Tarifhefte der Abtheilungen C (Verkehr mit den pfälzischen Eisenbahnen), D (Verkehr mit der Main-Neckar-Eisenbahn) und E (Verkehr mit der württembergischen Staatseisenbahn) und zwar je Heft 1 (Köln), Heft 2 (Elberfeld), Heft 3 (Essen), Heft 4 (Münster), Heft 5 (rheinisch-westfälische Privatbahnen), ferner ein neues Tarifheft der Abtheilung F (süddeutsche Eisenbahngesellschaft — badische Linien — Verkehr mit der Bregthalbahn, Kaiserstuhlbahn und der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn) und ein neues Tarifheft der Abtheilung G (Verkehr mit Basel). Die Tarifhefte enthalten Tarifkilometer und Frachtsätze in dem seitherigen Umfange, insoweit nicht nachstehend anderes angegeben ist. Neben Frachtermässigungen treten auch einzelne geringfügige Frachterhöhungen ein.

Aufgehoben werden durch die neuen Hefte:

a) für den Verkehr mit den pfälzischen Eisenbahnen das bisherige Heft I vom 1. Juli 1890 und die Hefte II, III und IV der Abtheilung E (Pfalz) vom 1. April 1890, das Tarifheft für den nassau-pfälzischen Güterverkehr vom 1. April 1889 und das Heft 1 für den norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verband vom 1. Juni 1896,
b) für den Verkehr mit der Main-Neckar-Eisenbahn das bisherige Heft I vom 1. Juli 1890 und die Hefte II, III und IV der Abtheilung D (Main-Neckarbahn) vom 1. April 1890, das Tarifheft für den Frankfurt a/M.-Main-Neckarverkehr vom 18. August 1888, das Heft 1 für den norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verband vom 1. Juni 1896 und das Heft 1 für den westdeutschen Verband vom 1. September 1890,
c) für den Verkehr mit den württembergischen Staatseisenbahnen die bisherigen Hefte I, II, III und IV der Abtheilung F (Württemberg) vom 1. Juli 1891, das Tarifheft 4 des süddeutschen Eisenbahnverbandes (Verkehr zwischen deutschen Bahnen) vom 1. Dezember 1890, das Tarifheft für den nassau-württembergischen Verkehr vom 1. Oktober 1890 und das Heft 3 für den norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verband vom 1. Juni 1896,
d) für den Verkehr mit der süddeutschen Eisenbahngesellschaft — badische Linien — das bisherige Tarifheft I vom 1. August 1890 und die Hefte II, III und IV der alten Abtheilung A (Baden) vom 1. April 1890, das Tarifheft für den nassau-badischen Verkehr vom 1. April 1889 und das Heft 1 für den norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verband vom 1. Juni 1896,
e) für den Verkehr mit Basel das bisherige Heft der Abtheilung G (Basel) vom 1. November 1896 und die Hefte 1 und 2 für den norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verband vom 1. Juni 1896

sämmtlich nebst Nachträgen, jedoch nur insoweit als in den genannten neuen Tarifheften für die einzelnen Verkehrsbeziehungen Tarifentfernungen und Frachtsätze vorgesehen sind. In denjenigen Verkehrsbeziehungen, in denen dies nicht der Fall und nachstehend nicht Ausnahmen gemacht sind, bleiben die seitherigen Entfernungen und Frachtsätze bis auf weiteres noch in Geltung.

Ohne Ersatz werden aufgehoben:

a) im Verkehr mit der Pfalz der Ausnahmetarif für Heringe von Emden nach pfälzischen Stationen, der Ausnahmetarif für Schwefelkies von Lintorf nach Ludwigshafen a/Rh. und der Ausnahmetarif für Eisenerz usw. von St. Ingbert nach rheinisch-westfälischen Stationen,
b) im Verkehr mit der Main-Neckar-Eisenbahn die für die Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen vorgesehenen Tarifkilometer in denjenigen Verkehrsbeziehungen, in denen die kürzeste Entfernung nicht über Frankfurt a/M. ermittelt ist. (Insoweit die neuen Hefte hierfür dergestalt ermittelte Entfernungen nicht nachweisen, sind die Entfernungen für die genannten Stationen in den Tarifheften der Abtheilung A (Baden) enthalten.),
c) im Verkehr mit Württemberg der Ausnahmetarif für Hopfenstangen von Heidenheim nach Coblenz Rheinb.,
d) im Verkehr mit der süddeutschen Eisenbahngesellschaft — badische

Linien — die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecken Schwerte-Cassel, Cölbe-Laasphe, Scherfede-Holzminden, Hümme-Carlshafen, Warburg-Korbach und Sarnau-Frankenberg, welche ehemals dem Direktionsbezirk Elberfeld angehörten, jetzt aber in den Direktionsbezirk Cassel übergegangen sind, einerseits, und den Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn andererseits.

III. Je ein Nachtrag zu den Tarifheften 1 bis 5 der Abtheilungen A (Baden) und B (Elsass-Lothringen). Die seitherigen Tarifhefte 2—6 dieser beiden Tarifabtheilungen erhalten vom 1. April ab die Nummern 1—5. Die Nachträge enthalten, neben einzelnen bereits früher veröffentlichten Tarifmaassnahmen, Entfernungen und Frachtsätze für mehrere neu aufgenommene Stationen der Endverwaltungen, ermässigte Frachtsätze für verschiedene Verkehrsbeziehungen, ein neues Waarenverzeichniss des Kalitarifs, einen neuen Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen (Schiffsbaueisentarif 9 S.), Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife durch Einbeziehung neuer Stationen, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Die neuen Tarifhefte sind durch die Dienststellen käuflich zu beziehen.

Soweit durch die neuen Tarifhefte der Abtheilungen C, D, E, F und G sowie durch die Nachträge zu den Tarifheften der Abtheilungen A und B Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Mai 1899 gültig.

Köln, den 29. März 1899. (941)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbandsgüterverkehr.

Am 1. April 1899 tritt der Nachtrag 6 zum Tarife, Theil II, in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen, betreffend die ausnahmsweise Behandlung einiger Beförderungsgegenstände, die Aufnahme der Station Hegge der bayerischen Staatseisenbahnen und anderweite niedrigere Tarifentfernungen für den Verkehr zwischen den bayerischen Stationen Diemendorf, Grafrath, Murnau, Bruck, Türkenfeld, Weilheim, Wilzhofen einerseits und verschiedenen nördlichen Verbandsstationen andererseits. Ausserdem enthält der Nachtrag die aus Anlass der am 1. April d. J. erfolgenden Aenderungen in den Bezirksabgrenzungen der preussischen Staatseisenbahnen nothwendig werdenden Tarifmaassnahmen und zwar Tarifentfernungen und Frachtsätze für die aus dem thüringisch-hessisch-bayerischen Verband zu übernehmenden Stationen und Ausscheidung der in den letzteren Verband sowie in den nordwestdeutsch-bayerischen Verband übergehenden Stationen.

Soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst vom 15. Mai d. J. ab Wirksamkeit.

Magdeburg, den 30. März 1899. (942)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung und namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

Zum 1. April d. J. erscheint zum Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarife der Nachtrag V. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der in den Direktionsbezirk Posen übergehenden Strecken Reppen-Glogau und Glowno-Pudewitz einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin andererseits und für den Verkehr zwischen den Stationen der in den Direktionsbezirk Stettin übergehenden Strecke Ruhnow-Neustettin (ausschl.) einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen andererseits. Insoweit durch die Neuberechnung der Entfernungen und die Aufhebung von Ausnahmefrachtsätzen für Holz und Getreide Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 14. Mai d. J. in Kraft. Die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecken Hermania-Fröbel und Nassow-Stolpmünde und den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen scheiden aus dem Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarife aus. Ferner enthält der Nachtrag ausser bereits durchgeführten Aenderungen Ausnahmesätze für Getreide ab Schwerin a/W. und für gebrannte Steine ab Rogau nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie Berichtigungen. Abdrücke des Nachtrags V sind von den Verkaufsstellen des Tarifs zum Preise von 0,30 ℳ. für das Stück zu beziehen.

Breslau, den 27. März 1899. (943)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr und Gütertarif der Gruppe V.

Am 1. April d. J. treten für die Beförderung von gebrannten Steinen (Mauersteinen, Dachsteinen, Lehmsteinen usw.) von Sandersdorf nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie nach den Stationen Grosslichterfelde-Ost (Direktionsbezirk Berlin), Grossbeeren, Ludwigsfelde und Trebbin (Direktionsbezirk Halle) neue Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 25. März 1899. (944)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahnverband.

Nachdem am 27. März d. J. der Betrieb auf der Gesammtstrecke Nordhausen-Wernigerode der Harzquerbahn eröffnet worden ist, treten die in den Nachträgen VII zum Heft 2, VII zum Heft 4 und VI zum Heft 5 des mitteldeutschen Privatbahngütertarifs enthaltenen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn am 1. April d. J. in Kraft.

Erfurt, den 29. März 1899. (945)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. wird die Station L o c h a u in die Abtheilung II des Heftes 1 zu Theil V vom 1. Juli 1898 einbezogen.

München, den 30. März 1899. (946)
Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Die gemäss Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover vom 18. März 1898 mit Geltung vom 1. November 1898 eingeführten ermässigten Frachtsätze für Eisen der Spezialtarife I und II in Sendungen von mindestens 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht nach der Station R ö n n e b e c k der Farge-Vegesacker Eisenbahn werden für Sendungen von Station Georgsmarienhütte der Georgsmarienhütten-Eisenbahn vom 15. Mai d. J. ab für Eisen etc. des Spezialtarifs I von 0,67 ℳ. auf 0,78 ℳ. und für Eisen etc. des Spezialtarifs II von 0,50 ℳ. auf 0,56 ℳ. für 100 kg erhöht.

Münster, den 30. März 1899. (947)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. erscheint zum Gütertarif vom 1. November 1898 der Nachtrag III, enthaltend u. a. Tarifkilometer bezw. Frachtsätze für die in die Direktionsbezirke Elberfeld und Essen übergegangenen Stationen der Direktionsbezirke Münster und Cassel, Aufnahme der Station Düsseldorf-Reisholz des Direktionsbezirks Elberfeld vom Tage der Betriebseröffnung ab, sowie Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 S. nach Beeskow, Gross-Kreutz, Halle a. d. Saale, Müllrose, Pretzsch, Röderau, Wittenberg (Provinz Sachsen) und Wusterwitz.

Essen, den 31. März 1899. (948)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Zum Gütertarif für den Reichsbahn-Staatsbahnverkehr gelangt am 1. April 1899 Nachtrag I zur Ausgabe. Derselbe enthält Bestimmungen über die anderweite Abgrenzung der Direktionsbezirke der preussischen Staatsbahnen, Aenderungen von Stationsnamen, Ergänzungen der Besonderen Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, neue Entfernungen für die Stationen Breslau märkisch-Freiburger Bahnhof, Brockau, Schweidnitz-Niederstadt, Bock-Wallendorf, Gräfenthal, Oberrottenbach, Taubenbach, Dommitzsch, Ruhland, Uhsmannsdorf, Sassnitz-Hafen, ermässigte Entfernungen für die Stationen Puschkowa und Frankenhausen (Kyffhäuser), Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife und Berichtigung.

Durch die Aenderung der Besonderen Tarifvorschriften bezw. durch die neue Fassung des Ausnahmetarifs 3 (Kalitarif) werden theilweise Erschwernisse in den Abfertigungsbedingungen bezw. Frachterhöhungen herbeigeführt. Diese treten indess erst mit dem 15. Mai 1899 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch der Nachtrag käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 29. März 1899. (949)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-hessischer Güterverkehr Gruppen III/VI.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag III zum Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält neue Entfernungen für die am 1. April d. J. in den Bezirk Cassel übergehenden Stationen der Bezirke Halle a/S. und Münster i/W. im Verkehr mit den Stationen der neuen Gruppe III. Die Kilometertafel I (Anstosstabelle für die Stationen der neuen Gruppe III) ist neu aufgelegt, in den einzelnen Ausnahmetarifen sind verschiedene Aenderungen und Ergänzungen vorgenommen, welche durch die anderweitigen Bezirksabgrenzungen bedingt sind. Neu aufgenommen ist der Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen im Versande nach binnenländischen Stationen.

In den seitherigen besonderen Aus-

nahmetarifen 1 für Holz und 10 für Getreide treten für einige Stationen des Bezirks Danzig geringfügige Frachterhöhungen ein, welche indess erst mit 15. Mai d. J. Gültigkeit erlangen.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu erhalten, welche auch nähere Auskunft ertheilen.

Frankfurt a/M., den 28. März 1899. (950)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen (normalspurige Linien).

Am 1. April 1899 tritt der Nachtrag II zu Theil II des Binnengütertarifs für normalspurige Linien vom 1. Oktober 1898 in Kraft.

Er enthält: 1. Aenderungen und Ergänzungen der Besonderen Tarifvorschriften, 2. Aenderungen des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen usw. und 3. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, auch einen neuen Ausnahmetarif für die Beförderung von Schiffsbaueisen.

Soweit durch die Beseitigung der bisherigen Bestimmungen, wonach für regelmässige Gemüsesendungen aller Art eilgutmässige Beförderung zu den Frachtsätzen für gewöhnliches Stückgut zugestanden wurde, während nach dem am 1. April d. J. mit Nachtrag I zum deutschen Eisenbahngütertarif zur Einführung kommenden Spezialtarife für bestimmte Eilgüter nur für die darin aufgeführten Arten von Gemüse eilgutmässige Beförderung stattfindet, Frachterhöhungen gegen bisher eintreten, erlangen diese erst am 15. Mai d. J. Gültigkeit.

Abdrücke des Nachtrags können durch unsere Stationen bezogen werden.

Dresden, am 30. März 1899. (951)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Rechtsrheinisch - hessischer Güterverkehr. (Gruppen VI/VII.)

Am 1. April d. J. tritt der Tarifnachtrag VIII in Kraft. Derselbe enthält u. a. die Entfernungen und Frachtsätze für die aus den Direktionsbezirken Münster, Halle und Cassel in die Direktionsbezirke Essen, Cassel und Elberfeld übergegangenen Stationen, für die neu eröffnete Station Ruppertsburg und die noch zur Eröffnung kommende Station Düsseldorf-Reisholz; ferner einen neuen Ausnahmetarif (6 a) für Steinkohlenasche etc. und einige sonstige, zum Theil schon veröffentlichte Aenderungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist zum Preise von 30 ₰ bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 30. März 1899. (952)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-schweizerischer Güterverkehr über Lindau.

Am 1. Juni d. J. tritt der Tarif für den sächsisch - schweizerischen Güterverkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1895 sammt Nachtrag I und den durch die Bekanntmachungen vom 27. November 1895, 27. Februar und 25. September 1896, 31. August und 5. November 1897 und 4. Juli 1898 eingeführten Frachtsätzen ausser Kraft.

Die Einführung eines neuen Tarifs, womit theils Ermässigungen, theils Erhöhungen, sowie Verkehrsbeschränkungen verbunden sein werden, wird seiner Zeit besonders bekannt gemacht.

Dresden, den 29. März 1899. (953)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer und nordostdeutsch - Berlin - württembergischer Verband.

Die Stationen Beuthen a. O., Beutnitz, Grünberg in Schles., Hermania und Neusalz a. O. gehen am 1. April d. J. aus dem Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Stettin in den der königlichen Eisenbahndirektion Posen über. Sie verbleiben jedoch bis zur Ausgabe neuer Tarifhefte für den schlesisch-süddeutschen Verband in den Tarifen der oben bezeichneten Verbände.

Infolge Einführung des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter — zu vergl. den Nachtrag I zum deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April d. J. unter B. I. A. § 3 (3) — kommen die Artikel dieses Spezialtarifs im Abschnitt II. B. 1 der Tarife für die obenbezeichneten Verbände zum gleichen Zeitpunkt und der Artikel „leer zurückgehende Milchgefässe“ am 15. Mai d. J. in Wegfall.

Berlin, den 30. März 1899. (954)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag X zum Tarif vom 1. Januar 1896 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife. Dieselben sind zumeist durch das Ausscheiden und die Aufnahme von Stationen anlässlich der am 1. April d. J. eintretenden anderweiten Abgrenzung der Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt und Cassel sowie durch die Aufnahme von Stationen der westfälischen Landeseisenbahn in den Verband hervorgerufen.

Durch diesen Nachtrag werden die Bestimmungen, Tarifentfernungen und Frachtsätze für die aus den Eisenbahndirektionsbezirken Halle und Münster in den Eisenbahndirektionsbezirk Cassel übergehenden Stationen sowie diejenigen für die Stationen der westfälischen Landeseisenbahn im Magdeburg - Halle - bayerischen und nordwestdeutsch-bayerischen Gütertarif vom 1. April 1897 aufgehoben. Insoweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst vom 15. Mai d. J. ab Gültigkeit, sofern nicht im einzelnen Falle im Nachtrag selbst auf Grund früherer Bekanntmachungen ein anderer Gültigkeitstermin angegeben ist.

Die zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Erfurt, den 28. März 1899. (955)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bezugnehmend auf unsere Bekanntmachung vom 15. d. Mts. wird mitgetheilt, dass die Einführung der Nachträge zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen etc. im belgisch-südwestdeutschen Verbande für den Verkehr mit Pfalz (Nachtrag III), Baden (Nachtrag IV), Württemberg (Nachtrag III), den Direktionsbezirken Mainz (Nachtrag III), Frankfurt a/M. (Nachtrag IV) und der Main - Neckarbahn (Nachtrag IV) vom 1. April auf den 1. Mai d. J. verlegt worden ist.

Strassburg, den 29. März 1899. (956)
Namens der betheiligten Verwaltungen: kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1899 wird in unseren Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren im Binnenverkehr, Theil II, vom 1. April 1898 (Seite 5), folgende besondere Bestimmung zu § 44 der Verkehrsordnung aufgenommen:

> „4. Für die Desinfektion der Eisenbahnwagen, welche zum Transport von lebendem Geflügel verwendet sind, und der bei der Beförderung benutzten Geräthschaften (Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom 2. Februar 1899, R.-G.-Bl. Seite 11) werden die gleichen Gebühren erhoben, wie für die Desinfektion bei Beförderung von anderem Kleinvieh.“

Die in den Tarif aufgenommene zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Strassburg, den 28. März 1899. (957)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutsch - hessisch - südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Die besonderen Tarifvorschriften unter B. 2 über die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10 000 kg finden fortan auch Anwendung im Verkehre mit Ludwigshafen und Ludwigshafen-Guiliniwerk.

Hannover, den 30. März 1899. (958)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird zum russisch-westpreussischen Gütertarif der V. und zum Danzig-Warschauer Gütertarif der IV. Nachtrag eingeführt. Druckstücke dieser Nachträge sind bei den betheiligten deutschen Güterabfertigungsstellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, den 31. März 1899. (959)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Für die Beförderung von Strassendeckmaterial in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen von Altenglan nach Karlsruhe Hauptbahnhof und Karlsruhe Westbahnhof sind mit Gültigkeit vom 1. April 1899 besondere Ausnahmefrachtsätze eingeführt worden, über deren Höhe die Güterabfertigungsstellen in Karlsruhe auf Anfrage nähere Auskunft ertheilen.

Karlsruhe, den 31. März 1899. (960)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird die Station Zollhaus (Direkt. - Bez. Frankfurt a/M.) in den Ausnahmetarif 4 b (Staubkalk) des Gruppentarifs VI und der Gruppenwechseltarife als Versandstation aufgenommen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 29. März 1899. (961)
Königliche Eisenbahndirektion

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April gelangen für die Beförderung von frischen Fischen bei Aufgabe als Eilgut direkte Frachtsätze zwischen München einerseits und tiroler Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft anderseits zur Einführung.

München, den 29. März 1899. (962)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891.

Die im Verkehre mit der Worms-Offsteiner Nebenbahn (süddeutsche Eisenbahngesellschaft) für die Transitstrecke Worms-Worms Grenze bisher eingerechneten Frachtzuschläge kommen mit sofortiger Wirksamkeit in Wegfall.

München, den 30. März 1899. (963)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch-hessischer Verkehr. (Gruppe V/VI.)

Am 1. April d. J. gelangt der Nachtrag XV zum Gütertarif zur Einführung. Ausser einigen bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen enthält derselbe:

1. anderweite Bestimmungen über die Behandlung einiger Beförderungsgegenstände;
2. Entfernungen und Frachtsätze für die aus dem Direktionsbezirke Halle bezw. Münster in den Direktionsbezirk Cassel übergehenden Stationen der Strecken Blankenheim-Heringen, Berga-Kelbra-Stolberg-Rottleberode, Holzminden-Soest, Paderborn-Büren und Altenbeken-Warburg, sowie für die neu eröffnete Station Ruppertsburg des Direktionsbezirks Frankfurt a/M.;
3. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 3 (Kalitarif), 4a (Staubkalk z. D.), 4b (Rübenerde z. D.), 8 (Giesserei-Roheisen), 9 (Eisen und Stahl des Sp.-T. II) und 9 S (Schiffsbaueisen);
4. einige Berichtigungen.

Die für einzelne Stationsverbindungen eintretenden Frachterhöhungen sind erst vom 15. Mai d. J. ab gültig.

Die Bestimmungen, Entfernungen und Ausnahmefrachtsätze für die an den Strecken Oebisfelde-Dallgow-Döberitz, Blankenheim-Heringen und Berga-Kelbra-Stolberg-Rottleberode gelegenen Stationen werden infolge Uebergangs dieser Strecken in die Direktionsbezirke Hannover und Cassel aufgehoben. Ferner werden, bezüglich derjenigen Stationsverbindungen, für welche Entfernungen bezw. Frachtsätze in dem vorerwähnten Nachtrage XV enthalten sind, aufgehoben:

a) der nordwestdeutsch-mitteldeutsche Gütertarif vom 1. April 1895 nebst Nachträgen 1—14;
b) der Gütertarif für die Tarifgruppe V vom 1. Juli 1898 nebst Nachtrag 1.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 29. März 1899. (964)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. April 1899 treten zum Heft 4 der Nachtrag IX und zum Heft 5 der Nachtrag VIII in Kraft. Dieselben enthalten:

a) Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Vorbemerkungen, des Verzeichnisses der Stationen und Ladestellen und der Stationstarifsätze;
b) neue bezw. abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für eine Anzahl von Stationen der preussischen Staatsbahnen;
c) neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Hildesheim-Peiner Kreisbahn einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Essen, Köln und St. Johann-Saarbrücken andererseits;
d) Aenderungen und Ergänzungen der bereits bestehenden Ausnahmetarife, sowie die neu einbezogenen Ausnahmetarife 9 S für Eisen und Stahl zum Bau und zur Ausbesserung oder Ausrüstung von See- und Flussschiffen und Seehafenausnahmetarif F für Stein- und Siedesalz zur Ausfuhr über See.

Soweit durch die vorgenannten Nachträge Frachterhöhungen eintreten, gelangen dieselben erst am 15. Mai d. J. zur Einführung.

Nähere Auskunft über den Inhalt der Nachträge ertheilen vom 1. April ab die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 28. März 1899. (965)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-sächsischer Verband.

Am 1. April 1899 treten der Nachtrag VII zum Gütertarif und der Nachtrag IV zum Thiertarif in Kraft.

Ausser einigen, zum Theil bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen enthält:

a) der Nachtrag VII zum Gütertarif Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den aus dem Eisenbahndirektionsbezirk Danzig in den Eisenbahndirektionsbezirk Stettin übergehenden Stationen Dramburg, Eulenburg, Falkenburg, Lubow, Tempelburg und Wangerin, ferner einen neuen Ausnahmetarif für überseeische Eisenerze und abgeröstete Schwefelkiese (Schwefelkiesabbrände) zum Hochofenbetrieb von Stettin Centralgüterbahnhof nach Zwickau, sowie einen neuen Ausnahmefrachtsatz für kondensirte Milch von Triebischthal nach Stettin Centralgüterbahnhof;
b) der Nachtrag IV zum Thiertarif Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Dramburg, Falkenburg, Tempelburg und Wangerin, sowie mit den sächsischen Stationen Brandis und Sebnitz, ferner Frachtsätze für die direkte Abfertigung lebender Thiere in Wagenladungen zwischen den Stationen Alt-Damm und Oschatz über den Bahnweg Stettin-Cüstrin-Grossenhain.

Aufgehoben werden durch diese Nachträge sämmtliche Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Baudach, Beuthen a/O., Beutnitz, Deutsch-Nettkow, Fröbel, Gross-Gandern, Grünberg i/Schl., Hermania, Klein-Tschirne, Neusalz a/O., Nittritz, Pleiskehammer und Rädnitz, die in den Eisenbahndirektionsbezirk Posen und für die Stationen Altwieck, Carwitz, Köslin, Nassow, Rügenwalde, Schlawe, Schübben-Zanow, Stolp, Stolpmünde und Zitzewitz, die in den Eisenbahndirektionsbezirk Danzig übergehen. Die direkte Abfertigung mit diesen Stationen erfolgt vom 1. April 1899 an auf Grund der schlesisch-sächsischen und der nordostdeutsch-sächsischen Tarife.

Insoweit mit der Einführung des Nachtrags VII zum Gütertarife Frachterhöhungen eintreten, erlangen diese erst vom 16. Mai d. J. an Gültigkeit.

Abdrücke der Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 29. März 1899. (966)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

In der Bestimmung unter B 1 a unseres Gütertarifs sind infolge Einführung des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter — zu vergl. den Nachtrag I zum deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April d. J. unter B I A § 3 (3) — die Artikel:

a) Milch, frische und sterilisirte, auch Magermilch, Buttermilch und Molken, Brot, frische Beeren und frische Seemuscheln mit Gültigkeit vom 1. April 1899;
b) frisches Obst — auch Weintrauben — (mit Ausschluss von Südfrüchten) und leer zurückgehende Milchgefässe mit Gültigkeit vom 15. Mai 1899

zu streichen.

Die Bestimmung unter B 1 a und b erhält dann folgenden Wortlaut:

a) Bier (in Fässern) wird, wenn als Frachtgut aufgegeben, mit den Personenzügen oder Eilgüterzügen zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert, soweit die Verwaltung nach den Betriebseinrichtungen und den Fahrplanbestimmungen die Benutzung dieser Züge für zulässig erklärt. Näheres hierüber ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.
b) Für die regelmässige Beförderung von Milch (auch sterilisirter), Fettmilch und Sahne (Rahm) und die Rückbeförderung der leer oder mit Magermilch, Buttermilch oder Molken gefüllt zurückgehenden Milchgefässe gelten besondere Vorschriften, welche bei den Abfertigungsstellen sowie bei der Direktion in Soldin eingesehen werden können.

Soldin, den 30. März 1899. (967)
Die Direktion.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. treten die Nachträge XX zum Heft 1 und XIX zum Heft 2 vom Theile II des deutsch-belgischen Gütertarifs vom 1. August 1891 in Kraft.

Dieselben enthalten u. a. Ergänzungen und Berichtigungen der Bestimmungen über die Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, anderweitige, ermässigte Frachtsätze für Eilgut und Frachtstückgut für die direkt tarifirten deutschen Stationen, sowie einen Stationstarif für Eilgut und Frachtstückgut für die Station Zeitz (Pr. St. B.) [= Schnittpunkt VII], anderweitige, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für bestimmte Stückgüter für die direkt tarifirten deutschen Stationen und die Station Zeitz (Pr. St. B.) im Transitverkehr mit den belgischen Hafenstationen und Terneuzen, neue Verzeichnisse der deutschen Verbandsstationen nebst anderweitigen, ermässigten Anstossfrachtsätzen für Eilgut und Frachtstückgut und den bisherigen Anstossfrachtsätzen in den übrigen Klassen für die in die Stationstariftabellen nicht aufgenommenen deutschen Stationen, Ergänzungen und Berichtigungen des Verzeichnisses der nicht tarifirten belgischen Stationen und derjenigen tarifirten Stationen, deren Tarifsatz anzuwenden ist, Aufnahme des Artikels „Drahtgeflechte“ in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 9 für Eisen und Stahl, Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarif 14 für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren, Ergänzung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 16 für Kassia, Kaffee usw. durch Aufnahme der Artikel „Kastanienholzextrakt“ und „Rohmargarin“, ein neues Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 21 für Düngemittel, anderweitige Fassung des Ausnahmetarifs 27 für Lampencylinder, einen neuen Ausnahmetarif 29 für frisches Obst (Kern- und Steinobst) sowie Wallnüsse zwischen belgisch-französischen Grenzstationen und verschiedenen deutschen Stationen, Aen-

derungen von Stationsnamen und Berichtigungen.

Der Nachtrag XX zum Heft 1 enthält ferner Aufnahme der Station Mouseron in den Ausnahmetarif 10 für Maschinen usw., ein anderweitiges Waarenverzeichniss für den Ausnahmetarif 12 für rohe Kalisalze zum Düngen usw., Aufnahme der Station Ostende in den Ausnahmetarif 26 für Verblendsteine, einen neuen Ausnahmetarif 30 für Kammzug, Wolle (Schafwolle) und Wollkämmlinge, ferner Abfälle von Schafwolle, sowie Kunstwolle usw. zwischen Dzieditz transit und verschiedenen belgischen Stationen und einen neuen Ausnahmetarif 31 für feuerfeste Erde zwischen Freden und Emptinne.

Durch die Nachträge werden mit Wirksamkeit vom 15. Mai d. J. aufgehoben die Frachtsätze der Stationen Vireux (Viroin) und Vireux (Est), sowie die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 27 nach den Grenzpunkten Adinkerke (Frontière), Blandain (Frontière), Mouseron (Frontière) und Quiévrain (Frontière).

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 29. März 1899. (968)

Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. April 1899 tritt zu dem Tarifheft 1 für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält die anderweite Abgrenzung der preussisch-hessischen Eisenbahndirektionsbezirke, Entfernungen für neu einbezogene, sowie anderweite ermässigte Tarifkilometer für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Köln, St. Johann-Saarbrücken, anderweite ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt einerseits und den Stationen der Worms-Offsteiner Nebenbahn andererseits, Aenderungen des Waarenverzeichnisses des Kalitarifs, sowie sonstige, zum Theil bereits schon früher bekannt gemachte Tarifmaassnahmen.

Soweit durch die Aenderungen des Kalitarifs Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis zum 15. Mai 1899 in Gültigkeit.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Dienststellen bezogen werden.

Mainz, den 25. März 1899. (969)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch - linksrheinischer Güterverkehr. (Gruppen V/VIII.)

Am 1. April d. J. tritt ein neuer Gütertarif in Kraft, durch welchen derjenige vom 1. April 1895 aufgehoben wird. Der neue Tarif weist neben Ermässigungen auch geringe Erhöhungen der Frachtsätze auf, die indessen erst am 15. Mai d. J. Wirksamkeit erlangen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen der Tarif auch zum Preise von 1,50 ℳ zu beziehen ist.

Köln, den 30. März 1899. (970)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif VIII (Köln, St. Johann-Saarbrücken).

Zum Gütertarif vom 1. April 1895 tritt am 1. April d. J. der 8. Nachtrag in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen der Strecke Köln-Grevenbroich.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 29. März 1899. (971)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. treten

a) zum Magdeburg-Halle-sächsischen Gütertarife der Nachtrag X,

b) zum Magdeburg-Halle-sächsischen Thiertarife der Nachtrag IV

in Kraft.

Hierdurch werden folgende Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Halle in den Verbandsverkehr einbezogen und zwar

a) Gütertarif:

Ammendorf, Benkendorf, Corbetha, Dehlitz (Saale), Dürrenberg b. Leipzig, Eythra, Frankleben, Göhrenz-Albersdorf, Gross-Gräfendorf, Grosslehna, Gross-Miltitz, Grosszschocher, Hohenmölsen, Holleben-Beuchlitz, Knauthain, Kötschau, Lauchstädt, Lausen, Lützen, Lützkendorf, Markranstädt, Merseburg, Meuchen, Milzau, Mücheln b. Merseburg, Niederbeuna, Pegau a. d. Elster, Reuden a. d. Elster, Rippach-Poserna, Schafstädt, Schkölen-Räpitz, Webau, Wernsdorf und Werschen;

b) Thiertarif:

Dürrenberg b. Leipzig, Eythra, Frankleben, Kötschau, Lützen, Lützkendorf, Markranstädt, Merseburg, Meuchen, Mücheln b. Merseburg, Pegau a. d. Elster, Reuden a. d. Elster und Schkölen-Räpitz.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die vorstehend unter a und b genannten Stationen werden im thüringisch-hessisch-sächsischen Verbands-Güterverkehre (Gütertarif vom 1. Januar 1896 und Thiertarif vom 1. Oktober 1898) unterm 1. April d. J. aufgehoben.

Ausser den bereits früher durch Bekanntmachungen eingeführten Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife enthält der Nachtrag X zum Gütertarife noch folgendes:

1. Annahme der neuen Fassung des Waarenverzeichnisses für den Ausnahmetarif 3 (Kalitarif) seitens der an die Direktionsbezirke Magdeburg und Halle angeschlossenen Privatbahnen mit der Maassgabe, dass, soweit Frachterhöhungen damit verbunden sind, diese erst vom 15. Mai d. J. an wirksam werden;

2. Ergänzung des Ausnahmetarifs 6 (Kohlentarif) durch Aufnahme der Stationen Calbe (Stadt) und Neugattersleben des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie der Stationen Ammendorf, Göhrenz-Albersdorf, Hohenmölsen, Kötschau, Lausen, Lützkendorf, Markranstädt, Merseburg, Milzau und Weber des Direktionsbezirks Halle;

3. neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz im Verkehre zwischen der Station Corbetha des Direktionsbezirks Halle einerseits und den Stationen Potschappel und Zwickau der sächsischen Staatsbahnen;

4. einen neuen Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen;

5. einen neuen Ausnahmetarif für Rübenerde zum Düngen.

Schliesslich enthalten die Nachträge noch die Bestimmung, dass die Entfernungen und Frachtsätze

a) für die Stationen Buschow-Gardelegen, Gross-Behnitz, Gross-Möhringen, Gross-Wudicke, Hämerten, Jävenitz, Mieste, Miesterhorst, Nennhausen, Oebisfelde, Rathenow, Schönhausen, Stendal, Vinzelberg und Wustermark des Direktionsbezirks Magdeburg (bezüglich des Thiertarifs nur die Stationen Gardelegen, Oebisfelde, Schönhausen und Stendal) in das Tarifheft 1 für den norddeutsch-sächsischen Verbandsverkehr (gültig vom 1. August 1896) bezw. in den norddeutsch-sächsischen Thiertarif vom 1. September 1898;

b) für die Stationen Berga-Kelbra, Blankenheim, Heringen, Riestedt, Rossla, Sangerhausen, Stolberg-Rottleberode, Uftrungen und Wallhausen a. Helme des Direktionsbezirks Halle (bezüglich des Thiertarifes nur die Stationen Berga-Kelbra, Heringen, Riestedt, Rossla, Sangerhausen, Stolberg-Rottleberode, Uftrungen und Wallhausen a. Helme) in den Gütertarif für den thüringisch-hessisch-sächsischen Verbandsverkehr (gültig vom 1. Januar 1896) bezw. in den für den gleichen Verkehr bestehenden Thiertarif vom 1. Oktober 1898 unterm 1. April 1899 aufgenommen worden.

Die in den Tarif aufgenommenen Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Abdrücke dieser Tarifnachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich zu erhalten.

Dresden, den 30. März 1899. (972)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit dem 1. April 1899 kommen zu dem Verbandsgütertarif vom 1. Mai 1895 folgende Nachträge zur Einführung: Nachtrag IV zu Theil II, Nachtrag VIII zum Tarifheft 1 (Verkehr Reichsbahn-Pfalz), Nachtrag VII zum Tarifheft 2 (Verkehr Reichsbahn-St. Johann-Saarbrücken) und Nachtrag VIII zum Tarifheft 5 (Verkehr Reichsbahn-Baden). Durch diese Nachträge werden u. a. neue Ausnahmefrachtsätze für Kalirohsalze (N. 10) und für Schiffbaueisen (N. 45) in Kraft gesetzt. Aus dem Artikelverzeichniss des Rohstofftarifs (N. 3) scheiden die in Ziffer 1 (Düngemittel) aufgeführten Kalirohsalze usw., für welche der Ausnahmetarif Nr. 10 neue Frachtsätze enthält, aus. Soweit diese Artikel zu gewerblichen oder Badezwecken bestimmt sind, werden jedoch die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 noch bis zum 15. Mai d. J. gewährt. Neben anderen Tarifänderungen enthält der Nachtrag VIII zum Heft 1 Entfernungen für die neu aufgenommene Station Tiefenthal und anderweite, theilweise ermässigte Entfernungen für Station Frankenthal der pfälzischen Eisenbahnen; Nachtrag VII zum Heft 2 geänderte Entfernungen für Basel Reichsbahn im Verkehr mit einigen Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken. Soweit hier Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Kraft. In dem Ausnahmetarif Nr. 4 für Eisen und Stahl erscheinen neue Frachtsätze für den Verkehr von Mariahütte, wogegen die gleichartigen Ausnahmefrachtsätze für Türkismühle aufgehoben werden; Nachtrag VIII zum Heft 5 enthält ferner anderweite, theilweise ermässigte Entfernungen für die badischen Stationen Neckarau, Rheinau und Schwetzingen sowie neue Frachtsätze für Cement usw. von Station Heming im Ausnahmetarif Nr. 17.

Der Kalitarif (Ausnahmetarif 10) und die damit zusammenhängende Aenderung des Artikelverzeichnisses zum Rohstofftarif (Ausn.-Tarif 3) gilt auch für den Verkehr mit Stationen der Main-Neckarbahn (Tarifheft 4.)

Ebenfalls vom 1. April 1899 ab gelten die in dem Transittarif vom 15. Juli 1894 zum Tarifheft 5 für Güter belgischer oder holländischer Herkunft im Verkehr mit Mannheim vorgesehenen Bestimmungen und Frachtsätze in gleichem Umfange

auch für den Verkehr mit Rheinau der badischen Staatseisenbahnen.

Strassburg, den 27. März 1899. (973)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutsch - sächsischer Verbandsverkehr.

Am 1. April d. J. treten zu dem Tarifhefte 1 der Nachtrag VIII und zu dem Tarifhefte 2 der Nachtrag VI in Kraft.

Es werden dadurch folgende Stationen in den Verbandsverkehr einbezogen:

a) die Stationen Buschow, Gardelegen, Gross-Behnitz, Gross-Möhringen, Gross-Wudicke, Hämerten, Jävenitz, Mieste, Miesterhorst, Nennhausen, Oebisfelde, Rathenow, Schönhausen, Stendal, Vinzelberg und Wustermark des Direktionsbezirks Hannover (Tarifheft Nr. 1);

b) die Stationen Altenhof i. Mecklbg., Dambeck i. Mecklbg., Finken, Röbel und Stuer der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn (Tarifheft Nr. 2), jedoch erst vom Tage der Betriebseröffnung an;

c) die Stationen Beetz - Sommerfeld, Dossow, Fretzdorf, Gnewikow, Karwe, Kränzlin, Neu-Ruppin, Netzeband, Radensleben, Wall, Walsleben und Wittstock der Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn (Tarifheft Nr. 2)

Die Entfernungen und Frachtsätze für die vorstehend unter a genannten Stationen werden im Magdeburg-Halle-sächsischen Güterverkehre (Tarif vom 1. Februar 1896) unterm 1. April d. J. aufgehoben.

Ferner werden die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Altenbruch, Basbeck-Osten, Buxtehude, Cadenberge, Cuxhaven, Dollern, Harburg H., Harburg U. E., Hechthausen, Himmelpforten, Höftgrube, Horneburg, Neugraben, Neuhaus a. Oste, Neukloster, Otterndorf, Stade und Warstade-Hemmoor im norddeutsch-sächsischen Tarifhefte 1 aufgehoben und unverändert in das norddeutsch-sächsische Tarifheft Nr. 2 aufgenommen.

Ausser den bereits in früheren Bekanntmachungen zum Ausdruck gekommenen Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife enthalten die Tarifnachträge noch folgendes:

1. Annahme der anderweiten Fassung des Waarenverzeichnisses des Kalitarifes seitens der an die Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster angeschlossenen nördlichen Privatbahnen, einschliesslich der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn mit der Maassgabe jedoch, dass, soweit damit Frachterhöhungen verbunden sind, diese erst vom 15. Mai 1899 an wirksam werden;

2. Einbeziehung der Station Meissen-Triebischthal in den Ausnahmetarif für kondensirte Milch;

3. einen neuen Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen;

4. den Nachtrag VI zu Tarifheft 2 anderweite Bestimmungen über die Frachtberechnung bei Abfertigung von Gütern nach und von den Güternebenstellen Westerland auf der Insel Sylt, Wittdün auf der Insel Amrum und Wyk auf der Insel Föhr.

Endlich enthält der Nachtrag VIII zum Tarifheft 1 noch die Bestimmung, dass die Entfernungen und Frachtsätze:

a) für die Stationen Altenbeken, Benninghausen, Bonenburg, Brakel (Kr. Höxter), Buke, Driburg, Geseke, Höxter, Lippstadt, Menne, Neuenheerse, Ottbergen, Paderborn, Salzkotten, Sassendorf, Soest und Willebadessen des Direktionsbezirks Münster, sowie für sämmtliche Stationen der westfälischen Landeseisenbahn in den thüringisch - hessisch - sächsischen Gütertarif vom 1. Januar 1896,

b) für die Stationen Bocholt, Bönninghardt, Büderich, Dingden, Geldern K. M., Hamminkeln, Issum, Menzelen, Straelen, Venlo K. M., Welver und Wesel des Direktionsbezirks Münster, sowie für sämmtliche Stationen der Nordbrabant-deutschen Eisenbahn in den rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Gütertarif (Heft 1) vom 1. Oktober 1896 aufgenommen worden sind.

Die in den Tarif aufgenommenen Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Abdrücke dieser Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich zu erhalten.

Dresden, den 30. März 1899. (974)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die auf den preuss. Staatsbahnen am 15. Februar cr. in Kraft getretene Abänderung der Nomenklatur des Kalitarifs gilt vom 1. April cr. ab auch für den gleichnamigen Tarif in unserem Binnenverkehr. Insoweit hierdurch Erhöhungen eintreten, werden diese erst vom 15 Mai cr. ab wirksam. Der Wortlaut der Abänderung ist auf unseren Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Danzig, den 28. März 1899. (975)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Norddeutsch-sächsischer Verband.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. September 1898 ab gültigen Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren in Kraft. Dieser Nachtrag ist bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erhalten und enthält neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Gardelegen, Oebisfelde, Schönhausen und Stendal des Direktionsbezirks Hannover. Diese Stationen scheiden unterm 1. April 1899 aus dem Thiertarife für den Magdeburg-Halle-sächsischen Verkehr aus.

Dresden, den 30. März 1899. (976)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnengüterverkehr.

Für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck, welche in Lübeck zur Weiterbeförderung nach St Petersburg, Reval oder Moskau über St. Petersburg gelangen, tritt für die Zeit vom 1. April bis 30. September d. J. ein Ausnahmetarif in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterverwaltungen in Hamburg und Lübeck.

Lübeck, den 29. März 1899. (977)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-gesellschaft.

Berlin - Stettin - oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Eisenbahndirektion Stettin, sowie neue Frachtsätze nach Stationen der Greifswald - Grimmener Eisenbahn zur Einführung gebracht.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 28. März 1899. (978)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1.

Infolge Versetzung des Artikels Kleie aus dem deutschen Sp.-T. II in den Sp.-T. III wird zur Behebung von Zweifeln in dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs A für Getreide usw. auf Seite 8 unter A des Tarifheftes 1 für oben bezeichneten Verkehr die Ziffer 4 nebst Wortlaut — (4. Kleie usw.) — mit Gültigkeit vom 1. April n. St. 1899 gestrichen.

Bromberg, den 28. März 1899. (979)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Warschauer Güterverkehr.

Der in dem deutsch-Warschauer Gütertarif enthaltene Auszug aus den Verkehrsleitungsvorschriften wird dahin geändert, dass vom 1. April d. J. neuen Stils ab der Verkehr von den Stationen Warschau W. W. und Ruda-Guzowska der Warschau-Wiener Eisenbahn nach Reichenberg S. St. B. und Zittau S. St. B., von den Stationen Lodz der Lodzer Eisenbahn und Tomaszow der Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn nach Grossenhain B. D. über Alexandrowo geleitet werden wird.

Bromberg, den 29. Mai 1899. (980)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1899 gelangt der Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen zu den besonderen Tarifvorschriften, Aufnahme neuer Stationen, Ermässigungen der Klassen- und Ausnahmetarife für verschiedene bayerische Stationen, ferner einige Berichtigungen.

Soweit durch die letzteren Frachterhöhungen eintreten, behalten die seitherigen, niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 1. Juni 1899 Gültigkeit.

München, den 29. März 1899. (981)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1899 gelangt der Nachtrag VIII zur Einführung.

München, den 29. März 1899. (982)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-bayerischer Kohlentarif vom 1. Juli 1896.

Mit Wirksamkeit vom 15. April 1899 wird die Station „Grosshesselohe Isarthalbahn" der Lokalbahn - Aktiengesellschaft in München in den Tarif aufgenommen.

München, den 27. März 1899. (983)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. April 1899 kommt für den Güterverkehr zwischen württ. Stationen einerseits und Stationen der schweiz. Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn) und der Sihlthalbahn andererseits ein neuer Tarif — Theil II, Heft 1 — zur Einführung, durch welchen das bisherige Tarifheft 1 vom 1. Mai 1891 nebst Nachträgen ausser Kraft tritt.

Stuttgart, den 27. März 1899. (984)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Rheinisch- und Frankfurt-sächsischer Güterverkehr.

Am 1. April 1899 treten die Nach-

träge VI zu den Tarifheften 1 und 2 in Kraft.

Es werden dadurch folgende, theilweise bereits früher im Bekanntmachungswege aufgenommene Stationen in den direkten Verkehr einbezogen:

a) Bocholt, Bönninghardt, Büderich, Dingden, Geldern K. M., Hamminkeln, Issum, Menzelen, Straelen, Venlo K.M., Welver, Wesel (Dir.-Bez. Essen);
b) Fröndenberg, Langschede (Dir.-Bez. Elberfeld);
c) Frömern (Dir.-Bez. Elberfeld);
d) Bocklemünd, Oekoven, Poulheim, Rommerskirchen, Stommeln (Dir.-Bez. Köln);
e) Asperden, Birten, Goch, Hassum, Labbeck, Pr. Uedem, Xanten (Nordbrabant-deutsche Eisenbahn);
f) Fronhausen (Lahn), Gladenbach, Lohra, Niederwalgern, Weidenhausen (Dir.-Bez. Frankfurt a/M.);
g) Grossen-Linden, Schlitz (Dir.-Bez. Frankfurt a/M.);
h) Hentern (Holzverladestelle), Rengen, Utzerath (Dir.-Bez. St. Johann-Saarbrücken);
i) Brandis (sächs. Staatsbahn).

Die Entfernungen und Frachtsätze für die unter a, b, e und f genannten Stationen im norddeutsch-sächsischen Verbandsgütertarife, Heft 1 vom 1. August 1896, und im thüringisch-hessisch-sächsischen Verbandsgütertarife vom 1. Januar 1896 werden am 1. April 1899 aufgehoben.

Die Nachträge enthalten ferner:

1. Aenderungen der Ausnahmetarife 1 (Holz), 2 (Rohstoff), 3 (Kali) und 7 (Dachschiefer);
2. neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 (Eisen und Stahl etc. in Wagenladungen) im Verkehre mit Mariahütte (Tarifheft 2); die zeitherigen Frachtsätze für die Station Türkismühle in diesem Ausnahmetarife werden mit Gültigkeit vom 15. Mai 1899 aufgehoben;
3. einen neuen Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art bei Aufgabe als Frachtstückgut im Verkehre mit Bodenbach und Tetschen (Tarifheft 2);
4. den bereits am 1. Januar 1899 im Bekanntmachungswege eingeführten Ausnahmetarif für Blei;
5. Bestimmungen über Vereinigung der Abfertigungsstelle Frankfurt a/M. H. L. B. mit der Abfertigungsstelle Frankfurt a/M. (Hauptbahnhof) (am 15. Januar 1899) und über Schliessung der Station Forsthaus am 1. Mai 1899 — Tarifheft 2 —.

Soweit durch die Aenderungen des Kalitarifs Frachterhöhungen eintreten, werden diese erst vom 15. April bezw. 15. Mai 1899 an wirksam.

Die Nachträge sind durch die Verbandsverwaltungen und deren Stationen zu erlangen.

Dresden, am 28. März 1899. (985)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Ost-nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1899 und insoweit Erhöhungen, bezw. Erschwerungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Juni 1899, tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1897 gültigen Tarife, Theil II, Heft 1 des Ost-nordwest-österr. Eisenbahnverbandes in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderung des Vorwortes.
II. Aenderung der besonderen Tarifbestimmungen und der Zusammenstellung der Ausnahmetarife nebst den besonderen Bestimmungen für deren Anwendung.
III. Aufhebung der Frachtsätze für die Station Wygoda.
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife IV, VI, VII, IX und X.
V. Ergänzung der in den Stationstarifen enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifes 2 für Holz.
VI. Einbeziehung der Stationen Lubaczów, Oleszyce, Ulmów und Zbydinów in den Ausnahmetarif XII für Spiritus.
VII. Berichtigung von Frachtsätzen.
VIII. Aenderungen von Stationsnamen.
IX. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare des Nachtrages I sind vom 1. April l. J. an bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 40 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 3. April 1899. (986)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

Die im Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. September 1897 auf Seite 210 im Ausn.-Tarif Nr. 1 (Getreide etc.) für Bubna enthaltenen Frachtsätze finden 14 Tage nach erfolgter Verlautbarung im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" auch auf Sendungen Anwendung, welche für Relationen zwischen Magdeburg (inklusive) und Hamburg bestimmt sind.

Wien, am 28. März 1899. (987)
K. K. pr. österr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Bukowina-Galizien-Frankreich.

Einführung des Nachtrages II zu dem vom 1. Januar 1895 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung diverser Artikel.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1899 gelangt im oben angeführten Güterverkehre der Nachtrag II zu dem vom 1. Januar 1895 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung der in demselben genannten von Paris oder weiter gelegenen französischen Stationen herstammenden, bezw. dahin bestimmten Artikel als Frachtgut in Wagenladungen zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Eger transit, Station der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, Nürnberg transit, Station der königl. bayerischen Staatseisenbahnen und Wien I K. E. B. (Westbahnhof) transit, Station der k. k. österr. Staatsbahnen andererseits zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Neuauflage der Tariftabelle für den Verkehr mit Wien I K. E. B. (Westbahnhof) transit;
2. Berichtigungen zum Haupttarife.

Exemplare dieses Nachtrages II sind bei den betheiligten österreichischen Endverwaltungen zum Preise von 10 Heller = 10 Cts. erhältlich.

Wien, am 29. März 1899. (988)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifnachtrages.

Am 1. Mai 1899 tritt der Nachtrag VI zu den vom 1. Juli 1894 gültigen Tarife, Theil II — Heft 2, des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes in Kraft, welcher neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Carlsbad (B. E. B.) und Karlsbad Centralbahnhof einerseits und einigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen andererseits enthält und zum Preise von 10 Hellern pro Exemplar sowohl bei der gefertigten Generaldirektion als auch beim Tariferstellungs- und Abrechnungsbüreau der österr. Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium in Wien erhältlich sein wird.

Prag, am 27. März 1899. (989)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Abänderung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. XIII im Tarife, Theil II, 1. Heft vom 1. Dezember 1888.

Ziffer 2 der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. XIII (Seite 12 des I. Nachtrages zu dem in der Ueberschrift genannten Tarife) erhält mit Gültigkeit vom 15. April 1899 folgenden Wortlaut:

„2. Das Zusammenladen verschiedenartiger Güter ist gestattet, insoweit nicht reglementarische Bestimmungen entgegenstehen."

Wien, am 24. März 1899. (990)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Grenzverkehr.

(Frachtermässigung für Futtermittel.)

Mit Gültigkeit vom 10. April 1899 an gelangen für diverse Futtermittel, als Kleie, Melassefutter, Oelkuchen, Schlempen etc. etc. in sämmtlichen Relationen des Tarifes für den in rubro genannten Verkehr ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung, welche in den betreffenden Aufgabestationen zu erfragen sind.

Wien, am 30. März 1899. (991)
Direktion
der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
auch im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für die Beförderung von Kastanienholzextrakt.

Mit Gültigkeit vom 5. April 1899 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1899, wird für die Beförderung von flüssigem Kastanienholzextrakt von La Rochette (Isère) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen für die Transportstrecke von Genf transit nach Wels der Frachtsatz von 518 Cts. für 100 kg berechnet.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung A u. der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 29. März 1899. (992)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband, Verkehr mit Oesterreich.

(Einführung direkter Frachtsätze für Kleie.)

Mit Gültigkeit vom 15. April 1899 bis

zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1899, gelangen für Kleie (auch Grieskleie und Gerstenkleie) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief von den Stationen Wien (K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.), Wien Donauuferbahnhof, Wien Donaukaibahnhof und Korneuburg nach den im deutsch-österreichisch-ungarischen Seehafenverbande aufgenommenen deutschen Hafenstationen direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung.

Diese Sätze können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 30. März 1899. (993)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.
(Einführung eines neuen Theiles I.)

Der Tarif, Theil I für die Elbeumschlagsverkehre, gültig vom 1. März 1899 findet nunmehr auch für den Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn ab 1. April 1899 — für Frachterhöhungen ab 1. Juni 1899 — Anwendung.

Wien, am 30. März 1899. (994)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Einführung des Nachtrages IX zum Lokalkilometerzeiger und des Nachtrages VIII zu den Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern.

Mit 1. April 1899 tritt der Nachtrag IX zu dem ab 1. April 1893 gültigen Kilometerzeiger für die Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Kraft.

Mit dem gleichen Tage gelangt auch der Nachtrag VIII zu den ab 1. Januar 1894 herausgegebenen Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft und der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn zur Ausgabe.

Exemplare dieser Nachträge sind bei der gesellschaftlichen Betriebsdirektion in Budapest, bei der kommerziellen Direktion in Wien (X., Südbahnhof, Administrationsgebäude, 1. Stock), sowie durch die Stationen um den Preis von 30 Hellern per Exemplar erhältlich.

Wien, am 17. März 1899. (995)

Rumänische Eisenbahnen.

Am 6. April l. J. tritt der Nachtrag III zum Lokalkilometerzeiger in Kraft (Preis 20 bani).

Bukarest, den 1. April 1899. (996)

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1899 wird in den Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren im Binnenverkehr auf deutschem Gebiete, Theil II, vom 1. Juli 1898, folgende besondere Bestimmung zu § 44 der Verkehrsordnung aufgenommen:

„4. Für die Desinfektion der Eisenbahnwagen, welche zum Transport von lebendem Geflügel verwendet sind, und der bei der Beförderung benutzten Geräthschaften (Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom 2. Februar 1899, R.-G.-Bl. Seite 11) werden die gleichen Gebühren erhoben, wie für die Desinfektion bei Beförderung von anderem Kleinvieh.“

Die in den Tarif aufgenommene zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Amsterdam, den 31. März 1899. (997)

Der Administrationsrath.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Saarbrücken-pfälzisch-württembergisch-bayerischer Personen- und Gepäcktarif.

Unter Bezug auf die Veröffentlichungen vom 11. Januar und 24. Februar d. J. wird weiter bekannt gegeben, dass, insoweit durch den vorgenannten, ab 1. April d. J. gültigen Tarif Beschränkungen oder Frachterhöhungen hinsichtlich der Abfertigung von Leichen und von Fahrzeugen als Gepäck eintreten, die bisherigen Sätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Kraft bleiben.

Stuttgart, den 24. März 1899. (998)

Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederlausitzer Eisenbahngesellschaft.

Vom 14. Mai d. J. ab wird mit Genehmigung der Staatsaufsichtsbehörde die IV. Klasse in allen der Personenbeförderung dienenden Zügen nicht mehr geführt. Von demselben Tage werden daher die in unserem Binnentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, Theil II, enthaltenen Fahrpreise IV. Klasse, sowie die darauf bezüglichen Vorschriften durch einen Nachtrag I zu dem genannten Tarif aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Berlin W., den 1. April 1899. (999)

Die Direktion.

6. Verdingungen.

Die Herstellung von Einfriedigungen auf den Bahnhöfen Cöpenick und Friedrichshagen zwischen Kilometer 11,5—15,5 sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 15. April 1899, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit der entsprechenden Aufschrift versehen an die kgl. Eisenbahnbauabtheilung 1 Berlin Fruchtstr. 14/15 einzureichen.

Angebotshefte mit Zeichnung und Bedingungen sind bei der Bauabtheilung 1 einzusehen. Die Hefte sind auch von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ. in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 30. März 1899. (1000)

Königliche Eisenbahnbauabth. 1.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes der österreichischen Linien an Pitchpinebalken per 600 cbm, lieferbar verzollt und franco einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Offertwege zu vergeben.

Die Offerten sind mit einer, in gesetzlich gültiger Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Krone und mit der Aufschrift „Offerte auf Pitchpine“ versehen, versiegelt bis längstens 20. d. Mts. Mittags bei der Materialverwaltung (Wien, Südbahnhof, Restaurationsgebäude, I. Stock) einzureichen, woselbst auch die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse und die Schiedsgerichtsordnung behoben, eventuell per Post bezogen werden können.

Der Offerent hat in der Offerte ausdrücklich zu erklären, dass er in die Lieferbedingnisse und in die Schiedsgerichtsordnung Einsicht genommen habe und dieselben vollinhaltlich anerkenne.

Offerten, welche diese Erklärung nicht enthalten, nicht entsprechend adjustirt sind oder verspätet einlangen, werden nicht berücksichtigt.

Wien, im April 1899. (1001)

Die Materialverwaltung.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptwerkstätten zu Gotha und Erfurt und in der Nebenwerkstätte zu Meiningen bisher angesammelten und bis Ende August 1899 noch abfällig werdenden Werkstattsmaterialabfälle, als Eisen-, Stahl- und Gussschrott, Siederöhren, Drehspäne von Eisen und Stahl, Eisenblech, Kupfer in Stücken und Rothgussspäne, sollen verkauft werden.

Termin hierzu ist auf
Mittwoch, den 26. April d. J.,
Mittags 12 Uhr,
bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Verkaufsbedingungen und Gebotbogen können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 20 ₰ in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Erfurt, den 29. März 1899. (1002)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Verkaufe der im Bereiche der königl. Eisenbahndirektion Kattowitz angesammelten Werkstattsmaterialien-Abgänge wird auf den 4. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, im Geschäftszimmer Nr. 62 der unterzeichneten Direktion Termin anberaumt. Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau, Empfangsgebäude Zimmer Nr. 2 zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ. in baar portopflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist bis zum 25. Mai d. J.

Kattowitz, den 4. April 1899. (1003)

Königliche Eisenbahndirektion.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf alter Lokomotiven.

Die in den Hauptwerkstätten Breslau (Oderthor), Breslau O/S. und Lauban stehenden ausgeschiedenen 5 Stück Lokomotiven sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung am 22. April d. J., Vormittags 11 Uhr im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes hier verkauft werden.

Angebotsbogen nebst Verkaufsbedingungen können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in Baar von unserem technischen Büreau hier bezogen werden.

Breslau, den 4. April 1899. (1004)

Königliche Eisenbahndirektion

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 28. | 12. April 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 7 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Fahrpreisermässigung für Zwecke der Arbeitsvermittelung.

Mehr und mehr bricht sich die Erkenntniss des Werthes einer gemeinnützigen Arbeitsvermittelung Bahn. Es sind denn auch im Laufe der letzten Jahre in Deutschland, Oesterreich und der Schweiz manche Gemeinden mit grösserer Einwohnerzahl dazu übergegangen, die Ausgleichung von Angebot und Nachfrage zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern im Wege der Errichtung von kommunalen Arbeitsämtern planmässig auszugestalten. Verwaltet werden diese Aemter in der Regel unter Aufsicht der Stadtvertretung von einer aus Arbeitgebern und Arbeitern gemischten Kommission, in deren Auftrag ein städtischer Beamter die laufenden Geschäfte führt. Von Jahr zu Jahr steigt die Zahl der städtischen Arbeitsämter, die sich, sei es an Stelle der privaten Arbeitsnachweisbüreaus, oder neben diesen, die Vermittelung von Arbeitsgelegenheit zur Aufgabe machen. Meist geschieht diese Vermittelung unentgeltlich. Nur einzelne kommunale Arbeitsämter, wie z. B. Wien, wo die Einrichtung am 1. September 1898 erfolgte, haben sich vorbehalten, einen gewissen von den Arbeitgebern zu entrichtenden Regiebeitrag festzusetzen. Die ausweislich der periodischen Veröffentlichungen stetig zunehmende Inanspruchnahme der Arbeitsämter spricht am besten dafür, wie sehr die Institution einem Bedürfnisse entgegenkommt.

Wenn zunächst jedes städtische Arbeitsamt hauptsächlich für den Bereich der betreffenden Stadt und deren nähere Umgebung thätig war, so erfuhr die Einrichtung im weiteren Verlauf eine wesentliche Ergänzung und Vervollkommnung, indem man mehrfach dazu überging, die Thätigkeit dahin zu erweitern, dass Arbeitsämter verschiedener Städte zu einem Verband mit dem ausgesprochenen Zwecke sich vereinigten, Arbeitsangebot und -Nachfrage für ein grösseres Gebiet (Staat, Provinz) gemeinsam zu bearbeiten — von der Anschauung geleitet, dass auf diese Weise der Apparat viel vollkommener funktionire und so dem ihm zu Grunde liegenden Gedanken besser diene. In Württemberg, das jetzt Arbeitsämter in 13 Städten hat, wurde schon im Jahre 1896 ein telephonischer Verkehr unter diesen Aemtern eingeführt und zugleich Einleitung dahin getroffen, dass Nachweise über die bei den einzelnen Arbeitsämtern nicht befriedigten Nachfragen nach Arbeitern wöchentlich zweimal durch eine mit dem städtischen Arbeitsamt zu Stuttgart verbundene Centralstelle an die Gemeindebehörden aller grösseren Orte versandt und durch öffentlichen Anschlag zur Kenntniss der stellensuchenden Arbeiter gebracht werden. Auch diese centralisirende Einrichtung, deren Kosten aus Staatsmitteln bestritten werden und welche, wie hier nicht unerwähnt bleiben mag, nach Empfehlung durch das Reichsamt des Innern in anderen deutschen Staaten mehrfach Nachahmung gefunden hat, erzielt gute Erfolge.

Nothwendig musste nun aber die erwähnte Thätigkeit der Arbeitsämter die Aufmerksamkeit auf einen Punkt lenken, der bei der Vermittelung auswärtiger Arbeitsstellen von nicht untergeordneter Bedeutung ist. Es ist dies die Schaffung erleichterter Aufsuchung offener Stellen, die Möglichkeit, an den Platz, wo die Gelegenheit für den Arbeitsuchenden zu einem passenden Unterkommen vorliegt, zu gelangen, ohne dass die Reise mit einem zu grossen Aufwand verknüpft wäre; mit anderen Worten: es sollte die Eisenbahnfahrt verbilligt werden. Denn nicht selten, ja man darf sagen in vielen Fällen stellt sich bei grösseren Entfernungen der Aufwand an Fahrgeld als ein Hinderniss für den Eintritt in eine auswärtige Arbeitsstelle dar. Der Arbeiter musste, wenn ihm nicht anderweitig — sei es durch Vorstreckung des Reisegeldes durch den Arbeitgeber, oder durch eine Beihilfe seitens des Arbeitsamtes — die Reise ermöglicht wurde, auf diese und damit auf die Erlangung einer passenden Stelle verzichten.

In Erkenntniss dieser Sachlage wurden zwar bei einzelnen städtischen Arbeitsämtern, z. B. Stuttgart und Freiburg i. B., Mittel vorgesehen, um in besonderen Fällen dem Arbeitsuchenden zur Ermöglichung der Erlangung einer Arbeitstelle an einem

entfernter gelegenen Orte das Fahrgeld ganz oder theilweise vorzustrecken. Nach Lage der Verhältnisse konnten aber einmal diese Mittel nicht besonders reichlich bemessen werden, und ausserdem zeigte diese Art von Beihilfe eine unliebsame Kehrseite insofern, als Missbräuche nicht ausgeschlossen waren. Das Verfahren konnte dazu führen, dass die Arbeiter vielfach lediglich auf die Reiseunterstützung rechnen zu dürfen glaubten, auch hatte diese Art der Unterstützung, wie hier wohl nicht näher ausgeführt zu werden braucht, für manchen der Arbeiter immerhin eine weniger angenehme Seite.

So lag der Gedanke nahe, eisenbahnseitig in die Lücke zu treten und allgemein für die geschilderten Fälle eine Fahrtaxermässigung eintreten zu lassen. In dieser Richtung ist die württembergische Eisenbahnverwaltung vorgegangen, indem sie in den auf 1. April d. J. neu ausgegebenen Personentarif (Theil II) die Bestimmung aufnahm, wonach „Personen, denen durch die Vermittelung der von württembergischen Gemeindebehörden errichteten Arbeitsämter Gelegenheit zur Erlangung einer auswärtigen Arbeitstelle verschafft werden soll, zu diesem Zweck für die III. Wagenklasse der Personenzüge eine 50 % Ermässigung des Eisenbahnfahrpreises gewährt wird." Es werden zu diesem Behuf einfache Fahrkarten zum halben Preis ausgegeben. Bedingt ist die Einräumung durch die Vorlage eines vom Arbeitsamt auszufertigenden Ausweises, der die näheren Daten (Name des Arbeiters, Reisestrecke, Reisetag und Zweck der Reise) enthält. Der Ausweis ist der Fahrkartenstelle vorzulegen und wird von ihr bei der Abgabe der Karte zum halben Preis abgestempelt. Als Fahrtausweis gilt die im Besitze des Arbeiters befindliche halbe Karte (Kinderfahrkarte) nur, wenn der Inhaber dem Zugbegleitungspersonal zugleich auch den abgestempelten Ausweis, der dann bei Beendigung der Fahrt eingezogen wird, vorzeigt. Eine missbräuchliche Ausnützung der zu gewährenden Vergünstigung ist dadurch ferngehalten, dass den Beamten der Arbeitsämter zur Pflicht gemacht wurde, die zur Erlangung der Fahrpreisermässigung dienende Bescheinigung nur solchen Arbeitsuchenden zu ertheilen, die nach ihrer Persönlichkeit und nach ihren Legitimationspapieren für die auswärts nachgewiesene Stelle geeignet sind und sich ausserdem bereit erklären, ihre Papiere bis zur Entscheidung über den Arbeitsvertrag bei dem Arbeitsamt zu hinterlegen. Im weiteren ist bestimmt, dass die Ermässigung nur für Bahnentfernungen von mindestens 25 km Platz greifen soll, weil von der Annahme ausgegangen werde, es liege für Reisen nach näher gelegenen Orten ein Bedürfniss für die Einräumung schon deshalb nicht vor, weil hier der Aufwand an Fahrgeld kein bestimmender Faktor sein könne, die Arbeitsgelegenheit nicht aufzusuchen. Ausserdem wurde zunächst vorgesehen, dass für Reisen auf Entfernungen von über 100 km die Ermässigung nicht gewährt werde. Ob hierin das Richtige getroffen ist, darf den weiteren Erfahrungen vorbehalten bleiben. Immerhin steht zu hoffen, dass auch bei Einhaltung dieser Grenze die Einrichtung als eine wesentliche staatliche Förderung der Arbeitsvermittelung sich erweisen und als eine Maassregel praktischer Sozialpolitik in weiteren Kreisen Anerkennung finden wird.

Soviel bekannt, besteht, von den für Arbeiter und Arbeiterinnen bei den meisten Bahnen schon länger eingeführten Ermässigungen für die regelmässigen Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort abgesehen, die Einräumung einer 50 % Ermässigung des Fahrpreises für die Erlangung von Arbeitsgelegenheit nur bei der österreichischen Staatsbahn, wo aber die Einrichtung nur auf Arbeiter sich beschränkt, die in Gruppen von mindestens zehn Personen und auf grosse Entfernungen (über 300 km) reisen. Für den einzelnen Arbeiter ist die Einräumung dort also nicht anwendbar, sie ist vielmehr auf Verhältnisse berechnet, in denen die Arbeitgeber (Unternehmer) Arbeitskräfte in grösserer Anzahl für grosse Unternehmungen bedürfen. Die württembergische Einrichtung soll dem einzelnen stellesuchenden Arbeiter dienen und ging die württembergische Eisenbahnverwaltung bei Einführung der Erleichterung von der wohl als zutreffend erscheinenden Anschauung aus, dass stellensuchenden Arbeitern und Arbeiterinnen eine Fahrpreisermässigung ebenso zuzubilligen sei, als den im Dienste stehenden Arbeitern, denen ja in der Form von Wochenkarten und Arbeiterrückfahrkarten weitgehende Taxvergünstigungen schon lange eingeräumt sind. Als einen Akt der vorbeugenden Armenpflege, wobei mitzuwirken die Staatsbahnverwaltung weniger berufen scheint, wird sich die Maassnahme nicht charakterisiren lassen, eher dürfte sie in ihrem Endziel als eine Versicherung gegen Arbeitslosigkeit zu bezeichnen sein.

Man kann nun einwenden, dass die Maassregel ihren Zweck etwa insofern nicht erreiche, als in manchen Fällen die Nachfrage nach Arbeit keinen Erfolg habe, die (ermässigten) Reisekosten also erfolglos aufgewendet seien. Sollte diese Befürchtung aber wirklich dazu angethan sein, von der Gewährung der Taxermässigung abzuhalten? Sicherlich nicht, denn in vielen Fällen wird die erst durch die Verbilligung ermöglichte Reise doch Erfolg haben! Ebenso wird der schon gehörte Einwand, die Vagabondage werde gewissermaassen auf die Eisenbahn übertragen, bei näherer Prüfung der Angelegenheit nicht Stand halten können. In dieser Beziehung darf auf die Erörterung in diesen Blättern*) über „Eisenbahnfahrpreis und Arbeitsnachweis" Bezug genommen werden; mit Recht wurde in dem betr. Artikel betont, dass es sich in der vorliegenden Frage um eine Angelegenheit von ausserordentlicher Wichtigkeit für die öffentliche Wohlfahrt handle, wobei besondere und weitgehende Vergünstigungen vorzugsweise am Platze, ja geradezu geboten seien. Sodann wird auch dem Bedenken, die Fahrpreisermässigung könne missbräuchlich benützt werden, angesichts der schon oben erwähnten, den Arbeitsämtern gemachten Auflage des pflichtmässigen Ermessens vor Verabfolgung des Ausweises in jedem einzelnen Falle keine Bedeutung beigelegt werden dürfen. Endlich dürfte auch der Umstand, dass durch die neue württembergische Tarifvorschrift über die Fahrpreisermässigung für Zwecke der Arbeitsvermittelung eine weitere Ausnahmebestimmung geschaffen wird, nicht dazu angethan sein, eine an sich als angemessen erkannte Institution hintanzuhalten, wenn auch das Unerwünschte der Schaffung weiterer Ausnahmen gern zugegeben werden will. Vielleicht lässt sich auch diese neue Bestimmung unter das grosse Konto der durch eine Personentarifreform zu beseitigenden Abweichungen von der Anwendung des Normaltarifes einreihen!

In eine Untersuchung über die Einwirkung der Neuerung auf den Arbeitsmarkt einzutreten ist hier nicht der Ort; eine solche Erörterung wäre auch verfrüht. Man sollte meinen, die Maassnahme werde nicht einseitig die Industrie begünstigen, sondern auch den landwirthschaftlichen Betrieben zu gute kommen, dies allerdings unter der Voraussetzung, dass der ländliche Arbeitgeber mehr und mehr der Arbeitsvermittelungsstellen sich bedient und alle Vakanzen anmeldet, damit dem Arbeitsuchenden die für ihn geeignete Arbeit auf dem Lande in erweitertem Umfang nachgewiesen werden kann. Wenn die eisenbahnseitige Unterstützung der Bestrebungen der Arbeitsämter dem „Zug nach der Stadt" auch nur zu einem kleinen Theil begegnen könnte, so wäre dies gewiss zu begrüssen.

Schliesslich darf noch darauf hingewiesen werden, dass die Eisenbahnverwaltung selbst ein Interesse an der planmässigen Arbeitsvermittelung hat. Sind doch neuestens im Gebiet der preussischen Staatsbahnverwaltung „bahnseitige Arbeitsnachweisstellen" in Breslau, Liegnitz und Görlitz zur Einrichtung gekommen, welche Einrichtung den übrigen königlich preussischen Eisenbahndirektionen empfohlen worden ist.**) Sollte dies nicht zu der Annahme berechtigen dürfen, dass die in Württemberg zum 1. April d. J. eingeführte Neuerung der Förderung kommunaler Stellenvermittelung durch die Staatsbahn nicht ohne Rückwirkung auf andere Eisenbahnverwaltungen bleiben wird?

St. D.

*) Nr. 12 vom 12. Februar 1898, Seite 180 und 181.
**) Vergl. Nr. 17 dieser Zeitung vom 1. März d. J. Seite 272.

Elektrische Zugbeleuchtung nach Stone'schem System.

Im Jahre 1895 wurde auf der London, Tilbury und Südendbahn ein vom Engländer Stone angegebenes neues System der Zugbeleuchtung eingeführt, das sich so bedeutende Anerkennung verschafft hat, dass es, wie berichtet wird, seitdem von über 100 Verwaltungen in mehr oder weniger grossem Umfange eingeführt worden ist. Von den grossen englischen Verwaltungen gibt es dem Vernehmen nach nur noch drei, die es bis jetzt nicht — versuchsweise oder in grösserem Umfange — angewendet haben. Die internationale Schlafwagengesellschaft rüstet, nach 12 monatlichen Versuchen, ihre sämmtlichen Wagen mit dem neuen Licht aus; der Festlandzug der Königin von England, der Zug des Königs von Italien werden mit Stone'schem Beleuchtungssystem ausgestattet. Wir hören, dass es mit grossem Erfolg auf den norwegischen Staatseisenbahnen eingeführt ist, dass für seine Ausbreitung in Russland, in Nordamerika u. a. O. umfassenden Maassnahmen getroffen sind. Auch bei uns werden jetzt Versuche damit gemacht; zwischen Berlin und Köln — über Hildesheim — verkehren seit etwa Mitte vorigen Jahres zwei mit der Stone'schen Beleuchtung ausgestattete Wagen.

Die ausländische Fachpresse ist des Lobes voll über das neue System. Auch hier zu Lande hat es die Aufmerksamkeit der Fachkreise in hohem Maasse erregt, wie aus den ausführlichen Mittheilungen hervorgeht, die Professor W. Wedding in einem Vortrag über Fortschritte in der Beleuchtungstechnik im Verein für die Beförderung des Gewerbfleisses am 9. Januar d. J. darüber erstattet hat, die wir im folgenden wiedergeben.

Das System beruht danach auf der Vereinigung einer Dynamomaschine, die mit konstanter Spannung und Umlaufzahl arbeitet, mit einer Akkumulatorenanlage. So lange der Wagen steht oder eine bestimmte Geschwindigkeit noch nicht erreicht hat, sind die Glühlampen an eine Akkumulatorenbatterie angeschlossen und erhalten von dieser Strom. Die Dynamomaschine ist unter dem Wagen an einer Welle aufgehängt, die in gleicher Höhe liegt, wie die Ankerwelle. Die Antriebswelle ist in diesem Falle eine der Achsen des rollenden Wagens mit einer Riemenscheibe. Von dieser Scheibe aus wird die Dynamomaschine mit einem besonders hergestellten Riemen angetrieben. Wenn sich der Wagen in Bewegung setzt, fängt der Anker der Dynamomaschine an mitzulaufen. Mit zunehmender Geschwindigkeit erhält die Maschine mehr und mehr Spannung. Der äusserste Stromkreis ist aber vorläufig noch offen, sodass die Maschine noch keinen Strom abgibt. Erst bei einer bestimmten Geschwindigkeit und einer dieser entsprechenden Klemmenspannung der Dynamomaschine wird durch einen auf ihrer Achse sitzenden Centrifugalregulator der äussere Stromkreis geschlossen. Die Maschine hat in diesem Augenblick die zum Laden der Batterie nöthige Spannung und schickt daher Strom in die Batterie; diese speist gleichzeitig die Lampen. Da aber die Ladespannung rund 25 % höher ist als die Entladespannung, so wird durch die Bewegung des Centrifugalregulators nicht nur der äussere Ladestromkreis geschlossen, sondern gleichzeitig in den Lampenkreis ein kleiner Vorschaltewiderstand eingeschaltet, so dass die Lampen auch bei der Ladung der Batterie mit normaler Spannung weiter brennen. Die Maschinenspannung darf aber eine gewisse Grenze nicht überschreiten, da sonst sowohl die Akkumulatoren überladen, als auch die Lampen eine zu hohe Spannung erhalten würden. Mithin darf die Tourenzahl der Dynamomaschine nur eine gewisse Höhe erreichen. Dafür, dass bei zunehmender Geschwindigkeit des rollenden Wagens die Umdrehungszahl nicht wächst, ist durch eine besondere Aufhängevorrichtung der Dynamomaschine Sorge getragen. Sobald nämlich die Riemenspannungsdifferenz zwischen der treibenden Welle des Wagens und der getriebenen Welle der Dynamomaschine über eine gewisse Grenze zu steigen sucht, wird die Dynamomaschine infolge ihrer excentrischen Aufhängung aus ihrer Ruhelage abgelenkt und die getriebene Welle sucht sich der treibenden Welle zu nähern, so dass die übertragene Arbeit von einer bestimmten Geschwindigkeit an konstant bleibt. In diesem Augenblick beginnt der Riemen zu gleiten und die Dynamomaschine nimmt nicht mehr Arbeit auf, kann mithin auch nur einen bestimmten Betrag abgeben. Dieser Betrag muss durch vorherige Ausregulirung so bemessen sein, dass er gerade ausreicht, um die Lampen zu speisen, sobald die Batterie gefüllt ist. Sollte der Betrag infolge besonderer Umstände nicht ausreichen, so wird die Maschine von den Akkumulatoren unterstützt, indem diese die fehlende Energie durch Entladung liefern. Falls der Wagen die Fahrtrichtung ändert, ist durch einen selbstthätigen Umschalter auf der Ankerwelle dafür gesorgt, dass der Strom in die Aussenleitung in demselben Sinne wie vorher fliesst, da durch die Polarität der Akkumulatoren die Stromrichtung ein für allemal gegeben ist.

An einer solchen Maschine von Stone & Co. hat Wedding eine Messungsreihe aufgenommen, die in der nachstehenden Tabelle wiedergeben ist. Die Maschine wurde von einem Elektromotor angetrieben, dessen minutliche Umdrehungen (U_1) von 433 bis fast auf den doppelten Betrag 840 gesteigert wurden. Die Umdrehungen (U_2) der Dynamomaschine haben sich fast ganz konstant erhalten. Die Leistung der Dynamomaschine wurde gemessen durch Bestimmung der Klemmenspannung (Ep_1) an den Akkumulatoren und aus dem Strom (J_1), den diese erhielten sowie durch die Spannung an den Lampen (Ep_2) und aus dem Lampenstrom (J_2); die in dem Vorschaltwiderstand verlorene Energie ist nicht in Rechnung gezogen worden. Es ergibt dann $Ep_1 . J_1$ den Energiebetrag für die Batterie, $Ep_2 . J_2$ denjenigen für die Lampen, und die Summe beider $Ep_1 . J_1 + Ep_2 . J_2 = A_2$ die Nutzleistung der Dynamomaschine.

Um den Wirkungsgrad zu bestimmen, wurde der Elektromotor für sich geprüft, um seine Verluste auszuschliessen, und nur die an der treibenden Welle freie Energie zu kennen. Diese ist unter $Aeff$ in der nachstehenden Tabelle verzeichnet. Das Verhältniss

$$\frac{A}{Aeff} = \eta$$

gibt dann den Wirkungsgrad einer solchen Anlage.

U_1	U_2	Ep_1	J_1	Ep_2	J_2	A	$Aeff$	η
433	865	18,2	3,0	15,90	14,8	290,0	696	0,417
615	870	18,1	3,1	16,00	15,0	296,1	976	0,304
675	860	18,2	3,1	16,00	15,0	296,4	1080	0,275
710	875	18,2	3,1	16,08	15,0	297,4	1102	0,275
738	880	18,2	3,1	16,02	15,0	297,4	1162	0,256
766	870	18,3	3,2	16,03	15,0	299,3	1217	0,246
777	870	18,2	3,1	16,05	15,0	298,4	1234	0,242
840	870	18,2	3,0	16,00	15,0	295,0	1349	0,219

An den Werthen unter U_2 erkennt man deutlich, dass die Dynamomaschine trotz der doppelten Geschwindigkeit der treibenden Welle eine konstante Tourenzahl infolge des Gleitens am Riemen beibehält. Indirekt ergibt sich die gleiförmige Umlaufszahl aus den konstanten Werthen für die beiden Spannungen und Stromstärken zu erkennen. Die Maschine nimmt nur die einer bestimmten Leistung entsprechende Arbeit auf.

Für die praktische Brauchbarkeit ist von Wichtigkeit, ob der Riemen allen Anordnungen genügt. Er darf einmal gegen Witterungseinflüsse und zweitens gegen äussere Beschädigungen unter den Wagen während der Fahrt nicht zu empfindlich sein. Zwar ist eine Regulirung für die Riemenspannung bezw. für die Aufhängung der Dynamomaschine vorgesehen, aber zu oft darf jedenfalls eine Nachregulirung nicht eintreten.

Ebenso wie den Kommutator der Maschine könnte man ja auch den Riemen einkapseln; indessen dürfte eine solche Einrichtung unter dem Wagen schon wegen ihrer Grösse schwer zu handhaben sein. Das ganze System ist jedenfalls fein durchdacht, und es würde jedenfalls allseitig mit grosser Freude begrüsst werden, wenn wir eine bessere Beleuchtung in den Eisenbahnwagen erhalten würden.

Der elektrischen Beleuchtung werden von gegnerischer Seite zwei Vorwürfe gemacht; erstens sei sie zu theuer, zweitens schlecht wegen der Unbeständigkeit der Lampen. Mit Bezug auf den zweiten Punkt lässt sich im vorliegenden Fall noch keine endgültige Entscheidung treffen. Die Praxis muss erst lehren, ob der Riemen vielleicht alle zwei Monate, oder erst in längeren Zeiträumen zu ersetzen ist. Die Verwaltung muss sich erst die Mannschaften heranziehen, die an grösseren Stationen die Dynamomaschinen kontroliren. Selbstverständlich ist auch die Energie nicht umsonst zu haben. Dieselbe ist zwar gering; da man aber bei Einführung des Systems wegen der Unabhängigkeit jedes Wagens von anderen Wagen auch jeden Wagen sowohl mit der Batterie als auch mit der Dynamomaschine ausrüsten wird, so wird man die Gesammtenergie für die Beleuchtung des ganzen Zuges nicht ausser Acht lassen dürfen. Eine geringere Ausgabe für dieses System gegen andere ebenfalls mit Akkumulatoren arbeitende Systeme wird in der ziemlich geringen Kapazität der Batterie bestehen. Im vorliegenden Fall braucht die Kapazität nur für den längsten einmaligen Stillstand des Wagens in Rechnung gezogen zu werden, da ja während des Betriebes die Dynamomaschine die Stromlieferung übernimmt.

Gegen den zweiten Vorwurf, betreffend die Unbeständigkeit der Lampen in der Lichtentwickelung nimmt Professor Wedding auf Zahlen Bezug, die der Oberingenieur der Firma Pintsch, Herr Gerdes, im Jahre 1897 veröffentlicht hat. Er hat Lampen geprüft, wie solche in den Eisenbahnwagen der deutschen Reichspost Verwendung finden und ein äusserst schlechtes Ergebniss gefunden. Wedding findet zwar keine Veranlassung, auch nur den geringsten Zweifel in die Richtigkeit der von Gerdes aufgestellten Zahlen zu setzen, möchte aber behaupten, dass dieser ganz ausnahmsweise schlechte Lampen erhalten hat. Bei Prüfung der vorstehend beschriebenen Maschine hat Wedding auch Glühlampen geprüft, die von derselben Firma Stone & Co. für den gleichen Zweck benutzt werden. Es sind Edison-Swanlampen für 16 Volt und 8 Kerzen. In der nachstehenden Tabelle ist unter T die Brennzeit, K die Lichtstärke, J die Stromstärke angegeben.

T	erste Lampe		zweite Lampe		dritte Lampe		vierte Lampe		fünfte Lampe		mittlere Lichtstärke für alle fünf Lampen	
	K	J	K	J	K	J	K	J	K	J		
0	9,53	1,75	9,49	1,73	9,47	1,72	10,48	1,82	8,99	1,75	9,59	
25	10,05	1,75	9,50	1,73	9,45	1,72	10,32	1,82	8,24	1,75	9,51	
72	9,89	1,79	10,19	1,79	9,84	1,76	10,50	1,88	8,55	1,76	9,79	
118	9,76	1,79	9,88	1,78	9,73	1,77	11,38	1,89	8,86	1,76	9,92	
189	9,63	1,76	9,66	1,78	9,64	1,75	11,10	1,87	8,84	1,76	9,77	9,4
307	9,28	1,76	9,28	1,77	9,80	1,73	10,50	1,86	8,21	1,73	9,31	
401	8,53	1,75	8,58	1,75	8,80	1,72	9,55	1,87	8,52	1,74	8,80	
520	8,45	1,73	7,90	1,71	8,62	1,71	9,50	1,85	7,87	1,73	8,47	
637	7,16	1,70	7,85	1,72	7,59	1,70	8,09	1,80	7,43	1,72	7,62	
770	0	0	7,08	1,70	7,32	1,69	7,80	1,80	6,84	1,69	5,21	

Aus diesen Zahlen folgt, dass die Lampen nach den ersten 520 Brennstunden noch mehr Licht, 8,47 K, gegeben haben, als zu Anfang garantirt war, und dass ihre mittlere Helligkeit während der ersten 520 Brennstunden 9,4 K beträgt. So gut es aber gelingt, in England solche Lampen herzustellen, ebenso gut kann man bei dem heutigen Stand der Glühlampentechnik auch bei uns solche Lampen ohne Preiserhöhung verlangen. Dass die sogenannten niederwattigen Lampen bis jetzt noch durchaus unbrauchbar sind, weiss man; sollte daher Herr Gerdes nur solche Lampen untersucht haben, so führen die dabei gewonnenen Zahlen zu ungünstigen Ergebnissen.

Der Grundsatz der Selbstthätigkeit im Eisenbahnsignalwesen.

In Nr. 25 d. Ztg. erklärt Herr Blum meine in Nr. 22 d. Ztg. gethane Aeusserung: „dass ökonomische Bedenken, konservativer Geist oder Zweifel und Misstrauen die Bahnverwaltungen bisher abgehalten hätten, selbstthätige Signaleinrichtungen in ernster und ausdauernder Weise zu erproben“ als einen den Thatsachen nicht entsprechenden Vorwurf gegen die Eisenbahnverwaltungen und weist unter Bezugnahme auf Kohlfürst's Abhandlung über die bisherigen Versuche mit elektrischen Zugtelegraphen „auf die zahlreichen, ernsten und ausdauernden Versuche“ auf diesem Gebiete hin. Ich erlaube mir dem gegenüber zu bemerken, dass Kohlfürst in der eben citirten Studie folgende Versuche mit automatischen Blocksignalen bespricht bezw. aufzählt: System Fyer, erprobt 1851 auf der Strecke London-Dover, System De Castro, erprobt 1853 auf der Linie Madrid-Aranjuez, Lartique's Dampfpfeife, eingeführt seit 1874 auf der französischen Nordbahn, System Ceradini, erprobt 1879 auf der Strecke Genua-Spezia und System Putnam, erprobt 1879 auf der Strecke Penzing-Hetzendorf.

Hiermit ist die ganze Reihe der Versuche erschöpft, die seit dem Bestande der Eisenbahnen, also in einem Zeitraume von 70 Jahren, durchgeführt wurden. Die Zahl der Erfindungen ist aber — vide Kohlfürst — eine weit grössere. Die Versuche lieferten durchaus befriedigende Ergebnisse; dennoch kam nur Lartique's Dampfpfeife zur Anwendung; die übrigen Erfindungen wurden nicht einmal versuchsweise in Verwendung genommen In den 50er und 60er Jahren waren es — wie ebenfalls Kohlfürst sagt — vorwiegend wirthschaftliche Bedenken, welche die Eisenbahnverwaltungen von Versuchen abhielten, und gegenwärtig, wo die Elektrotechnik doch auf einer sehr hohen Stufe ihrer Ausbildung steht, sind es wieder — wie Herr Blum selbst offenkundig ausspricht — Zweifel und Misstrauen in die Verlässlichkeit und Leistungsfähigkeit der selbstthätigen Blocksignale, welche den Verwaltungen weitere Versuche ganz überflüssig erscheinen lassen.

Ich glaube also, die von Herrn Blum beanstandete Aeusserung durchaus nicht leichtfertiger Weise ausgesprochen zu haben. Dass Herr Blum und dass auch die einzelnen Bahnverwaltungen, welche seine Anschauung theilen, ihre Zweifel für „sehr berechtigt“ und ihr Misstrauen für „sehr begründet“ halten, ist ganz selbstverständlich, sonst würden sie eben ihren Zweifel und ihr Misstrauen fallen lassen.

Herr Blum steht auf dem Standpunkte, dass das selbstthätige Blocksignal „nur bei einem System möglich ist, bei dem ein Haltsignal ohne ausdrücklichen Befehl überfahren werden darf, wenn eine gewisse Zeit verstrichen ist, oder wenn der Lokomotivführer kein Hinderniss bemerkt.“ Das heisst: das selbstthätige Blocksignal kann nur den Eintritt einer Gefahr, nicht aber auch das Aufhören derselben anzeigen, es kann „Halt“ gebieten, nicht aber wieder „freie Fahrt“ geben. Diese Eigenschaft besitzen allerdings die bisher erdachten selbstthätigen Blocksysteme, was aber nicht hindern würde, sie unter gewissen Verhältnissen und namentlich dort, wo

die Zugdeckung derzeit noch eine sehr mangelhafte ist, mit betriebstechnischem und ökonomischem Erfolge anzuwenden; ich verweise in dieser Beziehung auf meine in Nr. 22 d. Ztg. gegebenen Erörterungen. Wenn aber Herr Blum diese „Unvollständigkeit" der früheren selbstthätigen Blockeinrichtungen als im System selbst begründet hält, so befindet er sich zweifellos in einem Irrthume. Das Problem: bei selbstthätigen Blocksignalen nicht nur den Eintritt einer Gefahr, sondern auch das Aufhören derselben anzuzeigen, also nicht blos den Zug anzuhalten, sondern ihm auch die Erlaubniss zur Weiterfahrt selbstthätig zu geben — ist nicht unlösbar; ich wüsste wenigstens keine Ursache, an der Auflösbarkeit zu zweifeln. Dass die bisherigen Erfinder selbstthätiger Blocksignale diese Aufgabe nicht lösten, beweis nichts gegen diese meine Behauptung. Man rufe nur einmal ernstlich das Interesse erfinderischer Köpfe für selbstthätige Blockeinrichtungen wach und man wird gewiss zu besten Ergebnissen gelangen.

Schliesslich muss ich noch betonen, dass meine Abhandlung die Frage der Einführung der Selbstthätigkeit in das Eisenbahnsignalwesen im allgemeinen behandelt, während Herrn Blum's Aeusserungen lediglich die selbstthätigen Blocksignale betreffen; auch möchte ich darauf aufmerksam machen, dass der Verein für Eisenbahnkunde vor kurzem einen Preis auf die beste Anordnung einer selbstthätigen Wegschranke (unter Anwendung der Elektrizität) ausgeschrieben hat.

Prag, 31. März 1899. Dpl. Ingenieur Alfred Birk.

Nachrichten.

Deutschland.

— Nach Mittheilung Berliner Blätter soll die **Kanalvorlage** am 14. d. Mts. im **preussischen Abgeordnetenhause** zur ersten Lesung gelangen.

Im Hinblick auf die von verschiedenen Seiten geltend gemachten Kompensationsforderungen für vermeintliche Schädigungen durch den Kanal — insbesondere soweit diese Forderungen die Ermässigung von Eisenbahntarifen erstreben — schreiben die „Berl. Pol. Nachr.":

Ganz abgesehen davon, dass den Forderungen von Kompensationen an sich sehr ernste Bedenken entgegenstehen und dass es ausser der Möglichkeit und auch ausserhalb der Aufgabe der Staatsbahnverwaltung liegt, wirthschaftliche Benachtheiligungen, welche einzelnen Gegenden oder Unternehmungen erwachsen könnten, durch besondere Frachtvergünstigungen wieder auszugleichen, muss der Gedanke einer Festlegung der Kanal- oder Eisenbahntarife als grundsätzlich völlig unannehmbar bezeichnet werden. Eine Fixirung der Kanal- oder Eisenbahntarife dahin, dass diese gesetzlich festgestellt und Abänderungen von der Zustimmung der Landesvertretung abhängig gemacht würden, wäre rechtlich nichts anderes als ein Uebergriff der Gesetzgebung auf das Gebiet der verfassungsmässig allein dem Könige zustehenden vollziehenden Gewalt. Ein solcher Akt der Gesetzgebung wäre mithin gleichbedeutend mit einer dem Wortlaute und dem Geiste der Verfassung direkt zuwiderlaufenden Beschränkung der landesherrlichen Regierungsgewalt. Dass auch schwerwiegende Zweckmässigkeitsgründe sowohl gegen die Festlegung von Tarifen wie gegen die Befassung der Landesvertretung mit Eisenbahntarifen sprechen, ist klar und wird, was den letzteren Punkt anlangt, von dem Landtage selbst durch die Einrichtung der Eisenbahnräthe anerkannt. Aber diese Erwägungen treten weit zurück gegenüber jenen grundsätzlichen Bedenken, welche es selbstverständlich der Regierung zur unabweisbaren Pflicht machen, jeden Versuch einer gesetzlichen Festlegung von Kanalgebühren oder Eisenbahntarifen a limine zurückzuweisen. Es dürfte genügen, diese Seite der Sache, welche bei den bisherigen Erörterungen anscheinend nicht nach ihrem vollen Werthe gewürdigt worden ist, in Erinnerung gebracht zu haben, um die Frage aus der ohnehin schon allzu sehr beschwerten Diskussion über die Kanalvorlage auszuscheiden.

— Die **eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen** finden im Sommerhalbjahr 1899 in folgender Weise statt:

In Berlin werden in Räumen der Universität Vorlesungen über die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, und über den Betrieb der Eisenbahnen gehalten werden. Das Nähere, namentlich auch bezüglich der Anmeldung zu den Vorlesungen, ist aus dem Anschlag in der Universität ersichtlich. In Breslau erstrecken sich die Vorlesungen auf geologische Technologie, in Köln auf Eisenbahnbetriebslehre.

— **Personal für die Usambara-Eisenbahn.** Für die Usambara-Eisenbahn sind zwei Eisenbahntechniker, ein Bahnhofsvorsteher und ein Lokomotivführer erforderlich. Für die Stellen der Eisenbahntechniker, die Hilfe zu leisten haben beim Abstecken der Trasse und Nivelliren sowie bei der Beaufsichtigung der Erdarbeiten, sind neben den Beamten des technischen Büreaudienstes auch Bauassistenten und Bauaufseher geeignet. Für die Stelle eines Bahnhofsvorstehers kommen Stationsbeamte und Bahnmeister in Betracht, die neben den sonstigen Kenntnissen Fertigkeit im Gebrauch und der Handhabung elektrischer Telegraphen, insbesondere die Fähigkeit, Telegramme und elektrische Hilfssignale zu geben, besitzen müssen. Für die Lokomotivführerstelle kommen Lokomotivführer oder zum Lokomotivführer geprüfte Heizer in Frage.

Die Bewerber um diese Stellen müssen unverheirathet und körperlich für den Dienst in den Tropen geeignet sein und etwa im Alter zwischen 25 und 35 Jahren stehen. Die Anfangsremuneration würde für die Techniker 4 500 ℳ, den Bahnhofsvorsteher 4 000 ℳ und für den Lokomotivführer 3 600 ℳ jährlich betragen. Hierzu kommen die ersten Ausrüstungskosten, die noch besonders werden festgesetzt werden.

Die preussischen Staatseisenbahnen haben ihre Beamten usw., die sich um eine dieser Stellen bewerben wollen, aufgefordert, umgehend ihre Meldung auf dem Dienstwege einzureichen.

— Der **bayerische Eisenbahnerverband**, der bereits 16 000 Mitglieder zählt, hielt Ende März in Nürnberg seine Generalversammlung ab und beschloss u. a, an den nächsten Landtag eine Denkschrift über die Wohnungsfrage und über die Gehaltsregulirung zu richten. Die Beiträge zur Unterstützungskasse wurden um einen kleinen Bruchtheil erhöht, die Kasse selbst durch Bildung eines Reservefonds sichergestellt.

— **Pfälzische Eisenbahnen.** Im Jahre 1898 betrugen die Betriebseinnahmen im Personenverkehr 6 796 631 ℳ, Güter 16 532 252 ℳ, Kohlen 4 792 899 ℳ und sonstige Einnahmen 4 196 311 ℳ, zusammen 32 318 094 ℳ. An Betriebsausgaben erwuchsen: Persönliche Ausgaben 9 514 148 ℳ, sachliche 11 026 601 ℳ, Verzinsung der Prioritäten 4 649 942 ℳ, Amortisation der Prioritäten 1 230 700 ℳ, Verzinsung des Aktienkapitals 2 068 718 ℳ, Konvertirungskosten 19 073 ℳ, so dass ein Reinertrag von 3 778 910 ℳ verbleibt. Derselbe soll wie folgt verwendet werden: garantirte Präzipuen der Ludwigs- und Maximiliansbahn 1 115 532 ℳ, Rücklage in den Reservefonds 150 226 ℳ, Erstattung auf geleistete Staatszinszuschüsse 1 256 575 ℳ, Bezugsantheil des Staates 251 348 ℳ, Vertheilung einer Superdividende von 2 % gleichheitlich nach dem Nominalwerth sämmtlicher Aktien der vereinigten Gesellschaften 1 005 226 ℳ (Gegen das Budget weisen die Erträgnisse eine Besserung von 331 767 ℳ aus.) Der Bericht betont die Nothwendigkeit, den Reservefonds wie vorgeschlagen, zu dotiren, obwohl derselbe bereits einen Stand von 851 035 ℳ erreicht hat, mit dem Hinweise auf die vom 1. Januar 1899 ab eingetretenen Aenderungen in der Verkehrsleitung, welche nicht unwesentliche Einnahmeausfälle zur Folge haben werden. Des weiteren werden sich die Ersatzkosten für abgängiges Fahrmaterial für die nächsten Jahre erheblich höher stellen wie für die früheren. Weiter kommt in Betracht, dass auch bei Nichtdotirung des Reservefonds eine höhere Superdividende als 2 % nicht zur Vertheilung an die Aktionäre gelangen könne, da bei Erzielung einer Dividende von 1,25 % und darüber Bruchtheile einer Dividende unter 0,25 % nicht ausgeschüttet, vielmehr auf das Dividendenkonto des nächsten Jahres übertragen werden müssen. Bei Annahme der Vorschläge der Verwaltung würde sich einschliesslich der bereits bezahlten Zinsen der Gesammtbezug stellen: bei den Ludwigsbahnaktien auf 11 %, gleich 94 ℳ pro Aktie, bei der Maximiliansbahn 7,50 %, gleich 64 ℳ pro Aktie, bei den Nordbahnaktien 6 % gleich 51 ℳ pro Aktie. Der Bericht führt aus, dass für das Jahr 1899 den erhöhten Gesammtausgaben für Verzinsung, Amortisation und Betrieb möglicherweise etwas ver-

ringerte Einnahmen gegenüberstehen werden, so dass ein Finanzergebniss, wie das für 1898 erzielte, nicht zu erhoffen stehen dürfte. Dessenungeachtet aber kann angesichts der wirthschaftlichen und finanziellen Verhältnisse, sowie des auf 1 000 000 M. angewachsenen, zur freien Verfügung der Gesellschaften stehenden Reservefonds die Geschäftslage der pfälzischen Eisenbahnen als eine günstige und befriedigende bezeichnet werden.

— Den Bewohnern von Nidda und Umgegend in Oberhessen wurde dieser Tage ein eigenartiges Schauspiel geboten. Es wurde die **Auswechselung** der alten über die Nidda führenden 30 m langen **Eisenbahnbrücke** mit einer neuen vorgenommen. Die Arbeit, die durch ungünstige Geländeverhältnisse erschwert war, wurde durch die Dortmunder Brückenbauanstalt C. H. Jucho in Dortmund ausgeführt. Die alte etwa 60 000 kg schwere Eisenbahnbrücke musste durch eine neue ersetzt werden, diese im Gewicht von etwa 80 000 kg war vorläufig auf einem Holzgerüst neben der vorhandenen Brücke aufgebaut. Der Bau dieser Brücke und die sehr umfangreichen Vorarbeiten für die Auswechselung wurden unter Leitung des Ingenieurs O. Jvester fachgemäss und schnell ausgeführt. Am 29. März waren zur Verschiebung mehrere höhere Beamte der Eisenbahndirektion von Frankfurt a/M. erschienen. Die Auswechselung bezw. Verschiebung beider Brücken auf eine Entfernung von 6 m war in 45 Minuten beendet.

— **Personalnachrichten.** Bei der preussischen Staatsbahnverwaltung wurde verliehen: dem Regierungs- und Baurath Scholkmann in Berlin die Stelle eines ständigen bautechnischen Hilfsarbeiters in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, dem Regierungs- und Baurath May in Danzig die Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion daselbst und dem Regierungsassessor Friese in Essen a. R. die Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion daselbst.

Oesterreich-Ungarn.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Februar d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 7 845 432 Personen und 7 219 963 t Güter befördert. Die Gesammteinnahme betrug 19 233 871 fl., d. i. für das Kilometer 1 053 fl. Im gleichen Monate 1898 belief sich die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 6 959 572 Personen und 6 839 459 t Güter auf 18 732 623 fl., oder für das Kilometer 1 071 fl., daher resultirt für den Monat Februar d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1,7 %.

In dem Zeitabschnitt vom 1. Januar bis 28. Februar d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 16 111 373 Personen und 14 893 151 t Güter, gegen 13 926 539 Personen und 14 347 694 t Güter im Jahre 1898 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen bezifferu sich im Jahre 1899 auf 39 602 013 fl., im Jahre 1898 auf 38 744 010 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die zweimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 18 263 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 17 477 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer in der erwähnten Periode 1899 auf 2 168 fl., gegen 2 217 fl. im Vorjahre.

Eine Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zwei Monaten 1899 weisen gegen den gleichen Zeitraum 1898 die nachstehenden Hauptbahnen auf:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	20,4 %
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	7,2 „
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien)	5,7 „
Eisenbahn Wien-Aspang	5,0 „
Graz-Köflacher Eisenbahn	4,6 „
Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	4,3 „
k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	3,8 „
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	3,5 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	1,8 „
Böhmische Nordbahn	0,2 „

Eine Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zwei Monaten 1899 ergibt sich gegenüber dem gleichen Zeitabschnitt 1898 bei folgenden Hauptbahnen:

Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A	0,9 %
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B	2,0 „
österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	2,1 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	5,0 „
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	5,9 „
österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	8,2 „
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	23,3 „

— **Die österreichischen Eisenbahnen im ersten Vierteljahre 1899.** Es liegen nunmehr die Betriebsausweise der grösseren österreichischen Privatbahnen in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres vor. Dieselben bieten kein gleichmässiges Bild der Verkehrsentwickelung in der österreichischen Reichshälfte. Während die Südbahn eine Mehreinnahme von rund 500 000 fl. verzeichnet und auch die Staatsbahn das noch immerhin ansehnliche Plus von 193 000 fl erzielt hat, waren die Einnahmen nahezu aller anderen Bahnen im Rückgange begriffen. Die Einnahmen stellten sich wie folgt:

	im I. Viertel-jahr 1899 fl.	Differenz gegen das Vorjahr fl.
Nordbahn	9 088 431	— 292 551
Südbahn	10 717 008	+ 497 447
Staatsbahn	5 795 018	+ 193 820
Nordwestbahn (garantirte Linie)	2 371 366	— 184 530
Elbethalbahn	1 568 063	— 27 845
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	848 095	+ 13 540
Buschtêhrader Eisenbahn A.	818 966	— 14 600
„ „ B.	1 566 304	— 4 300
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1 454 314	— 33 553
Böhmische Nordbahn	996 824	— 9 885

— **Die Südbahn und die Gonobitzer Kohlenwerke.** Die Südbahn hat die Gonobitzer Kohlenwerke pachtweise mit Kaufoptionsrecht erworben. Bisher wird die Kohlengewinnung auf diesem Terrain meist nur durch Tagbau betrieben; eine Sachverständigenuntersuchung der Gruben gibt der Annahme Raum, dass das zu erschliessende Gebiet von grossem Kohlenreichthum sei, und zwar umfasst dasselbe eine qualitativ gute Braunkohle. Die Ergiebigkeit der benachbarten Kohlenterrains in Steiermark ist geeignet, diese Annahme zu bekräftigen. Die Gonobitzer Gruben liegen an der Endstation der steiermärkischen Landesbahn Pöltschach-Gonobitz, welche sich im Betriebe der Südbahn befindet. Gemäss dem mit der Regierung abgeschlossenen Uebereinkommen vom vorigen Jahre ist die Südbahn verpflichtet, für die genannte sowie eine zweite steierische Landesbahn, Kapfenberg-Seebach-Au, deren Betrieb sie ebenfalls führt, ein Betriebsdefizit bis 12 000 fl. jährlich zu tragen. Während die Lokalbahn Kapfenberg-Seebach-Au eine aufsteigende Entwickelung zeigt und der Betriebsverlust sich allmählich verringert, erweist sich die Bahn Pöltschach-Gonobitz als nicht ertragsfähig. Die rationelle Erschliessung der Gonobitzer Gruben würde den Frachtenverkehr der Lokalbahn wesentlich beleben.

— **Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.** In der jüngst abgehaltenen Vollversammlung gelangte die Betheiligung der Kommission an der Pariser Weltausstellung 1900 zur Verhandlung. Da, wie der Generalkommissar Sektionschef Dr. Exner ausführte, die in der letzten Vollversammlung der Kommission angeregte Idee, die Wiener Verkehrsanlagen im Verein mit der Donauregulirung und Stadterweiterung in einem besonders zu diesem Zwecke auszuführenden Gebäude (Wiener Haus) zur Darstellung zu bringen, sich als undurchführbar erwiesen, wird die Veranstaltung nunmehr in der Weise erfolgen, dass einerseits in dem österreichischen Reichshause einige Räumlichkeiten einer Schilderung der Stellung und Bedeutung der Reichshauptstadt für die kulturelle Entwickelung gewidmet, andererseits in der Gruppe VI (Civilingenieurwesen) durch die daselbst vereinigten Spezialausstellungen der Kommission für Verkehrsanlagen, der Donauregulirungskommission und der Gemeinde Wien die grossartigen technischen Leistungen auf diesem Gebiete räumlich zusammengefasst werden.

— Die **Theilstrecke Platten - Johanngeorgenstadt** der Eisenbahn Karlsbad - Johanngeorgenstadt mit den Stationen Breitenbach und Johanngeorgenstadt (Anschlussstation der königlich sächsischen Staatseisenbahnen) wurde am 1. d. Mts. für den Verkehr von Holz und Kohle in ganzen Wagenladungen eröffnet.

— **Die Lokalbahnaktion des Landes Niederösterreich.** Nach dem vom niederösterreichischen Landtage zur Kenntniss genommenen Stande der Lokalbahnaktion des Landes Niederösterreich mit Ende des Jahres 1898 umfassten die mit finanzieller Betheiligung des Landes sichergestellten Bahnprojekte ein Netz von 314 km (darunter 163 km schmalspurig). Gegenwärtig befinden sich 157 km im Betriebe. In Ausführung befanden sich am Jahresschlusse 1893 nur 43 km.

Zur Sicherstellung des oben angeführten Bahnnetzes hat das Land die folgenden Verpflichtungen übernommen:

1. die Garantie zur Deckung eines allfälligen Ausfalles bei den Betriebskosten bis zum Höchstbetrage von 3 000 fl. in den ersten zehn Betriebsjahren;

2. die Uebernahme von 626 932 fl. Stammaktien zum vollen Nominalbetrage und

3. die Garantie für ein Prioritätenkapital von 4 340 000 fl. in der Weise, dass, im Falle die Betriebsüberschüsse zur 4 % Verzinsung und planmässigen Tilgung der Prioritäten binnen 75 Jahren nicht ausreichen sollten, der sich ergebende Abgang vorschussweise aus Landesmitteln gedeckt wird.

Von der zu 1. übernommenen Garantie, welche das Zustandekommen der Lokalbahn Schwarzenau - Waidhofen an der Thaya ermöglicht hat, ist niemals Gebrauch gemacht worden und dürfte nach der Entwickelung, welche dieses Unternehmen aufweist, auch nie Gebrauch gemacht werden, so dass eine Belastung des Landesfonds nicht eintritt. Rücksichtlich der zu 2. bewilligten Uebernahme von 626 932 fl. Stammaktien ist die Einzahlung eines Betrages von 360 932 fl. im Jahre 1897 und eines Betrages von 26 000 fl. im Jahre 1898 erfolgt, so dass im ganzen 386 932 fl. bezahlt sind, für welchen Betrag als Gegenwerth Aktien im Nominalbetrage von 386 900 fl. in Empfang genommen worden sind. Von den in dieser Weise subventionirten und bereits im Betriebe befindlichen Bahnunternehmungen war bisher keine in der Lage, eine Dividende auf die Aktien zur Vertheilung zu bringen. Es ist auch nach den Betriebsergebnissen in absehbarer Zeit auf eine Dividende nicht zu rechnen und kann daher ein Erträgniss von dem auf diese Weise investirten Kapital zunächst nicht präliminirt werden. Was die zu 3 angeführte Garantie des Landes für die Verzinsung und Tilgung eines Prioritätsanlehens von 4 340 000 fl. anbelangt, so kann eine Inanspruchnahme dieser Garantie erst eintreten, wenn die betreffenden Bahnlinien dem Betriebe übergeben sind und das erste Geschäftsjahr abgeschlossen sein wird.

Die erste mit der bezeichneten Garantie des Landes ausgestattete Lokalbahn (St. Pölten-Kirchberg an der Pielach-Mank) gelangte im Jahre 1897 zur Eröffnung und werden voraussichtlich schon in dem ersten Berichtsjahre die Zinsen für das Prioritätskapital aus den Reineinnahmen der Bahn gedeckt werden können. Keinesfalls wird der eventuell aus Landesmitteln zur Verzinsung und Tilgung des Vorzugskapitals zu leistende Vorschuss einen namhaften Betrag erreichen und tritt eine grössere Belastung des Landesfonds durch diese Bahnlinie überhaupt nicht ein.

Es zeigt schon dieser eine Fall, dass für das Land die Garantieübernahme vortheilhafter ist, als die Betheiligung an dem Stammkapital, und verdient daher die erstgenannte Art der Unterstützung von Lokalbahnen den Vorzug.

Die in der gedachten Weise subventionirten Lokalbahnunternehmungen beschaffen sich das zur Baudurchführung erforderliche Kapital durch direkte Begebung des mit der Landesgarantie ausgestatteten Prioritätsanlehens, denen die Pupillarsicherheit zuerkannt ist.

Als dauernde Belastung des Landes aus Anlass der eingeleiteten Lokalbahnaktion kann daher mit Schluss des Jahres 1898 neben dem Aufwande für das Landeseisenbahnamt und den Beiträgen zu den Kosten der Projektsverfassung für jene Bahnlinien, deren Ausführung dermalen noch nicht in Aussicht steht, lediglich der für Stammaktien verausgabte Betrag von 626 932 fl. angesehen werden.

Bei der Berathung der — sämmtlich zum Beschluss erhobenen — Anträge des Eisenbahnausschusses über die im Jahre 1899 sicherzustellenden Lokalbahnen (vergl. Nr. 24 d. Ztg.) kam es im Landtage zu einer lebhaften Debatte bezüglich der Petitionen wegen Erbauung einer linksseitigen Donauthalbahn von Krems nach Grein. Der Landtag beschloss, in Anerkennung der hervorragenden wirthschaftlichen Bedeutung einer linksseitigen Donauuferbahn von Krems nach Grein die Bereitwilligkeit auszusprechen, dieses Bahnunternehmen aus Landesmitteln unter der Voraussetzung zu unterstützen, dass von Seite des Staates das Zustandekommen dieses Bahnbaues durch finanzielle Unterstützung und Frachtenzuweisung ermöglicht wird. Der Landesausschuss wurde beauftragt, diesbezüglich mit der Regierung in Verhandlung zu treten und in der nächsten Session des Landtages zu berichten und einen Antrag zu stellen.

Im Laufe der Debatte wurde von mehreren Rednern in ausführlicher Weise dargelegt, wie sehr es die Interessen der Bevölkerung erheischen, dass eine Donauuferbahn von Krems durch die Wachau nach Grein geführt werde. Die interessirten Gemeinden haben sich zu Beiträgen bereit erklärt, die bis an die äusserste Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gehen; die gesammte erforderliche Summe von 6 000 000 fl. seien sie naturgemäss nicht in der Lage zu leisten.

— **Die Lokalbahnaktion in Steiermark.** Der Bericht, welchen der steiermärkische Landesausschuss dem Landtage über die Durchführung des Gesetzes, betreffend die Förderung des Lokalbahnwesens in Steiermark im Jahre 1898, vorgelegt hat, konstatirt, dass mit Ausnahme der Linie Südbahn-Sauerbrunn-Landesgrenze sämmtliche übrigen Bahnen, welche nach den in der ersten Session der VII. Legislaturperiode gefassten Beschlüssen zur Ausführung genehmigt worden sind, vollendet seien oder deren Eröffnung in naher Aussicht stehe. Was das Projekt Südbahn-Sauerbrunn-Landesgrenze anbelangt, so sind die der Realisirung desselben bisher entgegengestandenen Hindernisse dadurch gemildert, dass nunmehr die Ausführung des Projektes unter Bildung einer selbständigen Aktiengesellschaft möglich erscheint. Der Landesausschuss beantragt, es möge dem Ansuchen eines Konsortiums, das sich zum Ausbaue dieser Lokalbahn gebildet hat, um Aufrechthaltung der Landessubvention von 400 000 fl. unter der Voraussetzung entsprochen werden, dass der Anschluss an die kroatischen Bahnen zweifellos sichergestellt erscheint und das Anlagekapital nicht höher als mit 1 520 000 fl. bemessen wird. Das Projekt der Sulmthalbahn sei noch nicht ausführungsreif und bezüglich der Verbindung Aspang-Hartberg seien Erhebungen im Zuge, um, nachdem sich die bezüglichen Verhandlungen mit der Aspangbahn zerschlagen haben, die Sicherstellung dieser Verbindung auf anderem Wege zu erreichen. (Ueber die Betriebsergebnisse der ausgebauten Landesbahnen vgl. Nr. 25 S. 415 d. Ztg.)

— **Nordböhmische Transversalbahn.** Gegenwärtig ist in den Interessentenkreisen des Gebietes, das die Linie Leipa-Reichenberg der nordböhmischen Transversalbahn durchziehen soll, eine besondere Aufmerksamkeit dem Projekte der Aussig-Teplitzer Bahn zugewendet, die Verbindung von Leipa nach Gabel in Abänderung der ursprünglich ins Auge gefassten Trasse statt über Niemes über Reichstadt herzustellen. Ursprünglich war bekanntlich die Führung der Linie Leipa-Reichenberg über Niemes geplant, und hat die Aussig-Teplitzer Bahn demgemäss die Linie Leipa-Niemes vom Staate erworben. Als nun die Votirung der bezüglichen Gesetzesvorlage durch den Reichsrath infolge der bekannten parlamentarischen Zustände sich hinauszog, fasste die Aussig-Teplitzer Eisenbahn die Führung der Linie über Reichstadt nach Gabel ins Auge und erhielt die Bewilligung zur Vornahme von Trassirungsarbeiten für diese Variante. Das Projekt für dieselbe ist, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" meldet, fertiggestellt, und bei der in Bälde stattfindenden Trassenrevision wird es sich ergeben, ob das Schwergewicht der wirthschaftlichen Interessen für die Variante oder für die Linie Leipa-Niemes in die Waagschale fällt. Sollte ersteres der Fall sein, dann würde die Linie Leipa-Niemes den Charakter einer Flügelbahn der nordböhmischen Transversalbahn erhalten.

— **Lokalbahn Kolin - Cercan.** Das in dem Lokalbahnprogramme der Jahre 1894 und 1895 enthaltene Lokalbahnprojekt Kolin-Cercan mit einer Flügelbahn von Rattaj nach Kacow konnte bisher der Realisirung nicht zugeführt werden, da sich bei der Ausarbeitung des Projektes ein wesentlicher Mehraufwand gegenüber dem Voranschlag ergab. Mit Rücksicht hierauf ist die Regierung in dem Gesetze, betreffend die im Jahre 1898 sicherzustellenden Lokalbahnen, ermächtigt worden, die Beitragsleistung des Staates von 300 000 fl. auf 450 000 fl. unter der Voraussetzung zu erhöhen, dass die Beschaffung des restlichen Baukapitals unter finanzieller Mitwirkung des Landes ohne weitere Belastung des Staates sichergestellt erscheint. Die bezüglichen Verhandlungen haben nun, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" meldet, zu einem befriedigenden Ergebnisse geführt, und kann die Konzessionirung der 65 km langen Lokalbahn Kolin-Cercan mit der 16 km langen Flügelbahn nach Kacow als bevorstehend angesehen werden. Das Gesammtkapital beträgt 5 200 000 fl., wovon 75 % durch ein vom Lande garantirtes Hypothekaranlehen und Ausgabe von Prioritätsaktien aufgebracht werden, während der Staat einen Beitrag von 450 000 fl. leistet, und die Interessenten für 856 800 fl. durch Uebernahme von Stammaktien aufkommen. Die genannte Lokalbahn, welche übrigens durch die Lokalbahn Swetla-Ledec-Kacow (Sazawathalbahn) eine wichtige Fortsetzung erhalten soll, ist für den Lokalverkehr der von ihr zu durchziehenden Gebiete von Bedeutung, welch letztere sich durch den Umstand wesentlich erhöht, dass durch die genannte Bahn bezw. ihre Fortsetzungslinie, eine Verbindung zwischen der Franz Josefbahn-Nordwestbahn und Staatseisenbahngesellschaft hergestellt wird.

— **Getreideverkehr auf den ungarischen Staatsbahnen.** Auf den Stationen der ungarischen Staatsbahnen und den von diesen verwalteten Lokalbahnen wurden im ersten Vierteljahr 1899 44 997 Wagenladungen Getreide aufgegeben, um 25 % mehr als in dem entsprechenden Zeitabschnitt des vorigen Jahres, was einer Mehreinnahme von etwa 500 000 fl. entspricht.

— **Bestellung von Güterwagen für die ungarischen Staatsbahnen.** Zur Hebung der Leistungsfähigkeit der ungarischen Staatsbahnen wurden bei der Wagenfabrik Weitzer in Arad 3 155 Stück Güterwagen in Bestellung gebracht, von denen 1 775 gedeckte und 1 380 offene Güterwagen von je 15 t Tragfähigkeit sein werden; von den in Bestellung gebrachten Güterwagen sind

1042 Stück bis 1. Mai 1899, weitere 1060 Stück bis längstens 1. Oktober 1900 und die übrigen 1053 Wagen bis 1. Oktober 1901 abzuliefern.

— **Beförderung von Musterkoffern der Handlungsreisenden als Reisegepäck zu ermässigten Preisen.** Laut Verständigung der Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen tritt die Ermässigung für Musterkoffer, welche als Reisegepäck auf den Linien der ungarischen Staatseisenbahnen, sowie im Verkehre mit den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Bahn aufgegeben werden, vom 1. Mai d. J. in Kraft. Die Ermässigung beträgt in der 4. Gepäckzone 33⅓, in der 5.—7. Gepäckzone 50 %. In der 1.—3. Gepäckzone (bis 200 km) wird für Musterkoffer keine Ermässigung gewährt.

— **Strasseneisenbahn in Oedenburg und Umgebung.** In Brüssel konstituirte sich ein Konsortium, welches die Finanzirung der projektirten Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe in Oedenburg und Umgebung in einer Gesammtlänge von vorläufig 10 km sichergestellt hat. Das Aktienkapital beträgt 5000000 Frcs. Der elektrische Strom wird auf eine Entfernung von 65 km von den Elektrizitätswerken in Ikervár (Komitat Eisenburg) zugeleitet, wie dies bereits auf eine Entfernung von 36 km für den Betrieb der Strasseneisenbahn in Steinamanger und die dortige Stadtbeleuchtung mit bestem Erfolge geschieht. Die Ikervárer Elektrizitätswerke entnehmen die Kraft zur Erzeugung des elektrischen Stromes dem Raabflusse durch Vermittelung eines kombinirten Systems ober- und unterschlägiger Turbinen, die bei dem starken Gefälle des Flusses, ohne Unterschied der Jahreszeit, in Thätigkeit sind, und seit dem mehrjährigen Betriebe niemals eine Störung erlitten haben. Die Ikervárer Elektrizitätswerke wurden mit einem Aufwande von 2000000 fl. hergestellt, und ist die von ihnen erzeugte Kraft, selbst nach Abgabe der Ströme zum Betriebe der Strasseneisenbahnen und Städtebeleuchtung in Steinamanger und Pressburg, zum Betriebe zweier bedeutender Kunstmühlen und sonstiger industrieller Etablissements, dann zur Beleuchtung zahlreicher Ortschaften der Umgebung derzeit noch kaum zur Hälfte ausgenutzt, und könnte durch Vermehrung der Turbinen soweit gesteigert werden, um eine im Vollbetriebe stehende 100 km lange Normaleisenbahn ausschliesslich mit elektrischer Kraft zu betreiben, da durch Anwendung eines neuen Transformatoren- und Konduktorensystems, selbst auf grosse Entfernungen hin, der Kraftverlust nur ein minimaler ist. Die Unternehmung beabsichtigt, längs der von ihren Leitungen flankirten Strassenzüge Ladestationen für Automobils mit Akkumulatoren anzulegen, wie dies bereits zwischen Paris und Brüssel der Fall ist.

Rumänien.

— **Bahnstrecke Tergul-Ocna - Comanesti - Palanka.** Am 6. d. Mts. wurde die vorbezeichnete, von der rumänischen Regierung erbaute Eisenbahnlinie, welche sich an die infolge des Gesetzartikels XI vom Jahre 1891 auf ungarischer Seite hergestellte, 1897 eröffnete Linie Kronstadt-Ghymespass anschliesst, in Anwesenheit des rumänischen Ministers für öffentliche Arbeiten dem Verkehre übergeben. Im Namen der ungarischen Staatsbahnen begrüsste Ministerialrath Direktor Alexander Robitschek den Minister und betonte, dass diese Bahnverbindung dem wirthschaftlichen Leben der beiden Staaten gute Dienste leisten und die Freundschaft derselben befestigen werde.

Da keine gemeinsame Grenzstation besteht, wird die Zollabfertigung in den beiderseitigen Endstationen (ungarischerseits: Csik-Ghymes, rumänischerseits: Palanka) vorgenommen werden.

Vereinsausland.

— **Eine Schwebebahn über die Seine.** Unter den Clous der Pariser Weltausstellung wird, wie wir einer diesbezüglichen Mittheilung des Patentanwaltes J. Fischer in Wien entnehmen, auch eine Schwebebahn figuriren, die über der Seine, beide Ufer verbindend, hin- und hergehen wird. Der Betrieb der Bahn geschieht mittelst Elektrizität.

— Die Ostertage brachten, der „Voss. Ztg.“ zufolge, eine Neuerung im **Pariser Strassenverkehr.** Eine der grossen Miethsfuhrwerkgesellschaften hat nämlich die ersten 24 **Selbstfahrerdroschken** aufgestellt und wartet nur das Ergebniss dieses vorsichtigen und bescheidenen Versuches ab, um in rascher Folge alle ihre Pferdedroschken durch Selbstfahrer zu ersetzen. Sie werden von elektrischen Akkumulatoren getrieben, die unter dem Kutschbock in einem flachen Kasten angebracht sind. Die Selbstfahrer haben die Form eines viersitzigen Landauers, dessen Lederdach aufgespannt und zurückgeschlagen werden kann. Die Fahrgebühr ist dieselbe wie für Pferdedroschken, nämlich 1,50 Frcs. für die Fahrt, ohne Rücksicht auf die Entfernung, oder 2 Frcs. für die Stunde, mit der kleinen Abweichung, dass diese Preise nur für eine oder zwei Personen gelten, während für jede weitere Person 50 Cts. mehr bezahlt werden müssen, was bei Pferdedroschken nicht der Fall ist. Die Kutscher, richtiger Maschinisten oder „Heizer“ (chauffeurs), wie man sie in Frankreich nennt, haben statt des herkömmlichen Kutscherhutes aus Glanzleder weisse Tellermützen mit kleinem Schirm, die ihnen das Aussehen von russischen Tschinowecks geben. Bei der Neuheit der Sache und der geringen Zahl der eingestellten Selbstfahrer ist es selbstverständlich, dass man sich an beiden Ostertagen förmlich um sie riss. Wenn einer frei wurde, erstürmten ihn sofort drei oder vier andere Fahrgäste, die sich, oft heftig, um seinen zeitweiligen Besitz stritten. Die Pferdekutscher begegneten ihren Genossen mit der Schirmmütze ohne Uebelwollen. Sie hoffen anscheinend, dass auch sie sehr bald ihren Ledercylinderhut mit der forscheren Kopfbedeckung und die Peitsche mit dem Hebel und der Lenkstange werden vertauschen können.

— Der Brüsseler Gerichtshof hat, nach einer Mittheilung der „Voss. Ztg.“, kürzlich zwei bemerkenswerthe **Eisenbahnprozesse** entschieden. Am 4. August 1896 entgleiste bei Brügge ein Eisenbahnzug; viele Reisende wurden theils getödtet, theils verletzt. Es gelang der belgischen Staatsbahnverwaltung, sich mit allen Opfern des Unfalles gütlich zu einigen; nur bei zweien kam es zu einem Prozesse. Die Hinterbliebenen des getödteten Grossindustriellen Lesaffre in Lille forderten von dem belgischen Staate die Kleinigkeit von 2750000 Frcs. als Entschädigung. Der Gerichtshof sprach ihnen 50000 Frcs. zu. Der 30 Jahre alte Genter Anwalt Spaeys trug bei dem Unfalle ein schweres nervöses Leiden, das ihn für sein Leben erwerbsunfähig machte, davon; er forderte 500000 Frcs. Schadenersatz. Der Gerichtshof verurtheilte die Staatskasse zur Zahlung von 400000 Frcs. an Spaeys. Das gibt einen Vorgeschmack für die Unsummen, die der kürzliche grosse Eisenbahnunfall bei Forest den Steuerzahlern auferlegen wird.

— **Arbeitsfortschritt am Simplontunnel.** Dem vierten Monatsberichte über den Fortgang der Arbeiten am Simplontunnel ist zu entnehmen, dass der Richtstollen Ende März eine Gesammtlänge von 1167 m (Nordseite 803 m, Südseite 364 m) erreicht hatte, so dass ein Monatsfortschritt von 269 m gegenüber einem solchen von 251 m im Februar erzielt wurde. Durchschnittlich waren im März 1844 (im Februar 1545) Arbeiter, 1100 ausserhalb des Tunnels, 744 im Tunnel beschäftigt. Die begonnene Arbeitseinstellung veranlasste eine 24 stündige Unterbrechung der Arbeiten. Auf der Nordseite durchfuhr der Tunnel noch Glanzthonschiefer mit Quarzknollen, mit Ausnahme einer 42 m langen Gips- und Dolomitschicht, auf der Südseite kompakten, trockenen Antigoriogneis. Für den Tunnelfortschritt sind die Gips- und Dolomitschichten bekanntlich die gefährlichsten, jedoch nach den geologischen Angaben, welche dem Projekte der Simplongesellschaft zu Grunde liegen, nur in kurzer Länge zu erwarten, wie auch der Bericht bestätigt. Der Wasserzudrang betrug insgesammt 40 Sekundenliter; der mittlere tägliche Stollenfortschritt ist auf der Nordseite von 5,53 m im Februar während des Betriebsmonates auf 5,80 m gestiegen, auf der Südseite von 3,43 m auf 3,07 m herabgegangen. Am 15. März hat man auch auf der Südseite des Parallelstollens mit der Maschinenbohrung mittelst drei Brandt'scher hydraulischer Bohrmaschinen begonnen.

— Neuesten Mittheilungen aus Zürich zufolge geht infolge des Todes von Guyer-Zeller die **Jungfraubahn** an ein Konsortium über, welches dieselbe vorerst bis Eigergrat ausbauen wird.

— Der frühere **serbische Bautenminister Milivoj Josimowitsch** wurde an Stelle des Generals Atanazkowitsch zum **Eisenbahndirektor** ernannt.

— **Die Trollhättafälle im Dienste der Elektrizität.** Bisher sind die Amerikaner in der Ausnutzung der natürlichen Wasserkräfte für die moderne Technik allen anderen Völkern vorausgegangen und haben besonders am Niagarafalle eine Kraftstation errichtet, die auf der Welt ihresgleichen nicht hat. In Europa regt sich jetzt jedoch auch eine bedeutende Unternehmungslust, um die in den Wasserfällen gegebenen Kraftquellen zweckmässig zu verwerthen. Ein Land, in dem viel nach dieser Richtung geschehen kann, ist Schweden, und besonders ist dabei natürlich an die weltberühmten Trollhättafälle zu denken, die bisher eine Ausnutzung nur in bescheidenstem Maasse erfahren haben. Diese Fälle würden nach der vorläufigen Berechnung eine Arbeitskraft von 220000 PS bieten. Nunmehr ist, wie die „Allgemeinen Wissenschaftlichen Berichte“ aus Christiania erfahren, ein Konsortium zusammengetreten, das mit einem Aktienkapital von 10500000 Kr. die Verwerthung des **Trollhätta zur Erzeugung von Elektrizität in die Wege leiten**

will. Dieser Plan würde für das ganze südliche Schweden von weitest tragender Bedeutung sein und der industriellen Entwickelung eine neue Zukunft erschliessen.

— **Bequemlichkeiten im Reiseverkehr mit Russland.** Mit der Einführung des diesjährigen Sommerfahrplanes werden abermals, wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung" mittheilt, weitere Bequemlichkeiten dem reisenden Publikum geboten werden. Hierher darf namentlich der neue, soeben erst vom Minister der Verkehrsanstalten bestätigte Vertrag mit der internationalen Schlafwagengesellschaft hinsichtlich des Verkehres der der Gesellschaft gehörenden Schlafwagen, Restaurationswagen und Spezialzüge auf den Staatsbahnen gezählt werden. Auf Grund dieses Vertrages können Reisende der I. und II. Klasse, welche im Besitz von Fahrkarten, gültig zur Fahrt auf den Staatsbahnen in gewöhnlichen oder Schnellzügen, sind, auf den Staatsbahnen Plätze der entsprechenden Klassen in den Schlafwagen der internationalen Gesellschaft benutzen gegen Entrichtung einer Ergänzungszahlung. Diese Ergänzungszahlung beträgt mit Einschluss der Abgaben zu Gunsten des Staates: 1. im Schlafwagen I. Klasse 0,006 R. für eine Person und Werst und II. Klasse 0,005 R. für eine Person und Werst; 2. in Spezialzügen, den sibirischen ausgenommen, 0,012 R. für eine Person und Werst, und 3. in den sibirischen Zügen 30 % von der Zahlung nach dem allgemeinen Tarif für die Fahrt in gewöhnlichen Zügen, d. h. solchen, für welche keine Zuzahlungen für grössere Geschwindigkeit festgesetzt sind. Zur grösseren Bequemlichkeit der die Schlafwagen der internationalen Gesellschaft benutzenden Reisenden ist die Gesellschaft verpflichtet, den Reisenden auf Wunsch Thee und Kaffee nach einem vom Ministerium der Verkehrsanstalten bestätigten Preisverzeichniss zur Verfügung zu halten.

Ferner werden nach derselben Quelle auf der Nikolaibahn ausser dem Ssewastopoler Schnellzug, der aus St. Petersburg um 10 Uhr Morgens abgefertigt wird, noch ein Spezialzug mit Wagen aller drei Klassen bis Wjäsma und zwei Züge bis Rybinsk eingeführt werden. Ebenso werden auch durch Vermittelung der Dampfschifffahrtsgesellschaft „Ssamolet" Fahrkarten für den direkten Verkehr eingeführt von St. Petersburg über Rybinsk und Nishni-Nowgorod zu allen wichtigen Orten an der Wolga und zu den jenseits der Wolga belegenen Eisenbahnstationen verkauft werden, was für die die Wolga bereisenden Personen zweifellos eine grosse Annehmlichkeit sein wird, indem sie während der Wolgafahrt in aller Ruhe die Weiterreise mit der anschliessenden Eisenbahn vorbereiten können. Namentlich wird die immer grösser werdende Zahl der ausländischen Reisenden diese Einrichtung besonders wohlthuend empfinden.

Endlich kann hier auch noch angeführt werden, dass zwischen Krassnojarsk und Irkutsk zweimal im Monat Schnellzüge, bestehend aus Wagen I. und II. Klasse, verkehren, welche den Reisenden dieselben Bequemlichkeiten bieten, wie die direkten, zwischen Moskau und Krassnojarsk verkehrenden Schnellzüge. Diese Züge werden den nöthigen Anschluss an die ihnen entsprechenden direkten Schnellzüge der Linie Moskau-Krassnojarsk erhalten und somit die direkte Verbindung zwischen den Stationen des europäischen Eisenbahnnetzes und der östlichsten Station der sibirischen Bahn herstellen. Ergänzungsfahrkarten zur Fahrt in den angegebenen Schnellzügen der Linie Krassnojarsk-Irkutsk, sowohl im Lokalverkehr der mittelsibirischen Eisenbahn, als auch im direkten Verkehr mit allen Stationen, welche Fahrkarten bis Krassnojarsk verkaufen, werden nur zur Fahrt zwischen den Stationen verkauft, bis und von welchen die Preise der Ergänzungsfahrkarten in einer besonders veröffentlichten Tabelle der Ergänzungszahlungen für grössere Geschwindigkeit angegeben sind. In dieser Tabelle sind enthalten: einerseits die Hauptstationen der Linie Moskau-Ssamara-Tscheljabinsk-Krassnojarsk und andererseits die Stationen: Kansk, Nishneudinsk, Tulun und Irkutsk.

— **Festsetzung der Tage und Tageszeiten zur Annahme und Ausgabe von Gütern.** Die Tage und Tageszeiten, an welchen die Stationen für die Annahme und Herausgabe von Sendungen an Sonn- und Feiertagen geschlossen sind, waren bisher auf den russischen Eisenbahnen nicht gleichmässig festgesetzt, was einerseits die Interessen der Absender schädigte und andererseits die Beamten und Arbeiter der betreffenden Bahnen nicht selten ihrer Feiertagsruhe beraubte. Behufs Abstellung dieser Missstände hat der allgemeine Kongress der Vertreter russischer Eisenbahnen ein neues „Verzeichniss der Normalzeit für das Offenhalten der Eisenbahnstationen zum Empfang und zur Herausgabe von Fracht- und Eilgutsendungen" ausgearbeitet. In diesem Verzeichniss sind erstens die Feiertage angegeben, an denen die Stationen vollständig geschlossen sind, zweitens die Feiertage mit verkürzter Arbeitszeit und schliesslich die Zeit, während welcher die Stationen an Werktagen für den Empfang und die Ausgabe von Gütern geöffnet sind. Volle Feiertage gibt es 10 im Jahre, halbe 25, während an allen Werktagen die Güterstationen vom 1. April bis zum 30. September von 7 Uhr Morgens bis 6 Uhr Nachmittags und in der Zeit vom 1. Oktober bis zum 31. März von 8 Uhr Morgens bis 4 Uhr Nachmittags geöffnet sein müssen.

Rechnet man alle die vorbezeichneten Tage zusammen, so gibt das 87 Tage, an denen die Güterabfertigungsstellen in Russland ganz oder theilweise für den Verkehr geschlossen sind.

Es ist das eine sehr schwere Belastung von Handel und Verkehr, die gewiss auch mit dazu beiträgt, dass die Bedürfnisse an Wagen usw. nach solchen Feiertagen um so grösser sind und um so weniger befriedigt werden können, als das bekanntlich auch schon ohne das störende Dazwischentreten der Feiertage nicht möglich ist. Wenngleich durch die grosse Zahl der Tage, an denen die Güterabfertigungsstellen geschlossen sind, annähernd der vierte Theil des Jahres verloren geht, so muss andererseits doch auch anerkannt werden, dass bei dem grossen Einfluss, den die Kirche auf das noch sehr wenig gebildete Volk ausübt, es nicht viel nutzen würde, falls die Güterabfertigungsstellen auch an den Feiertagen geöffnet wären, wenigstens soweit das orthodoxe Russland in Frage kommt. So muss denn mit dem Faktor gerechnet werden, der übrigens nicht nur eine Rolle auf den russischen Bahnen, sondern im internationalen Verkehre spielt.

— In der Nr. 21 d. Ztg. haben wir bereits über den Plan, eine **Eisenbahn durch Persien** zu bauen, berichtet und dabei im besonderen auf die zunächst geplanten Eisenbahnlinien Alexandropol-Dshulfa und Jewlach-Karadag hingewiesen, sowie betont, wie bedeutend die Bahnen für die Entwickelung der Handelsbeziehungen Russlands zu Persien werden könnten.

Auch in der russischen Presse ist die Erkenntniss über die Bedeutung einer solchen Bahn vollkommen zweifellos zum Ausdruck gekommen, allerdings ist die Melodie bei den einzelnen Organen ziemlich verschieden. Durch seine Eigenartigkeit fällt der Standpunkt des „Swet" auf.

Er schreibt im wesentlichen:

„Bei unserem Vordringen in Mittelasien wurden wir nicht nur von der Nothwendigkeit, den Räubereien der halbwilden Nomaden in unserer Grenzmark ein Ende zu machen, geleitet, sondern auch von dem unüberwindlichen, elementaren Drang nach Süden, zum freien, offenen und warmen Meere. Dieses Streben brachte uns ins Pamirgebiet, aufs ‚Dach der Welt', in ein bergiges, wildes und ungastliches Land. Hinter dem Pamir sind ebenfalls hohe Berge und englische Batterien. Derselbe Drang brachte uns in anderer, etwas mehr westlicher Richtung bis zu den Thoren Herats und wird uns vielleicht nach Herat selbst bringen. Weiterhin sind dort aber die Wüsten und Wildnisse Afghanistans — und wiederum englische Batterien, welche uns auf jede Weise von dem weiten Ozean abzuschneiden suchen.

In Persien gibt es keine solchen Hindernisse. Auf der ganzen Strecke von der russischen Grenze bis zum indischen Ozean kann man fast unter denselben Bedingungen, wie im europäischen Russland, eine Eisenbahn bauen, ohne auf hohe Berge, wasserreiche Ströme oder endlose Sandwüsten zu stossen. Mit der Regierung des Schahs verknüpfen uns gute, freundnachbarliche Beziehungen, mit dem persischen Volke kommen wir gleichfalls völlig befriedigend aus. Die Hauptsache aber ist, dass es dort, im Süden, an den Ufern des indischen Ozeans, zunächst noch keine englischen Batterien gibt, sondern nur englische Agenten, mit denen man fertig werden kann, ohne eigenes und fremdes Blut zu vergiessen.

Einige russische Kapitalisten haben bereits Konzessionen zum Eisenbahnbau in Persien. Man muss nur das Eisen schmieden, so lange es warm ist, muss sich beeilen, aus unserer jetzigen Lage Vortheil zu ziehen und nicht nur bis zur persischen Grenze, sondern auch bis zum indischen Ozean eine Bahn bauen, so lange dort keine englischen Batterien emporgewachsen sind. Eine solche Bahn ist ja kein wer weiss wie ungeheures Unternehmen; im ganzen sind es ungefähr 1000 Werst. Sie wird sich rasch nicht blos durch die politischen Vortheile bezahlt machen: die Bahn zum indischen Ozean kann auch ein Welthandelsweg werden. Ein solcher Weg kann aber für Russland nur dann vortheilhaft sein, wenn er russisch ist."

Während man bisher in der russischen Presse allenfalls eine leise Hindeutung darauf antraf, dass die erforderlichen Geldmittel, oder die zu erlangende Zustimmung Persiens ein Hinderniss sein könnten, tritt beim „Swet" eine sonst nie anzutreffende Abneigung, englischen Batterien zu begegnen, hervor. Früher konnte man gelegentlich ein Gerassel der Säbel vernehmen, wenn sich in jenen abgelegenen Gebieten Hindernisse unbequem bemerkbar machten, gegenwärtig scheint man, wenn der „Swet" recht hat, die Verhältnisse anders anzusehen.

Der Drang nach dem Süden, zum freien, offenen und warmen Meere muss befriedigt werden, und da an anderen Stellen die englischen Batterien im Wege stehen, soll jetzt eine günstige

Gelegenheit benutzt werden, durch Persien ans Ziel zu gelangen, weil da noch keine englischen Batterien im Wege stehen!

Ob der „Swet“ wohl viele Parteigänger in Russland für seine Auffassung der Sachlage finden wird?

— Aus dem Vertrage der **anatolischen Eisenbahngesellschaft** mit der Pforte über den Bau und Betrieb des **Hafens von Haidar-Pascha** (siehe Nr. 26 S. 435 d. Ztg.) wird in der „Köln. Ztg.“ u. a. noch folgendes nachgetragen: Die anatolische Eisenbahngesellschaft ist berechtigt, sämmtliche Rechte und Pflichten aus dieser Konzession auf eine zu errichtende türkische Sondergesellschaft zu übertragen. Die Regierung hat sich das Recht vorbehalten, der anatolischen Eisenbahngesellschaft innerhalb dreier Monate von der Ertheilung des Firmans dieser Hafenkonzession an Vorschläge über die Weiterführung der Linie von Haidar-Pascha bis Skutari zu machen. Falls innerhalb dieser Frist zwischen der Regierung und der anatolischen Eisenbahngesellschaft ein Einvernehmen hierüber erzielt und vor Ablauf dieser drei Monate ein Vertrag auf Grund eines kaiserlichen Firmans von beiden Seiten gezeichnet sein sollte, wonach die Bahn von Haidar-Pascha nach Skutari verlängert, Kaianlagen bis dorthin geführt und die Hafeneinrichtungen in Skutari errichtet werden, so wird die anatolische Eisenbahngesellschaft auf die Rechte aus der Haidar-Paschakonzession verzichten und ihrerseits aus deren Verpflichtung entlassen sein.

— **Die Bangkok-Korateisenbahn in Siam.** Ueber diese ursprünglich einem englischen Unternehmer konzessionirte, dann aber wegen schlechter und saumseliger Ausführung diesem wieder abgenommene und als Staatsbahn unter der Leitung deutscher Beamten fertiggestellte erste Eisenbahn Siams hat der Generaldirektor der siamesischen Staatsbahnen, der preussische Baurath Bethge, den ersten Jahresbericht über die Zeit vom 1. April 1897 bis 31. März 1898 erstattet. Die Bahn, deren Gesammtlänge 262 km betragen wird, ist bisher nur bis Gengkoi, 125 km, dem Verkehr eröffnet worden, und zwar wird die Strecke Bangkok-Ayuthia, 71 km, seit dem 28. März 1897, die Strecke Ayuthia-Gengkoi, 54 km, seit dem 1. November 1897 von Personenzügen und die ganze Strecke Bangkok-Gengkoi seit dem 31. Januar 1898 auch von Güterzügen befahren. Drei Zugpaare vermitteln täglich den Personenverkehr, und zwar je eins zwischen Bangkok und Klong Rangsit, einem Vorort der Hauptstadt, zwischen Bangkok und Ayuthia und zwischen Bangkok und Gengkoi. Bis Ayuthia hat die Eisenbahn unter dem Wettbewerb der Dampfschifffahrt auf dem Menem zu leiden. Ueber die Betriebsergebnisse enthält der Jahresbericht folgende Angaben:

Befördert wurden 276 747 Personen und 7 674 t, und es ergaben sich 9 348 511 Personen- und 8 46 241 Tonnenkm. Die Einnahmen betrugen:

aus dem Personenverkehr	188 967,37	Tikals
aus dem Güterverkehr	42 319,98	„
im ganzen	231 880,99	Tikals
Die Ausgaben stellten sich auf	147 316,89	„
so dass sich ein Reingewinn von ergeben hat.	84 564,10	Tikals

Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen stellte sich auf 63 % für das ganze Jahr, für die letzten 5 Monate dagegen, während deren die Bahn bis Gengkoi im Betriebe war, nur auf 49 %.

Einen erheblichen Aufschwung wird die Bahn voraussichtlich nehmen, wenn sie erst bis Korat durchgeführt ist. Bis jetzt ist dieser Ort, von dem aus der Handel mit den ziemlich abgeschlossenen Laosländern vermittelt wird, vom südlichen Siam durch einen mächtigen, fieberreichen Urwald getrennt; der Verkehr wird durch Ochsenkarren bewerkstelligt und ist in der Regenzeit ganz unterbrochen. Der Handel Bangkoks bereitet sich aber bereits auf die Erschliessung dieses Gebietes vor; einige Firmen planen die Anlegung von Filialen in Korat, ein Ring von Reishändlern und Reismüllern hat sich bereits gebildet und durch Anlegung von Lagerhäusern längs den fertiggestellten Strecken der Bahn den gesammten Reishandel in seine Hände gebracht, die gewaltigen Wälder zu beiden Seiten der Bahn werden ausgebeutet werden und ein Holz liefern, das sonst unbekannt ist und von den Siamesen wegen seiner Dauerhaftigkeit Tausendjahrholz genannt wird. Diese deutsche Leistung des Bahnbaues wird also von nicht abzumessendem Vortheil für die Erschliessung Siams sein.

— **Eisenbahnprojekt Manila-Batangas** (Philippinen). Das Eisenbahnunternehmen, zu dem die belgischen Fachleute, fünf an der Zahl — wie bereits in Nr. 25 S. 419 d. Ztg. gemeldet — auf den Philippinen die Vorstudien beginnen sollten, betrifft die Anlage einer Bahn auf Luzon, von Manila bis Batengas, auf eine Entfernung von 175 km. Batangas liegt an der Südspitze der Insel.

— Die „Daily Mail“ meldet aus Kairo vom 5. d. Mts.: Die Regierung beschäftigt sich mit einem wichtigen **Eisenbahnplan für den östlichen Sudan.** Augenblicklich wird der Bau einer Eisenbahnlinie von Khartum über Abu Harrar und Ghedaref nach Kassala und von dort nach Suakin geplant.

— **Bahnbau in Sierra Leone.** Aus Freetown wird berichtet, dass die Eisenbahn, die von dort auf der Halbinsel auf eine Strecke von etwa 50 km nach Waterloo erbaut worden ist, am 3. d. Mts. feierlich dem Verkehr übergeben wurde, zugleich mit einer nebenhergehenden Telegraphenlinie. Eine Fortsetzung des Bahnbaues um 11 km nach dem Innern ist im Gange.

— **Amerikanische Wohlfahrtseinrichtungen für Eisenbahner.** Die „Brooklyn Heights Railroad Company“ gedenkt nach dem Muster der „Metropolitan Street Railway“ von Manhattan unter ihren Angestellten einen gegenseitigen Unterstützungsverein zu gründen. Erst kürzlich wurden in den verschiedenen Depots komfortable Zimmer eingerichtet, in denen die Leute Erholung finden können. Ausserdem suchte man ihren Eifer dadurch anzuspornen, dass man für jedermann, der das Jahr hindurch keinen Anlass zur Klage gibt, einen Geldpreis als Belohnung aussetzte. Was nun den neuen Plan betrifft, so soll, wenn sich wenigstens 500 Mitglieder melden, eine Krankenunterstützungs- und Sterbekasse geschaffen werden, aus deren Fonds in Krankheitsfällen ein Dollar per Tag und in Todesfällen ein Sterbegeld von 200 D. ausbezahlt wird. Der Organisation wird im Bahngebäude an der Montague Street eine Expedition eingeräumt werden. Einer der Beamten wird als Schatzmeister fungiren, selbstverständlich ohne Entschädigung zu beanspruchen. Der Mitgliedsbeitrag von einem Dollar monatlich soll vom Lohn abgezogen werden.

Aus dem württembergischen Landtage.

Die württembergische Kammer der Abgeordneten hat am 5. April mit der Berathung des Hauptfinanzetats für die Finanzperiode 1899/1900 begonnen. In der mehrtägigen Generaldebatte kam es auch zu allgemeinen Erörterungen über den Eisenbahnetat und das Eisenbahnwesen. Wir führen aus den Verhandlungen nach den Berichten des „Staatsanzeiger für Württemberg“ folgendes an:

Der Berichterstatter Abg. Hähnle (d. Volkspartei) bemerkt, er habe vor zwei Jahren die Hoffnung ausgesprochen, dass das Eisenbahndefizit vollends verschwinden werde. Diese Hoffnung habe sich erfüllt. Die Einrichtung eines Reservefonds für die Staatseisenbahnen erachte er für eine werthvolle Verbesserung. Abg. v. Gess (deutsche Partei) bemerkt, in Württemberg sei die Steuerbelastung fast die höchste, Württemberg komme sofort nach Hessen, nunmehr werde es aber wohl an die Spitze kommen, denn Hessen habe durch den Eisenbahnvertrag mit Preussen gute Geschäfte gemacht. Der Abg. F. Haussmann (d. Volkspartei) kommt auf einen Artikel, den der ritterschaftliche Abg. Freiherr Georg v. Wöllwarth Ende März d. J. über die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft veröffentlicht hat, zu sprechen. (Siehe No. 27 d. Ztg.) In diesem Artikel hatte der Verfasser der Meinung Ausdruck gegeben, angesichts der günstigen Ergebnisse für Hessen aus der Betriebsgemeinschaft sei es Pflicht vor allem der Regierungen, dann aber auch der Volksvertretungen der Länder, welche noch eigene Eisenbahnen mit ungenügender Rente haben, die Frage gründlich zu erwägen, ob nicht auch für sie der Zeitpunkt gekommen sei, dieser Eisenbahngemeinschaft beizutreten, er möchte aber dringend davor warnen, die Angelegenheit zu einer parteipolitischen zu machen, politische Gesichtspunkte kommen selbstverständlich in Betracht, sie treten aber gegen die verkehrspolitischen, wirthschaftlichen und finanziellen Seiten der Sache vollständig in den Hintergrund. Haussmann meint, das Eingehen auf den Vorschlag würde die Abdankung der staatlichen Selbständigkeit Württembergs zu Gunsten eines Profits bedeuten. Da könne man ebenso gut den Kriegsminister und den Minister des Auswärtigen in Württemberg abschaffen. Herr v. Wöllwarth werde sehen, dass im Landtag keine Partei für dessen Antrag, falls er gestellt würde, zu haben sei. Freiherr v. Wöllwarth vertheidigt seinen Gedanken einer Eisenbahngemeinschaft mit Preussen und beruft sich dabei auf Zustimmungserklärungen, die ihm aus industriellen Kreisen zugegangen seien, er erinnert an Ausführungen des Fürsten Bismarck über das seinerzeitige Reichseisenbahnprojekt, auch führt er an, die gleichen Einwände wie jetzt gegen die Eisenbahngemeinschaft, seien seinerzeit gegen den Zollverein erhoben worden, trotzdem sei er Wirklichkeit geworden. Dass er die Mehrheit des Hauses nicht hinter sich habe wisse er wohl, für jetzt wünsche er auch nichts weiter, als dass die Frage von Regierung und Ständen vorurtheilslos

geprüft werde. Durchdringen werde der Gedanke der Eisenbahngemeinschaft, weil er richtig sei, wenn er auch selbst dieses Durchdringen nicht mehr erleben werde. Ministerpräsident Dr. Freiherr v. Mittnacht erwidert, er halte die Diskussion der Frage im Abgeordnetenhaus nicht für unbedenklich nach verschiedenen Richtungen, aber es würde vielleicht missverstanden, wenn er nun ganz schweigen würde, er müsse sich erlauben einige Bemerkungen zu der Frage zu machen und einige Thatsachen anzuführen. Durch die Presse ist neuerdings, führt der Herr Ministerpräsident aus, allgemeiner bekannt geworden, dass Baden zufolge der Konkurrenzirung der Main-Neckarbahn, in deren Mitbesitz Baden ist, und der badischen Staatsbahnen überhaupt, einen Ausfall in seinen Eisenbahneinnahmen erlitten hat, der, wie man sagt, halbamtlich auf 650 000 *M.* geschätzt werde, dass Baden diese Einbusse erlitten hat durch die Ueberleitung gewisser Verkehre in die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft, die im Besitze der früheren hessischen Ludwigs-Privatbahn sich befindet. Auch Württemberg ist an dieser anderweiten Leitung des Verkehres, an jener Konkurrenzirung einigermaassen interessirt und es liegt deshalb die Frage nahe, sie ist auch schon in der Presse erhoben worden — ob auch Württemberg einen Schaden durch die Bildung jener Eisenbahngemeinschaft erlitten hat und in welchem Betrage. Ich möchte diese Frage vor allem beantworten. Bei den Vereinbarungen, die über eine anderweitige Verkehrsleitung neuerdings getroffen worden sind, hat es sich um zwei Gruppen gehandelt. Die eine umfasst die Nord-Südrichtung; bei welcher Württemberg mit seinen Interessen nicht berührt ist, die andere, die Nord-Westrichtung. In dieser letzteren Richtung war die württembergische Eisenbahnverwaltung betheiligt mit ihren Verkehren: Pfalz-Bayern, Saarbrücken-Bayern und Saarbrücken-Oesterreich-Ungarn. Die für diese Verkehrsleitungen beanspruchten Aenderungen, die von der preussisch-hessischen Gemeinschaft vorgeschlagen waren, hätten uns einen Einnahmeausfall von etwa 175 000 *M.* jährlich bringen können. Es wurden aber im Laufe der Verhandlungen der württembergischen Verwaltung in dem Verkehr Saarbrücken-Bayern anderweitige Einräumungen gemacht, auch in dem pfälzisch-bayerischen Verkehr eine stärkere Betheiligung zugestanden, sodass sich von der Neuregelung, die mit dem 1. Januar d. J. ins Leben getreten ist, für Württemberg noch ein Frachtausfall berechnen lässt von ungefähr 82 000 *M.* in der Roheinnahme. Sie sehen, dass der Einnahmeausfall, den Württemberg infolge der Bildung der preussisch-hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft erlitten hat, kein sehr bedeutender, und dass er keinesfalls so gross ist, dass er uns veranlassen oder zwingen könnte, die Flinte ins Korn zu werfen, auf unsere Selbstverwaltung der Eisenbahnen zu verzichten, an unserer Eisenbahnzukunft zu verzweifeln und, wie der badische Minister v. Brauer in der badischen Abgeordnetenkammer gesagt hat, zur finanziellen Rettung uns in den Schutz einer Eisenbahnfinanzgemeinschaft mit Preussen zu begeben. Uebrigens, was diese Eintheilung in die Verkehre betrifft, so kann man es keiner Eisenbahnverwaltung, auch nicht einer Staatsbahnverwaltung verübeln, wenn sie von der Gunst ihrer Lage Gebrauch macht und dieselbe ausnützt. Heute haben wir es mit der preussisch-hessischen Gemeinschaft zu thun, ein andermal vielleicht mit der badischen Staatsbahnverwaltung oder mit der bayerischen. Diese Dinge kommen jeden Tag und nach eingetretenen Aenderungen wiederholt vor. Nun, die Gefahr, welche Baden von der Errichtung einer hessisch-preussischen Gemeinschaft droht oder drohte, ist erheblich grösser als die, die wir zu befürchten haben. Baden ist Miteigenthümer der Main-Neckarbahn und die Main-Neckarbahn ist sehr beeinflusst von der Ludwigsbahn. Für Baden war die Sache von der grössten Wichtigkeit, die Gefahr wurde in Baden auch frühzeitig erkannt und schon im Dezember 1897 in der badischen Abgeordnetenkammer besprochen.

Der Herr Ministerpräsident theilt das Wesentliche aus jenen schon früher auch in dieser Zeitung besprochenen Verhandlungen mit. Er fährt fort:

Also, in Baden haben Regierung und Kammer der Abgeordneten, die letztere einstimmig, sich auf den Standpunkt gestellt, es dürfe das, was Baden an Selbstverwaltung seiner Eisenbahnen besitze, nicht aufgegeben werden. Der Herr ritterschaftliche Abg. Freiherr v. Wöllwarth glaubt selbst, dass eine eingehendere Diskussion der Frage in diesem Saale zu einem ähnlichen Ergebniss führen würde; wir geniessen nur den Vorzug, auch die andere Seite der Frage durch den Herrn Abg. Freiherrn v. Wöllwarth beleuchtet zu sehen. Der Herr Abg. Freiherr v. Wöllwarth erblickt in dem Eintritt Württembergs in eine Eisenbahngemeinschaft mit Preussen ein finanziell ausserordentlich vortheilhaftes Geschäft und glaubt, dass sie auch aus anderen Gründen, die er angeführt hat, erstrebenswerth sei. Nachdem der Herr Abgeordnete in der Lage gewesen ist, namentlich aus industriellen Kreisen zustimmende Erklärungen hier anzuführen, allerdings ohne Namen zu nennen, nachdem er litterarisch aufgetreten ist, nachdem er seine Ansicht nicht blos bei der letzten Etatsberathung, sondern auch heute wieder vorgetragen hat, könnte es scheinen, diese Frage solle nun auf die Tagesordnung der öffentlichen Besprechung in Württemberg gelangen. Ich muss mich nun fragen, ob die Regierung veranlasst ist und gut daran thut, dazu mitzuwirken, indem sie die Frage, um die es sich handelt, eingehend und sachlich hier diskutirt. Ich glaube, die Regierung könnte, wenn sie das thut, wenn sie dann aber auch die Kehrseite eingehend beleuchtet und wenn sie, was gar nicht zu vermeiden ist, auch auf das politische Gebiet eingeht, — die Frage ist eine eminent politische und die politischen Gesichtspunkte können nicht bei Seite gelassen werden — ich fürchte, die Regierung könnte sich dem Vorwurf aussetzen, dass sie ohne Noth, auf die Aeusserungen eines einzelnen Abgeordneten hin, die bis jetzt von keiner politischen Partei unterstützt worden sind, demonstrative Ausführungen gegen eine Verbindung mit Preussen gemacht habe — ohne Noth, weil von Preussen selbst irgend ein Anlass zu solchen Erörterungen nicht gegeben worden sei. Das letztere kann ich vollständig bestätigen. Wenn wir in diese Erörterungen eintreten wollten, dann müssten wir über die Frage einer Eisenbahngemeinschaft mit Preussen hinaus noch auf eine weitere eingehen, auf die Frage, ob wir dann, wenn wir unsere Eisenbahnen, mit denen die Posten und Telegraphen innig verbunden sind, abgeben, ob wir dann nicht auch alle Veranlassung hätten, zugleich die württembergischen Posten und Telegraphen an das Reich abzugeben. Finanziell wäre das auch ein gutes Geschäft, und zwar deshalb, weil dann die Vergünstigungen, welche das württembergische Publikum im Post- und Telegraphenwesen derzeit geniesst, wegfallen und der Werth derselben der gemeinsamen Postkasse zu gut kommen würde und infolge davon auch der württembergischen Staatskasse. Auch könnten wir kaum unser Post- und Telegraphenpersonal der höheren Bezüge verlustig gehen lassen, welche unser Eisenbahnpersonal im Falle einer Eisenbahngemeinschaft geniessen würde, Vortheile, welche der Freiherr v. Wöllwarth unserer Beamtenschaft in so lockender Gestalt vorzuhalten für angemessen gehalten hat.

Nun verlangt ja der Freiherr v. Wöllwarth — er hat damit seine Rede geschlossen — im Augenblick noch nicht definitiv den Beitritt. Er wünscht nur, dass die Regierung der Frage näher trete, dass sie die Frage in Erwägung ziehe, dass sie die zu erwartenden Vortheile und die Nachtheile, welche man in den Kauf zu nehmen hätte, sorgfältig prüfe, dass sie Klarheit herstelle über das Verhältniss, dessen wir uns im Falle unseres Eintritts in die Eisenbahngemeinschaft mit Preussen zu gewärtigen hätten. Ja, Gedanken habe ich mir auch schon über die Sache gemacht, namentlich, nachdem sie in einem Nachbarstaat in der Volksvertretung öffentlich verhandelt worden ist; aber freilich eine volle Klarheit über das, was wir zu gewärtigen hätten, liegt mir nicht vor. Ich glaube, eine solche Klarheit könnten wir nur beschaffen durch eine vorläufige vertrauliche, noch ganz unverbindliche Anfrage bei dem anderen Kontrahenten, wie denn er die Gegenleistungen sich vorstelle, die wir zu geben hätten für unser brillantes Geldgeschäft, denn es hat doch der andere Kontrahent nicht daran allein ein Interesse, dass unsere Finanzen um eine gewisse Anzahl von Millionen jährlich sich verbessern. Nun aber, die Verantwortung für eine solche Anfrage, für den ersten Schritt in der Sache, für den Anstoss zu weiteren Verhandlungen, möchte ich ohne Wissen und Zustimmung des württembergischen Landtages um so weniger tragen, als ich die Gegenfrage zu erwarten hätte, ob denn die württembergische Regierung wirklich ernsthaft beabsichtige, in eine Eisenbahngemeinschaft mit Preussen einzutreten, und ob auch die Zustimmung des württembergischen Landtages zu erhoffen sei. Die württembergische Regierung könnte dem neuen Verhältniss ja auch gewisse angenehme Seiten abgewinnen; es würde unser Finanzetat wesentlich kleiner; infolgedessen könnten wir den Finanzetat früher einbringen, was das hohe Haus wünscht und die ständischen Verhandlungen würden kürzer, was wir wünschen; auch die Verantwortung der Regierung würde eine wesentlich leichtere; wir könnten die Petitionen aus dem Publikum, Fahrplanwünsche u. dergl., auch Petitionen aus Beamten- und Bedienstetenkreisen ruhig nach Berlin verweisen, wir könnten den Eisenbahndeputationen rathen, doch auch dort anzuklopfen, und der Minister würde auch keinen Unterstaatssekretär brauchen und könnte denselben nach Berlin abgeben und zu alledem hätten wir Geld in Hülle und Fülle.

Wie aber verhält es sich mit dem württembergischen Landtage! Das Netz der Eisenbahngemeinschaft würde selbstverständlich von der Centralverwaltung in Berlin verwaltet werden unter dem preussischen Eisenbahnminister, und dieser ist wohl dem preussischen Landtag verantwortlich, in keiner Weise aber dem württembergischen. Was würde dem württembergischen Landtag noch zu sagen übrig bleiben? Ich darf Ihnen nur einige Bestimmungen aus dem preussisch-hessischen Gemeinschaftsvertrag vorlesen, der natürlich auch für uns vorbildlich würde, um Sie zu überzeugen, wie es sich mit dem

Eisenbahnetat verhalten würde, falls wir zu dem fraglichen Schritt uns entschliessen würden.

Der Herr Ministerpräsident verliest die bezüglichen Bestimmungen und fährt fort:

Nun, man muss sich hiernach doch darüber klar sein, dass für eine Mitwirkung des württembergischen Landtages im Eisenbahnwesen ein Raum nicht mehr gegeben wäre. Freiherr v. Wöllwarth meint es ja gewiss ganz gut, aber ich glaube, er gibt sich Illusionen hin in Beziehung auf die Bedingungen, welche bezüglich einer württembergischen Mitverwaltung des Gemeinschaftsnetzes zu erreichen wären, Illusionen in Absicht auf Reservatrechte, welche Württemberg sich ausbedingen könnte. Wenn der Herr Freiherr von Wöllwarth wirklich glauben sollte, dass in einer solchen Gesellschaft, in welcher wir ja doch nur einen ganz kleinen und unbedeutenden Theilhaber abgeben würden, der Landtag noch etwas zu sagen hätte, oder die württembergische Regierung grossen Einfluss üben könnte in Berlin durch einen oder zwei Referenten, die sie dorthin stellen würde, dann möchte ich das beinahe für einen Beweis politischer Naivität erachten, und für einen naiven Politiker habe ich den Herrn Freiherrn von Wöllwarth bisher nicht gehalten. Die Frage der Abgabe unserer Verkehrsanstalten ist eine folgenschwere und ausserordentlich wichtige und ich kann den Muth des Freiherrn von Wöllwarth nur bewundern, wenn er in einer solchen Frage die Führung übernehmen will, und zwar zunächst er allein. Nun hat Freiherr von Wöllwarth das Ersuchen an die Regierung gerichtet, den Gegenstand einmal zu prüfen und zu erwägen. Ich muss hierauf erklären, dass die Abgabe der württembergischen Verkehrsanstalten den Gegenstand aktueller Erwägung der württembergischen Staatsregierung nicht bildet und dass die Regierung in eine Diskussion, in eine eingehendere Diskussion der Frage hier im Hause nur dann eingehen könnte, wenn eine Mehrzahl von Abgeordneten den Antrag einbringen würde, die Regierung solle den Eintritt in eine Eisenbahngemeinschaft in Erwägung ziehen, und wenn das Haus beschlossen haben würde, diesen Antrag in Berathung zu nehmen. Was meine Person betrifft, so beabsichtige ich nicht, am Schluss meiner ministeriellen Laufbahn die Abgabe der württembergischen Verkehrsanstalten zu befürworten. Ich betrachte unsere Verkehrsanstalten nicht als eine Art finanziellen Krebsschadens, dessen man sich so schleunig als möglich zu entäussern hätte, ich betrachte sie als einen wesentlichen Bestandtheil unserer wirthschaftlichen Selbstständigkeit, ich betrachte sie als ein Gut von hoher volkswirthschaftlicher, sozialpolitischer und staatspolitischer Bedeutung, ein Gut, das wir am besten in unseren eigenen Händen bewahren werden.

Die Rede des Herrn Ministerpräsidenten wurde mehrfach von lebhaftem Beifall begleitet.

Nachdem noch der Abg. Rembold (Centrum) erklärt hatte, dass Freiherr von Wöllwarth in der Centrumspartei keine Bundesgenossen für seinen Eisenbahnplan finden werde, dass sie entschiedene Gegnerin dieser Anregung sei, erwidert Freiherr von Wöllwarth auf die Ausführungen des Herrn Ministerpräsidenten. Er bemerkt, derselbe habe zugegeben, dass Württemberg finanziell ein gutes Geschäft machen würde, ebenso beim Beitritt zur Reichspost. Wenn der Herr Ministerpräsident seinen Muth bewundert habe, die Führung in dieser Frage zu übernehmen, so bewundere er seinerseits die souveräne Verachtung mit der der Herr Ministerpräsident Millionen von Mark, die Württemberg zufliessen könnten, so leicht hinopfere. Redner glaubt, dass Württemberg viel bessere Bedingungen bei einem Betriebsgemeinschaftsvertrag erlangen würde als Hessen, wenn es eintrete, ehe Baden eintrete. Unter den jetzigen Verhältnissen leide am meisten Heilbronn. Die Klagen über Vertheilung von Anschlüssen durch Baden seien dort allgemein, die Mehrzahl der Heilbronner Handelskammermitglieder theile seine Ansicht. Mit Ruhe könne er der weiteren Entwickelung entgegensehen, der Gedanke einer Eisenbahngemeinschaft werde nicht mehr zur Ruhe kommen.

Bücherschau.

— Der Brückenbau sonst und jetzt. Im November 1897 hielt der als Brückeningenieur rühmlichst bekannte Professor Regierungs- und Baurath Mehrtens aus Dresden im Technischen Verein in Frankfurt a/M. einen Vortrag, der dann in der „Schweizerischen Bauzeitung", 1898 Nr. 10—16, in eingehender Darstellung veröffentlicht wurde und jetzt als Sonderabdruck jener Veröffentlichung, reich ausgestattet mit vielen prächtigen Bildern der bemerkenswerthesten Brücken der alten und neuen Zeit, vorliegt. Anfang und Ende des Werkchens bilden die gewölbten Brücken des Alterthums und Mittelalters und dann die der neuesten Zeit. Dazwischen werden die gusseisernen Bogenbrücken, die ersten eisernen Balkenbrücken, die Hängebrücken, dann die neuen weitgespannten eisernen Balkenbrücken, besonders die Auslegerbrücken, und als letzte der Eisenbrücken die schmiedeeisernen Bogenbrücken behandelt. Aber wenn auch auf dem Gebiete der Eisenbrücken, gestützt auf eine weitfortgeschrittene Theorie und reiche Erfahrung, grossartiges geleistet worden ist, so muss man Mehrtens doch Recht geben, wenn er sagt: „In Bezug auf die Dauer kann es das Eisen dem Stein nicht gleich thun." Die zum Theil jahrtausende alten Steinbrücken beweisen das schlagend und daher ist der in neuester Zeit gerade im Steinbrückenbau zu verzeichnende lebendige Aufschwung freudigst zu begrüssen.

Die Schrift von Mehrtens kann allen denen, die sich einen Ueberblick über den Stand des Brückenbaues verschaffen wollen, angelegentlichst empfohlen werden.

Berichtigung.

Der erste Absatz des in Nr. 25 und 26 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatzes: **„Die Tariffragen im Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr"** ist infolge Auslassung einiger Worte auf S. 409 unvollständig abgedruckt worden. Derselbe muss wie folgt lauten:

Nicht um alles zu erschöpfen, was über die Frage der Wegevorschriften bezw. über die bedingungsweise Abänderung dieser Vorschriften durch den Frachtführer gesagt werden könnte — dazu sind die Spalten dieser Zeitung und vielleicht auch die Langmuth der Leser zu kurz —, sondern weil ich, von Treppengedanken heimgesucht, nicht der Versuchung widerstehen kann, sehe ich mich veranlasst auf die im vorigen Aufsatze bereits abgeschlossene Erörterung zurückzugreifen, um zu erzählen, in welcher Weise zuweilen Geschichte — im vorliegenden Falle diejenige des Berner Uebereinkommens — geschrieben wird.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion in Mainz. Am 1. Mai d. J. wird voraussichtlich die an der Bahnstrecke Darmstadt-Aschaffenburg zwischen den Stationen Altheim und Babenhausen gelegene neu errichtete Haltestelle Hergershausen für den Personen-, Gepäck-, Güter-, Vieh-, Leichen- und Privatdepeschenverkehr eröffnet werden. Die Beförderung von Fahrzeugen, sowie Sprengstoffen von und nach Hergershausen ist ausgeschlossen.

Anderweite Abgrenzung der Direktionsbezirke.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Am 1. April d. J. sind die seither zum Bezirke der königlichen Eisenbahndirektion in Halle a/S. gehörenden Bahnstrecken: Wannsee (ausschl.)-Blankenheim (ausschl.) und Güterglück (ausschl.)-Landesgrenze-Zerbst (ausschl.) in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg, die Bahnstrecken Blankenheim (einschl.) - Nordhausen und Berga-Kelbra-Stolberg-Rottleberode in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion in Cassel übergegangen.

Vom gleichen Zeitpunkte ab sind dagegen die bisher zum Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt gehörenden Bahnstrecken Halle a/S.-Corbetha (einschl.), Merseburg-Mücheln, Merseburg-Lauchstädt-Schafstädt, Lauchstädt-Schlettau, Deuben (ausschl.)-Corbetha, Leutzsch-Corbetha, Plagwitz-Lindenau-Zeitz (ausschl.), Rippach-Poserna-Plagwitz-Lindenau-

Markranstädt dem Bezirke der königlichen Eisenbahndirektion in Halle a/S. zugetheilt worden. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion in Halle a/S. in Nr 27 d. Ztg. Inser.-Nr. 923.)

Vereinswagenübereinkommen.

Der I. Nachtrag zum Vereinswagenübereinkommen ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1450 vom 30. März d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 4. April d. J.).

Nr. 1498 vom 30. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für das Rechnungsjahr 1897 (abgesandt am 4. und 5. April d. J.).

Nr. 1572 vom 5. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verlängerung der Abrechnungsperiode für die zweite Hälfte des Monats April d. J. (abgesandt am 7. April d. J.).

Nr. 1576 vom 5. April d. J. an sämmtliche königlich preussischen Eisenbahndirektionen, betreffend Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 7. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Badische Lokaleisenbahnen-Aktiengesellschaft Albthalbahn.

Am 10. d. Mts. wird die 12,55 km lange Theilstrecke Busenbach-Ittersbach der Linie Ettlingen-Pforzheim (Seitenlinie der Albthalbahn) mit den Stationen und Haltepunkten Reichenbach, Langensteinbach, Spielberg und Ittersbach dem Betriebe übergeben.

Die Stationen Reichenbach, Langensteinbach und Ittersbach sind eingerichtet für den Personenverkehr, für die Beförderung von Reisegepäck, Expressgütern, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern; wogegen der Haltepunkt Spielberg nur dem Personenverkehr dient. Reisegepäck wird von da zur späteren Abfertigung auf der nächsten Station bezw. der Bestimmungsstation unabgefertigt mitgenommen. Sprengstoffe werden nach allen Stationen nicht befördert, auch werden Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine Stirnrampe erforderlich ist, zur Beförderung nicht übernommen.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung treten für die genannten Stationen in Kraft:

Der Lokaltarif für die Albthalbahn vom 1. Dezbr. 1897 st. Nachtrag I und die Bestimmungen, Entfernungen und Tarifsätze im Nachtrag II (vergl. unsere Bekanntmachung vom 3. März d. J.), ferner die Bedingungen und der Tarif für die regelmässige Beförderung von Milch im direkten Verkehr mit der grossh. bad. Staatseisenbahn etc. etc., gültig vom 1. April 1899.

Tarife, sowie der Fahrplan für die neue Theilstrecke sind auf unseren Stationen käuflich zu haben.

Karlsruhe, den 6. April 1899. (1005H&V)
Die Direktion.

2. Eröffnung von Stationen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güter- und Kohlenverkehr.

Von der belgischen Staatsbahn ist eine neue Haltestelle „Glains (Ans)“ für Frachtgutsendungen in Wagenladungen von und nach den angeschlossenen Zechen Bure-aux-femmes des Kohlenbergwerks Patience et Beaujonc sowie von und nach der Steinkohlengrube Espérance-St.-Nicolas eröffnet worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 7. April 1899. (1006)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen der Strecke Koberwitz-Heidersdorf.

Die Stationen Tschönbankwitz, Buchwitz, Stein, Jordansmühl, Trebnig (Kreis Nimptsch) und Heidersdorf sind von jetzt ab für den gesammten Vieh- und den Fahrzeugverkehr eröffnet. Auf den Stationen Tschönbankwitz und Trebnig (Kreis Nimptsch) ist jedoch die Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, ausgeschlossen.

Breslau, den 4. April 1899. (1007)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Aenderung von Stationsnamen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Mit Genehmigung des königlichen Finanzministeriums erhält die Haltestelle Triebischthal bei Meissen vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung

Meissen-Triebischthal.

Dresden, am 1. April 1899. (1008)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

5. Güterverkehr.

Frachtermässigung für Kartoffelsendungen.

Die von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin unterm 10. v. Mts. bekanntgegebene 40 % Frachtermässigung für Kartoffelsendungen nach Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Königsberg i/Pr. wird mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. ab auf den Empfang der Station Bergfriede ausgedehnt und zwar auch im Verkehr von Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Danzig, den 7. April 1899. (1009)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1.

Vom 1. Mai n. St. 1899 ab erhalten das Waarenverzeichniss und die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 3 (Rohstofftarif) infolge Aufnahme der Artikel Holzsägespäne, Torfstreu, Torfmull, Erze, Schlacken, Schlackenmehl, Schlackensand und Schlackenkies in diesen Tarif eine anderweite Fassung.

Näheres ist bei den betheiligten Verwaltungen bezw. Abfertigungsstellen zu erfahren.

Ferner wird mit demselben Tage die Station Schönfeld b. Annaberg, der sächsischen Staatseisenbahnen, in oben bezeichneten Ausnahmetarif mit einem Frachtsatz von 1,16 ℳ. für 100 kg aufgenommen.

Bromberg, den 1. April 1899. (1010)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hanseatisch-ostdeutscher Güter- und Thierverkehr.

Am 5. April d. J. werden die an der Strecke Ganzlin-Röbel der mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn gelegenen Stationen Altenhof i/Meckl., Dambeck i/Meckl., Finken, Röbel und Stuer in den hanseatisch-ostdeutschen Güter- und Thierverkehr einbezogen. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Der im hanseatisch-ostdeutschen Güterverkehr bis Ende Dezember 1899 bestehende Ausnahmetarif für Eis hat auch Geltung für den Verkehr mit der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn.

Berlin, den 3. April 1899. (1011)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 10. April d. J. treten zum Seehafenausnahmetarif P für frische Seefische in Stückgutsendungen von Bremerhaven und Geestemünde nach rheinisch-westfälischen Stationen anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft; zugleich ist eine weitere Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen in den Ausnahmetarif einbezogen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 4. April 1899. (1012)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Thierverkehr.

Am 1. April d. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn einerseits und den am hanseatisch-ostdeutschen Thiertarif betheiligten östlichen Verbandsverwaltungen andererseits, ferner direkte Frachtsätze für die Beförderung von

Grossvieh und Kleinvieh in Wagenladungen zwischen Stationen der Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn und Berlin, städtischer Centralviehhof, sowie direkte Frachtsätze für die Beförderung von Pferden in Wagenladungen zwischen den Stationen Czarnikau und Ottlotschin (Direktionsbezirk Bromberg) einerseits und Neubukow (mecklenburg. Friedrich Franz-Eisenbahn) andererseits in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen zu Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. April 1899. (1013)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Saarbrücken - pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. wird die Station Schmeissbach-Kreimbach der pfälzischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 3 für Wegebaumaterialien aufgenommen. (1014)

St. Johann-Saarbrücken, 7. April 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 25 im badischen Gütertarif finden mit Gültigkeit vom 1. Mai 1899 auch auf solche Sendungen Anwendung, die im Durchgang durch die Schweiz nach Italien, Oesterreich und Frankreich befördert werden.

Karlsruhe, 8. April 1899. (1015)
Generaldirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Mit dem 1. Mai d. J. tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für Station Pommerensdorf des Direktionsbezirks Stettin sowie neue Ausnahmetarife für Heringe und Reis zu 10 000 kg. Abzüge des Nachtrages sind auf den Verbandsstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 8. April 1899. (1016)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Königsberg-Warschauer Güterverkehr über Grajewo.

Die im III. Nachtrag zum Tarif mit Bekanntmachung vom 27. Februar d. J. publizirten Tariferhöhungen für Eisenbahn-Personen- und Güterwagen auf eigenen Achsen treten nicht vom 3/15. März, sondern erst vom 30. März/11. April d. J. a/n. St. in Kraft.

Königsberg, den 6. April 1899. (H. & V. 1017)
Direktion der ostpreussischen Südbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3.

Mit dem 1. Mai l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält unter anderem neu einbezogene Stationen sowie ermässigte Frachtsätze für Bahnen nach Danzig trans. und Neufahrwasser trans. Abzüge des Nachtrages sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 4. April 1899. (1018)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Für Güter des deutschen Spezialtarifs III treten mit sofortiger Gültigkeit folgende Frachtsätze in Kraft:

	Wagenladungen von 5 000 kg	10 000 kg
Avricourt Grenze-Gengenbach (Baden)	7,60 Frcs.	5,30 Frcs.
	pro 1 000 kg.	

Strassburg, den 4. April 1899. (1019)
Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch - westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1899 werden für frische und geräucherte Fische, auch oberflächlich gesalzene (grüne) Heringe bei Aufgabe als Eilstückgut direkte Ausnahmefrachtsätze von den Verbandsseehäfen nach den Südbahnstationen Bozen-Gries, Brixen, Innsbruck, Roveredo und Trient eingeführt. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Verbandsverwaltungen zu erfragen.

Altona, den 6. April 1899. (1020)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 25. d. Mts. tritt im Tarif Theil II Heft 2 ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 15c und d (Pfeifenerde und Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin) zwischen Chodau B. E. B. einerseits und Orlamünde K. E. D. Erfurt andererseits in Höhe von 61 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 5. April 1899. (1021)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Für die Desinfektion der zur Beförderung von lebendem Geflügel verwendeten Eisenbahnwagen (vgl. Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom 2. Februar d. J., R.-G.-B. Seite 11) wird mit Wirkung vom 1. Mai l. J. auf den badischen Staatseisenbahnen die gleiche Gebühr erhoben, wie für die Desinfektion der zur Beförderung von Kleinvieh verwendeten Wagen.

Die hierdurch erforderlich werdende Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 44 der Verkehrsordnung im badischen Thiertarif ist gemäss den Vorschriften unter I 2 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Karlsruhe, den 6. April 1899. (1022)
Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1899 wird im Güterverkehr Basel bad. Bahn-Ostschweiz die Minimaltaxe für Eil- und Frachtgut mit 40 Cts. berechnet.

Im Verkehr mit Bregenz und Friedrichshafen beträgt die Minimaltaxe 50 Cts.

Karlsruhe, den 7. April 1899. (1023)
Generaldirektion.

Rheinisch-niederdeutscher Viehverkehr.

Mit dem 15. d. Mts. werden die Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn für den Verkehr mit den Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Essen, Köln und St. Johann-Saarbrücken, der Dortmund-Gronau-Enscheder, Eisern-Siegener und Nordbrabant-deutschen Eisenbahn in den rheinisch-niederdeutschen Viehtarif vom 1. März 1894 aufgenommen.

Essen, den 8. April 1899. (1024)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreich-ungarischer Verband.

Am 1. Mai d. J. treten im Tarif Theil II Heft 1 folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 15c und d (Pfeifenerde und Porzellanerde [Chinaclay, Kaolin]) in Kraft:

Zwischen Kasniau k. k. ö. St. B. und Ammendorf K. E. D. Halle a. Saale . . . . 99 ₰
Zwischen Ober-Bris k. k. ö. St. B. und Ammendorf K. E. D. Halle a. Saale . . . . 96 ₰
für 100 kg.

Breslau, den 5. April 1899. (1025)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Die durch Nachtrag IV zum Tarifheft Nr. 6 unter Abschnitt IV eingeführten, durch Anstoss zu bildenden direkten Entfernungen mit einer Anzahl von neu einbezogenen Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen haben nur Gültigkeit im Verkehre mit den preussischen Staatsbahnstationen Gera (Reuss), Gera (Reuss) Schlachthof, Weida und Zeitz des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt und Elsterwerda Oberl. Bhf., Grosszschocher, Leipzig Berl. Bhf., Leipzig Eilenb. Bhf., Leipzig Magdeb. Bhf., Leipzig Thür. Bhf. und Plagwitz-Lindenau des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S.

Die hierdurch eintretenden Frachterhöhungen werden erst vom 25. Mai d. J. ab wirksam.

Erfurt, den 6. April 1899. (1026)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1899 bis Ende 1902 werden für gebrannten Kalk und Cement, wie im Spezialtarif III genannt, im Verkehr zwischen Ueberlingen einerseits und einer Anzahl badischer Stationen anderseits, ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen und das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 6. April 1899. (1027)
Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Wirkung werden im Verkehr zwischen Rheinau einerseits und den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen anderseits für Getreide usw. wie im Spezialtarif I genannt, sowie für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I und II ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 7. April 1899. (1028)
Generaldirektion.

Mit Wirkung vom 1. April 1899 gelten die Frachtsätze der Station Mannheim im Transittarif vom 20. Mai 1890 für die Beförderung von besonders benannten Gütern, welche von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim und von da nach Basel und gewissen anderen badischen Stationen befördert werden, auch für den Verkehr der Station Rheinau. Die in diesem Transittarife enthaltenen Beförderungsbestimmungen finden für den Verkehr von Rheinau transit sinngemäss Anwendung.

Karlsruhe, den 4. April 1899. (1029)
Grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.

In dem auf 1. April l. J. ausgegebenen Nachtrage V ist zu berichtigen:
die Entfernung Ensdorf-Marktoffingen (Seite 8) von 400 km auf 390 km,
die Entfernung Ehrang - Weilheim (Seite 8) von 605 km auf 595 km,
der Schnittfrachtsatz für Stammholz des A.-T. 1b ab Haar (Seite 13) von 0,49 ℳ auf 0,50 ℳ.

Letztere Frachterhöhung hat erst Gültigkeit vom 1. Juni 1899.

München, den 30. März 1899. (1030)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. gelangen für die Beförderung lebender Thiere zwischen der Station Brandis der sächsischen Staatsbahn einerseits und Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel und Erfurt sowie der Eisenberg-Crossener Eisenbahn andererseits direkte Entfernungen und Frachtsätze zur Einführung.

Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 5. April 1899. (1031)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 5. April d. J. werden die an der Neubaustrecke Ganzlin-Röbel der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz - Eisenbahn belegenen Stationen Altenhoff in Mecklenburg, Dambeck in Mecklenburg, Finken, Röbel und Stuer für den Güter- und Viehverkehr eröffnet und gleichzeitig in den Tarif für den obenbezeichneten Verband einbezogen.

Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen Stationen, von Fahrzeugen auf Station Dambeck in Mecklenburg ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 1. April 1899. (1032)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Einführung je eines Nachtrages III zu Theil II, Heft 1, 2 und 3 des Lokalgütertarifes pro 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1899 gelangt zum Lokalgütertarife pro 1899 Theil II, Heft 1, 2 und 3 je ein Nachtrag III zur Einführung.

Die Nachträge zu Heft 1 und 2 enthalten:

Aenderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

„Der Nachtrag zu Heft 3 enthält: Aenderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen, sowie Bestimmungen für den Wechselverkehr zwischen Stationen der Linien: „Marienbad-Karlsbad, Karlsbad-Johanngeorgenstadt und Chodau-Neudek."

Exemplare der vorgenannten Nachträge, sind bei den Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von je 20 Hellern — pro Exemplar — erhältlich.

Wien, am 4. April 1899. (1033)

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.

Einführung von ermässigten Frachtsätzen für Eisen- und Stahlwaaren, Maschinen und Maschinentheile etc.

Mit Gültigkeit vom 9. April 1899 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1899, treten für die Beförderung von Eisen- und Stahlwaaren, Maschinen und Maschinentheile, ferner für sämmtliche Waaren aus unedlem Metalle, welche laut Güterklassifikation des Tarifes Theil I, Abtheilung B des österr.-ungarisch - russischen Eisenbahnverbandes nach Ausnahmetarif II/a, b, c, tarifiren, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für:
a) unter 5 000 kg,
b) mindestens 5 000 kg } pro Frachtbrief
c) „ 10 000 „ } und Wagen
nachstehende Frachtsätze pro 100 kg in Hellern im Kartirungswege in Kraft:

Von Raudnitz	Nach Brody (Bhf.)	Granica trs. bezw. Szczakowa trs.	Nadbrzezie Landungsplatz trs.	Nowosielitza (Bahnhof) trs.	Podwoloczyska (Bahnhof) trs.
	a) 310	a) 179	a) 261	a) 370	a) 339
	b) 267	b) 154	b) 224	b) 320	b) 293
	c) 226	c) 130	c) 189	c) 270	c) 247

Für die Abfertigung vorstehender Transporte sind die Bestimmungen des Tarifes Theil II, Heft 1 des obgenannten Verkehres vom 1. August 1895 maassgebend.

Wien, am 1. April 1899. (1034)
K. k. österr Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II., Heft 4 vom 1. März 1898. Frachtermässigung für Kleie.

Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1899 treten für Kleiesendungen, welche von Korneuburg nach sächsischen Stationen mit direkt lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden, folgende Frachtsätze im Rückvergütungswege unter Berücksichtigung der in der Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien enthaltenen Bedingungen in Kraft:
A. Korneuburg-Tetschen . . . 136 ₰ für sächsische Binnenstationen,
B. Korneuburg-Tetschen . . . 122 „ für 100 kg, für Leipzig und Plagwitz-Lindenau.

Wien, am 7. April 1899. (1035)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.

In Berichtigung der Kundmachung (879a) in Nr. 26 der Vereinszeitung vom 1. April l. J. wird bekannt gegeben, dass der Verkehr nach und von der Station Veröcze auch fernerhin unterhalten wird.

Wien, 9. April 1899. (1036)
Die Direktion.

Schweizerisch - österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Begünstigung auf Getreidetransporte aus Ungarn nach Südfrankreich.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899, werden die Frachtsätze des vom 1. August 1896 gültigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, sowie von Oelsaaten von Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungar. Linien), der königl. ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien) und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn nach Genf transit im Rückvergütungswege auch für solche Sendungen berechnet, welche in Genf getheilt und von Genf nach verschiedenen, im Verzeichnisse auf Seite 31—58 des genannten Tarifes angeführten französischen Stationen (Gruppen a, b, c, d und e) weiter befördert werden.

Die Abfertigung dieser Sendungen bis Genf hat auf Grund des Tarifes Theil III, Heft 2 des österreichisch - ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes zu den jeweils für Genf loco gültigen Frachtsätzen zu erfolgen.

Die für eine Sendung bis Genf loco berechnete Fracht für mindestens 10 000 kg wird im Rückvergütungswege auf jenen Betrag zurückgeführt, welcher sich bei getrennter Berechnung der in Genf getheilten Sendung auf Grund der Frachtsätze der Gruppen a, b, c, d und e des Ausnahmetarifes vom 1. August 1896, für je mindestens 5 000 kg ergibt, wenn das Gesammtgewicht der von Genf nachweisbar weiterbeförderten Theilsendungen der bis Genf mit einem Frachtbrief und Wagen beförderten Gewichtsmenge gleich ist, und im übrigen den Tarifbestimmungen des oben bezeichneten Ausnahmetarifes für den schweizerisch - österreichisch-ungarischen Transitverkehr entsprochen wurde.

Die gleiche Begünstigung wird auch für die in Unterwegsstationen eingelagerten bezw. reexpedirten Sendungen gewährt.

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage
a) der Originalfrachtbriefe für die Strecke von der ungarischen Station bis Genf und
b) der Aufgaberecepisse über die Weitersendung der entsprechenden Theilsendungen von Genf nach den französischen Bestimmungsstationen.

Diese Belege sind längstens bis 31. März 1899 bei der ungarischen Versandbahn oder bei der Direktion der Jura-Simplonbahn einzureichen.

Wien, am 6. April 1899. (1037)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 20. Mai cr. tritt Nachtrag 8 zu unserem Haupttarife vom 15. Juni 1893 in Kraft. Durch denselben werden aufgehoben:
a) der Ausnahmetarif Nr. 11 (4. Nachtrag Seite 10),
b) die Bestimmung unter II des Nachtrags 7.

Nachtrag 8 enthält ferner eine Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 12 (4. Nachtrag Seite 11).

Druckexemplare sind bei der unterzeichneten Direktion zu haben.

Die Direktion (1038)
der Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Kolberg-Köslin, welche voraussichtlich am 15. Mai d. J. erfolgen wird, tritt zu dem Personen- und Gepäcktarif zwischen Stationen der Altdamm - Kolberger Eisenbahn einerseits und den Stationen der preussischen Staatsbahnen andererseits, Theil II, der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen der Nachweisung der Stationen mit beschränktem Dienst, der Preistafeln infolge Aufhebung bestehender Fahrpreise nach bezw. von einzelnen Stationen über Belgard und Bildung

neuer Fahrpreise nach bezw. von den bisherigen Stationen sowie Stationen der Neubaustrecke über Kolberg-Köslin.

Druckexemplare sind bei unserer Station Naugard und in unserem Verkehrsbüreau, hier, Lindenstrasse 29, käuflich zu haben.

Stettin, den 29. März 1899. (1039)
Direktion
der Altdamm-Kolberger Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Tarif für den preussisch-thüringischen Personen- und Gepäckverkehr tritt mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Tarifbezeichnung und des Vorwortes, sowie Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung", insbesondere über die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen, und der Preistafeln.

Aufgehoben wird durch diesen Nachtrag der für den Verkehr der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen, der grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen und angeschlossener Privatbahnen bestehende Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II vom 1. Oktober 1896 nebst Nachtrag I, soweit die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen

a) für den Wechselverkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Halle, Erfurt und Cassel einerseits und Stationen der Arnstadt - Ichtershausener, Eisenberg-Crossener, Hohenebra - Ebelebener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar - Berka - Blankenhainer Eisenbahn andererseits
sowie
b) für den Binnen- und Wechselverkehr der vorgenannten thüringischen Privatbahnen unter sich

in Betracht kommt.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hierselbst.

Die in den Nachtrag aufgenommenen Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung" sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Erfurt, den 8. April 1899. (1040)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

7. Generalversammlungen.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Aktionäre zur 33. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Mittwoch, den 24. Mai 1899, um 11 Uhr Vormittags, in Wien im Sitzungssaale des Ersten allgem. Beamtenvereines der österr.-ung. Monarchie, I. Wipplingerstrasse 25, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1898;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1898 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkupons;
4. Antrag auf Abänderung des Tilgungsplanes der Aktien lit. B;
5. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern;
6. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1899.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss die Aktien bis längstens Montag, den 24. April l. J., Mittags 12 Uhr, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponirten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme. Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblanquette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1899. (1041)
Der Verwaltungsrath.
Nachdruck wird nicht honorirt!

---

8. Verdingungen.

Die Herstellung von Einfriedigungen auf den Bahnhöfen Cöpenick und Friedrichshagen zwischen Kilometer 11,5—15,5 sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 15. April 1899, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit der entsprechenden Aufschrift versehen an die kgl. Eisenbahnbauabtheilung 1 Berlin Fruchtstr. 14/15 einzureichen.

Angebotshefte mit Zeichnung und Bedingungen sind bei der Bauabtheilung 1 einzusehen. Die Hefte sind auch von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ. in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 30. März 1899. (1042)
Königliche Eisenbahnbauabth. 1.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes der österreichischen Linien an Pitchpinebalken per 600 cbm, lieferbar verzollt und franco einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Offertwege zu vergeben.

Die Offerten sind mit einer, in gesetzlich gültiger Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Krone und mit der Aufschrift „Offerte auf Pitchpine" versehen, versiegelt bis längstens 20. d. Mts. Mittags bei der Materialverwaltung (Wien, Südbahnhof, Restaurationsgebäude, I. Stock) einzureichen, woselbst auch die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse und die Schiedsgerichtsordnung behoben, eventuell per Post bezogen werden können.

Der Offerent hat in der Offerte ausdrücklich zu erklären, dass er in die Lieferbedingnisse und in die Schiedsgerichtsordnung Einsicht genommen habe und dieselben vollinhaltlich anerkenne.

Offerten, welche diese Erklärung nicht enthalten, nicht entsprechend adjustirt sind oder verspätet einlangen, werden nicht berücksichtigt.

Wien, im April 1899. (1043)
Die Materialverwaltung.

Die Lieferung von 500 bedeckten Wagen mit Bremse und 15 t Ladefähigkeit soll mit Vorbehalt der Theilung des Auftrags und der Auswahl unter den Anbietern vergeben werden. Bedingungen und Zeichnungen liegen im Werkstättenbüreau der unterzeichneten Generaldirektion, Strehlener Strasse 1 hier, zur Ansicht aus, können aber auch von dieser Stelle gegen bestellgeldfreie Einsendung von 2,00 ℳ. bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Güterwagenlieferung"

versehen, bis zum 25. April, Mittags 12 Uhr, bei der unterzeichneten Generaldirektion einzureichen.

Dieselben haben den Preis für einen betriebsfertig auf Bahnhof Chemnitz abgelieferten Wagen mit Ausschluss der Radsätze, welche der Wagenfabrik frei Bahnhof derselben geliefert werden und die kürzest zu bemessende, jedoch zuverlässig einzuhaltende Anzahl der pro Monat zu liefernden Wagen und den ersten Lieferungsmonat, zu enthalten.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt am 25. April, Nachmittags 2 Uhr, an Generaldirektionsstelle in Gegenwart etwa erschienener Anbieter.

Die Anbieter bleiben bis zum 15. Mai an ihr Angebot gebunden und haben bei Nichtberücksichtigung ihres Angebots keine Benachrichtigung zu erwarten.

Dresden, am 7. April 1899. (1044)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Die Lieferung von 6000 Glühkörpern zur Gasglühlichtbeleuchtung im Bezirk der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion zu Mainz soll verdungen werden.

Angebote sind bis Dienstag, den 2. Mai 1899, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Mainz Rhabanusstrasse Nr. 1 Zimmer Nr. 51, einzureichen.

Angebotshefte sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 51, einzusehen, bezw. von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 60 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagfrist vier Wochen.

Mainz, den 5. April 1899. (1045)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 29. | 15. April 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der heutigen Nummer liegt der X. Nachtrag zu dem vom 1. Januar 1893 an gültigen Betriebsreglement bei.

Zum Kapitel der Lieferfristen.

Herr Georg Muschweck hat in Nr. 15 d. Ztg. und Herr Sigismund Weill durch eine Erwiderung in Nr. 26 d. Ztg. eine dankenswerthe Anregung gegeben, die Bestimmungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und des internationalen Frachtübereinkommens über die Lieferfristen für Frachtgut und Eilgut nach neuen Grundsätzen aufzustellen.

Herr Muschweck findet, dass bei der heutigen Beförderungsweise die Lieferfristen zu lang seien, dass namentlich die sogenannte Expeditionsfrist anders berechnet und vertheilt werden müsse, um bei eintretender Entschädigungspflicht die eine Bahnverwaltung vor der anderen nicht zu benachtheiligen.

Dagegen gelangt Herr Weill zu dem Schlusse, dass die heutigen Lieferfristen — wenigstens im Binnenverkehr — zu kurz bemessen und deshalb von den meisten Verwaltungen durch Zuschläge verlängert worden seien.

Was die Art der Vertheilung der geleisteten Entschädigungen infolge versäumter Lieferfrist auf die verschiedenen Verwaltungen anbelangt, so erscheint mir diese Frage für die Festsetzung der Lieferfristen selbst ganz untergeordnet, da im grossen ganzen sich Vortheile und Nachtheile bei den einzelnen Verwaltungen wohl ausgleichen werden. Auf diesem Prinzip beruht ja auch die Entschädigungsleistung für Verlust und Beschädigung von Gütern. Was heute die eine Verwaltung an Schaden bezahlt, den eine andere verursacht hat, das wird ihr morgen bei eigenem Fehler von der letzteren wieder vergütet usw.

Weit wichtiger, ich möchte beinahe sagen, brennend ist die Frage hinsichtlich der Beförderungsdauer. Dass die jetzige Berechnungsweise derselben den heutigen Verhältnissen nicht mehr entspricht, wird wohl niemand bezweifeln. Alles drängt eben nach schneller Beförderung und der Interessent will die Dauer derselben kennen. Dies gelingt ihm aber im allgemeinen nicht. Die amtlichen Lieferfristen sichern ihm nur Entschädigung bei allzu langer Beförderungsdauer. Wenn Herr Muschweck der Ueberzeugung Ausdruck gibt, die schnellere Güterbeförderung sei schon erreicht, es beständen bei den verschiedenen Verwaltungen genügend direkte Züge, die Stückgutwagen würden auf ausreichend weite Entfernungen geladen, die Güter dafür in vorhandenen genügend grossen Schuppen entsprechend gesammelt, Umladungen gehörten zu den Seltenheiten, so glaube ich, dass hier ein bedenklicher Irrthum seinerseits vorliegt, hervorgerufen vielleicht dadurch, dass der geehrte Herr Verfasser nicht direkt im praktischen Dienste sich befindet.

Aber auch die entgegengesetzte Ansicht des Herrn Weill beruht m. E. auf nicht richtigen Voraussetzungen.

Es erscheint doch gewiss bedauerlich, wenn unter heutigen Verhältnissen im Gegensatz zu den Bestrebungen für den Personenverkehr die Güterbeförderung eine langsamere wird. Wie Herr Weill sehr richtig anführt, mehren sich die Entschädigungsansprüche wegen versäumter Lieferfristen. Ich folgere daraus aber noch nicht, dass letztere zu kurz, sondern dass die Einrichtungen für die Beförderung der Güter entsprechend zurückgeblieben und nicht auf die Höhe gebracht worden sind, welche der wachsende Verkehr erfordert.

Am 24. Februar d. J. wurde im deutschen Reichstag lebhaft Klage über langsame Güterbeförderung geführt. Der Herr Abgeordnete Möller äusserte sich unter Zustimmung des Hauses wie folgt: „Wenn für unseren Verkehr nach London noch nicht Genügendes geschehen ist, so liegt es daran, dass wir uns noch nicht hinreichend bei unseren preussischen Eisenbahnen, wie auch bei allen anderen deutschen Eisenbahnen daran gewöhnt haben, einen genügend schnellen Stückgutverkehr einzurichten. Hierin sind wir noch erheblich zurück, und darum muss eine raschere Verbindung geschaffen werden, nicht nur von Sachsen, sondern auch von anderen Textilindustriebezirken nach und von England. Heute bestellt der Konsument bei demjenigen, der ihm am raschesten die Waare liefert usw.“

Der Präsident des Reichseisenbahnamtes Herr Schulz hat die Klagen als berechtigt zugegeben ohne eine vollständige Erklärung für die langsame Beförderung herleiten zu können.

In dem Aufsatz in Nr. 11 d. Ztg. über die Nothwendigkeit der Umgestaltung der Güterzugfahrpläne wird ohne weiteres als bekannt angenommen, dass die Güterbeförderung hinter dem wirklichen Bedürfniss weit zurückgeblieben sei.

Ohne dass ich diesen Aufsatz oder die angeführte Reichstagsverhandlung kannte, habe ich der Redaktion dieser Zeitung Anfang Februar die in Nr. 17 und 18 abgedruckten Artikel „Fahrplanbetrachtungen“ eingereicht. Dieselben habe ich lediglich nach meiner praktischen Erfahrung geschrieben und bin überzeugt, dass ich dadurch eine wunde, aber jedenfalls zu heilende Stelle unseres Eisenbahnbetriebes berührt habe.

Herr Weill behauptet, weil der Verkehr zugenommen habe, weil die Zahl der Eisenbahnlinien gewachsen sei, die Anschlussstationen sich vermehrt hätten, die Rückwirkung des zunehmenden Personenverkehres zu gross sei und weil noch andere Ursachen mitsprächen, müssten die Lieferfristen für Güter verlängert, aber nicht verkürzt werden. Wenn auch hierdurch Herr Weill die Ursachen der thatsächlich langsamen Beförderung berührt, so dürfte doch wohl die Beibehaltung derselben als ein grosser wirthschaftlicher Schaden anzusehen sein.

Schäden werden am ehesten beseitigt, wenn sie blos gelegt werden.

Ist schon auf Zusicherung der Eisenbahnverwaltung hin es nicht möglich gewesen, Güter in einer bestimmten Richtung in fest abgegrenzter Zeit zu befördern, dann wird es ohne solche Zusicherung in vielen anderen Verkehren nicht wesentlich besser aussehen.

In dieser Hinsicht also muss ich zunächst Herrn Muschweck vollständig widersprechen. Dies geschieht aber nicht deshalb, um etwa im Einverständniss mit Herrn Weill für Beibehaltung oder gar für Verlängerung der heutigen Lieferfristen zu plaidiren; im Gegentheil dieselben werden in vielen Fällen wesentlich abzukürzen, vereinzelt vielleicht — wie sich aus den weiteren Ausführungen ergeben wird, etwas zu verlängern sein, aber auf Grundlagen, welche die Berechnung gewährleisten.

Die Möglichkeit dafür habe ich schon in den „Fahrplanbetrachtungen“ angedeutet, wo hervorgehoben ist dass Stückgut leider jetzt auf weite Entfernungen etwa doppelt so lange unterwegs bleibt, wie eine Wagenladung.

Darin liegt also schon eine Schwäche in der jetzigen Berechnungsweise nach Kilometern, welche Herr Muschweck — wenn auch in abgekürzter Weise — beibehalten will. Aehnliche Schwächen gibt es aber noch mehr. Güter, welche in einem Verbandszuge auf etwa 200—300 km befördert werden, kommen meist von einem zum anderen Tage zur Ablieferung, wogegen oft auf Entfernungen von noch nicht 100 km die Beförderung nicht unter 3 Tagen möglich ist, sobald es sich nämlich darum handelt, von einer Zweigbahn zur anderen zu gelangen, weil etwa zweimal umrangirt und bezw. umgeladen werden muss, und auf den Zweigbahnen nur wenig Züge laufen.

Ich erinnere hier an das bekannte Beispiel der Briefbeförderung zwischen zwei benachbarten Gütern. Der Brief musste erst zwei Postämter passiren, um 3 km direkte Entfernung innerhalb 3 Tagen auf Umwegen zurückzulegen. Wenn die Eisenbahnverwaltung nun in dem einen Falle das Gut auf 100 km Entfernung erst in 3 Tagen, in dem anderen Falle auf 300 km in 2 Tagen abzuliefern imstande ist, sollte dann der Empfänger nicht reklamationsberechtigt sein, wenn aus reiner Nachlässigkeit von Beamten die Eisenbahn im letzteren Falle dennoch 3 bis 4 Tage zur Beförderung braucht, welche die Verkehrsordnung ihr gestattet?

Herr Muschweck schlägt auch ein Viertel und halbe Tage für Lieferfristen vor; wie diese Bruchtheile aber ermittelt werden sollen, darüber fehlt eine Erklärung, obschon dieselbe doch höchst wichtig und interessant wäre. Nach seiner Tabelle würde auf eine Entfernung von beiläufig 577 km d. i. Köln-Berlin für Schnellzugseilgut $1^1/_2$ Tage entfallen; wer aber Abends um 6 Uhr in Köln Schnellzugseilgut nach Berlin aufgibt und dafür die erhöhte Taxe bezahlt, der setzt doch wohl unbedingt voraus, dass das Gut am nächsten Tage Vormittags, also innerhalb 18 Stunden in Berlin abgeliefert wird und nicht erst nach 36 Stunden.

Für Frachtgut bewilligt Herr Muschweck auf 900 km 8 Tage Lieferfrist, während jetzt nur 7 Tage zulässig sind. Dies wäre also ein Widerspruch mit dem eigenen Grundsatze des Herrn Verfassers.

Aus den angeführten Beispielen ergibt sich eigentlich schon ganz von selbst, dass die Entfernungen allein keinen richtigen Maassstab bilden, sondern dass dieser nur in den Mitteln gefunden werden kann, welche der Eisenbahn bei der Beförderung zur Verfügung stehen.

Die sämmtlichen Lieferfristen wären daher naturgemäss in ähnlicher Weise wie für Gepäck- und Expressgut festzusetzen.

Damit soll noch nicht gesagt werden, dass die Güterzugfahrpläne wie die für Personenzüge zu veröffentlichen seien.

Aber es kann ein bestimmter Beförderungsplan auch für Fracht- und Eilgut etwa in folgender Weise vorgeschrieben sein:

„Frachtgut ist von jeder Station täglich mindestens einmal, Eilgut mindestens zweimal täglich zu befördern, letzteres mit Personenzügen, soweit nicht besondere Eilgutzüge dafür eingerichtet sind. Schnellzugseilgut ist mit Schnellzügen zu befördern, soweit einzelne derselben nicht ausdrücklich hiervon ausgeschlossen sind. Vieh ist wie gewöhnliches Eilgut zu befördern, es können aber im Binnenverkehr einer Verwaltung, besonders zur Erreichung passender Anschlüsse, Güterzüge benutzt werden.

Die Personenzüge, welche der Viehbeförderung dienen, sind dem Publikum durch besondere Plakate zu bezeichnen. Von jeder Abfertigungsstelle ist mit Genehmigung der Aufsichtsdienststelle (Inspektion, Direktion, Bahnamt usw.) durch Anschlag an den Geschäftsräumen bekannt zu geben, bis zu welcher Stunde die Güter aufgeliefert werden müssen, um mit dem nächsten, zur Beförderung vorgesehenen Zuge Abgang finden zu können.

Für Güter, welche unterwegs umgeladen oder in Wagen verladen sind, welche umrangirt werden müssen, ist den betreffenden Stationen eine nach den Umständen zu bemessende bestimmte Frist vorzuschreiben, innerhalb deren diese Arbeit beendet sein muss.

Die Eisenbahnverwaltungen haben darauf Rücksicht zu nehmen, dass die Güterzüge auf den Wechselstationen an einander anschliessen. Werden die Güter nicht in dem vorgeschriebenen Plane befördert, sondern länger zurückgehalten, so ist die Eisenbahn auf Antrag verpflichtet, Schadenersatz zu leisten. Zur Ermittelung der Verspätung ist nach einem besonders dafür vorzuschreibenden Formular festzustellen, auf welche Ursachen die Verspätung zurückzuführen ist.

In folgenden Fällen ist die Eisenbahn von der Entschädigung bei Verspätungen befreit:

a) durch unabwendbare Naturereignisse;
b) durch Zoll-(Octroi-)Abfertigung;
c) durch versäumte Zuganschlüsse bis zum nächstfälligen Anschluss;
d) durch unvorhergesehene Umladung nur bedingungsweise zum Transport zugelassener Wagenladungsgüter, wie Flüssigkeiten in Kesseln, Langholz, unverpackter Gläser, Geschirre usw.;
e) durch Umladung infolge unvorhergesehener Reparaturbedürftigkeit des betreffenden Wagens bei Frachtstückgut und Vieh bis höchstens 24 Stunden, bei Wagenladungsgütern bis höchstens 48 Stunden;
f) für die Dauer der Sonn- und gesetzlichen Feiertage, soweit es sich um Frachtgut handelt.

Dem Reklamationsberechtigten sind die schriftlichen Ermittelungen über die Beförderungsdauer auf Verlangen zur Ein-

sicht zu übergeben. Die Eisenbahnverwaltungen haben auch ohne Reklamation die Pflicht, auffallend lange Transportdauer von Gütern nach dem vorgeschriebenen Formular aufzuklären und zu Tage getretene Hindernisse zu beseitigen.“

Ich glaube dadurch würde allen berechtigten Anforderungen entsprochen und ein Weg gezeigt sein, den jetzigen Zustand nach Möglichkeit zu verbessern.

Hierbei habe ich zunächst eine Aenderung der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands im Auge, die Anwendung auf den internationalen Verkehr kann sich erst durch weitere Erfahrung ergeben. Die meisten Bestimmungen in dem Berner Uebereinkommen sind aus Vorschriften für die einzelnen Länder, besonders aus der deutschen Verkehrsordnung (früher Betriebsreglement) übernommen.

Die Verspätungen der Güter entstehen fast nur durch Umladung und Umrangirung der Wagen, wofür die Haftpflicht der Bahn nicht abgelehnt werden kann.

Hieran sind besonders die grossen Stationen betheiligt. Die Fehler, welche auf denselben vorkommen, werden dadurch, dass sie ans Tageslicht gezogen werden, am wirksamsten Beseitigung finden. Das Vertuschen derselben, wie es jetzt oft geschieht, ist dann nicht mehr möglich. Die Befähigung zum Vorsteher einer grösseren Station oder Güterabfertigungsstelle wird gerade bei derartigen Untersuchungen richtig erkannt werden. Auch die Unzulänglichkeit der Gleise und Güterschuppen wird wahrscheinlich viel mehr Beachtung und schnellere Beseitigung erfahren, als unter jetzigen Verhältnissen. Jede Verwaltung, jede Station und Güterabfertigungsstelle wird im Wettbewerb bemüht sein, den Beförderungsplan immer günstiger für die Lieferzeit zu gestalten. Auf diese Weise würde den Interessen des Publikums gewiss sehr gedient sein. Aber auch die Eisenbahnverwaltungen werden sehr bald die Vortheile der schnellen Beförderung erkennen.

Vor allen Dingen wird das rollende Material besser ausgenutzt, die Anhäufungen von Gütern auf den grösseren Stationen werden seltener werden.

Je länger die Lieferfrist ist, desto mehr sind Wagen nöthig, desto grösser müssen die Güterschuppen sein.

Man braucht sich nun das Ermittelungsverfahren durchaus nicht schwierig vorzustellen.

Das Formular müsste derart eingerichtet sein, dass sich für die Berichte der einzelnen Stationen folgende Rubriken vorfinden:

1. Station X: Das Gut sollte ankommen um ....
mit Zug ....
„ „ ist angekommen um ....
mit Zug ....
mithin verspätet Stunden ....
Ursache der Verspätung ....

2. Station Y: Das Gut sollte abgehen um ....
mit Zug ....
„ „ ist abgegangen um ....
mit Zug ....
mithin verspätet Stunden ....
Grund der Verspätung ....

Wäre ein solches Formular schon jetzt eingeführt, so würde dies die Untersuchung bei Reklamationen wesentlich erleichtern. Auch das Publikum würde besser dabei wegkommen. Auch jetzt kann fast in keinem Falle Entschädigung wegen Verspätung auf Grund der Bestimmungen der Verkehrsordnung und des Internationalen Frachtübereinkommens ohne vorherige Untersuchung geleistet werden; höchstens im Binnenverkehr. In diesem sind aber die Entschädigungsansprüche wegen Lieferfristüberschreitungen sehr selten. (Bei der Verwaltung, welcher ich angehöre, ist die Beförderung des Stückgutes in einer Weise geregelt, welche kaum etwas zu wünschen übrig lässt; hier besteht ein Beförderungsplan, welcher die Anschlüsse von und nach Seitenstrecken sichert.) Wer aber einen Frachtbrief einreicht, aus welchem z. B. hervorgeht, dass bei etwa 900 km Entfernung 9 Tage statt 7 Tage Transportzeit erforderlich waren, muss auf eine verlangte Entschädigung bis nach beendeter Untersuchung warten; denn es können bei den Nachbarbahnen allerlei Aufenthalte eingetreten sein, welche auch jetzt von Entschädigung befreien, deren Ursachen aber aus dem Frachtbriefe nicht ohne weiteres ersichtlich sind.

Nun sehe man sich einmal eine solche Untersuchungsverhandlung an. Die Zuschriften von einer Station oder Güterabfertigungsstelle zur anderen lauten fast immer: „Gut überwiesen wir Ihnen am so und so vielten mit Zug X“; ob aber die Weiterleitung des Gutes von einem zum anderen Knotenpunkte der Vorschrift entsprach, ob nicht ein sehr viel kürzerer Aufenthalt hätte stattfinden müssen, das hütet sich jeder zu sagen. Aus einem solchen, häufig sehr langen Umlaufschreiben, welches nicht selten durch ungenaue oder unrichtige Angaben zeitraubende Rückfragen veranlasst, kann man schliesslich wohl ersehen, ob der Reklamant entschädigt werden muss oder nicht, wer aber die Schuld trägt, ist nicht zu erkennen.

Mir liegt z. B. die Verhandlung über folgende Beschwerde vor:

Ein Gut aus Sachsen nach einer linksrheinischen Station war vom 16. bis 28. Dezember über die Strecken Hof-Würzburg-Heidelberg-Speyer unterwegs; die Lieferzeit beträgt für die 640 km 6 Tage. Die Empfangsgüterabfertigungsstelle hatte schon von selbst 14 Tage lang vergeblich recherchirt. Am 14. Januar wurde die Untersuchung von der Aufsichtsbehörde eingeleitet und nach einer grossen Zahl von k. H.-Schreiben am 10. März beendet. Das Ergebniss bestätigte lediglich, dass die Beschwerde begründet war.

Solche Fälle stehen aber nicht vereinzelt da, ich erwähne nur einen der neuesten.

Eine sehr missliche Einrichtung muss ich noch besonders hervorheben, nämlich die häufige Aenderung der Vorschriften über die Leitung der Güter.

Man vergleiche einmal die Wegevorschriften im rheinisch-westfälischen, südwestdeutschen, ost-mitteldeutschen, sächsischen usw. Verkehre. Da werden die Güter bald über Hof-Würzburg-Speyer, bald über Hof-Aschaffenburg-Worms, dann wieder über Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt a/M.-Gerstungen-Leipzig, über Hof-Würzburg-Heidelberg-Rastatt, über Aschaffenburg-Darmstadt-Friedrichsfeld-Rastatt, über Frankfurt a/M.-Ludwigshafen-Lauterburg, über Frankfurt a/M.-Mannheim-Rastatt, dann weiter im Osten bald über Ritschenhausen, bald über Bebra-Leipzig, über Leipzig-Dresden, über Horka-Kohlfurt usw. befördert. Güter, welche von derselben Station in derselben Richtung abgegangen sind, kreuzen sich manchmal, nachdem sie 400—600 km weit schon gefahren sind, oder kommen nach vorhergegangener Trennung wieder auf die gleiche Strecke und bleiben in derselben Richtung.

Diese Routenvorschriften ändern sich nun nicht nur meist jeden Monat und sind verschieden für Stückgut und Wagenladungen, sondern sie werden oft auch mitten im Monat vollständig umgestaltet und so spät mitgetheilt, dass sie den Dienststellen nicht einmal rechtzeitig zugestellt werden können. Es wird infolge der für eine Verkehrsrichtung in Betracht kommenden vielen Strecken so grosse Abwechselung in die Vorschriften gebracht, dass thatsächlich nicht selten die grösste Verwirrung entsteht. Diese Leitungsvorschriften sind der Schrecken aller Abfertigungsbeamten. Wie stellen sich nun die Betriebsbeamten dazu? Fast undenkbar scheint es, dass der Kommission, welche diese Aenderungen souverän anordnet, ein betriebstechnischer Beamter beiwohnt. Solche Aenderungen sollten doch nur erlassen werden, wenn die regelmässige Beförderung des Gutes dadurch gleichzeitig gesichert ist! Dies ist offenbar nicht der Fall. Man denke auch an das riesige Schreibwerk, welches durch Meldungen über die häufigen sehr begreiflichen Fehlleitungen entsteht. Auffallend erscheint es, dass bis jetzt noch keine Versuche bekannt geworden sind, in in dieser Hinsicht Wandel zu schaffen. Vielleicht habe ich hier ein erlösendes Wort geäussert, damit ein Zopf nicht blos abge-

schnitten, sondern abrasirt und die kahle Stelle derart bearbeitet wird, dass kein Härchen mehr darauf wachsen kann.

Diejenigen, welchen diese Darstellung zu drastisch erscheint, möchte ich damit versöhnen, dass gegen eine gelegentliche Aenderung in der Leitung der Güter — etwa bei dem Fahrplanwechsel — nichts zu erinnern sein wird, sofern die Beförderungsdauer dadurch nicht langsamer und vorher sicher gestellt wird. Grundsätzlich sollte man die Güter auf weite Entfernungen über diejenigen Strecken leiten, welche die schnellste Beförderung zulassen und Stetigkeit in den Betrieb bringen, selbst wenn dadurch hin und wieder ein Umweg gemacht werden muss. Die Entschädigung antheilsberechtigter Routen kann auch nöthigenfalls auf andere Weise geschehen, als dass man ihnen zum Schaden des Publikums, zum Nachtheil des Betriebes die Beförderung von Gütern hin und wieder überlässt ohne Rücksicht darauf, ob die Leistung hinsichtlich der Dauer der Beförderung genügt.

Wenn auch hier Betrieb und Verkehr zusammen gehen, wird sich wohl ein möglichst direkter Weg durch das Labyrinth finden lassen, welches jetzt so viele Verwirrung und deshalb Verzögerungen hervorruft.

—m—

Bahnhofsanlagen und Eisenbahnhochbauten in Oesterreich.

Der erste grosse Bahnhof Oesterreichs war der Nordbahnhof in Wien, erbaut im Jahre 1838. Von drei Seiten umschlossen die Gebäude, deren erstes Geschoss mit dem Niveau des Bahnhofes zusammenfiel, den rechteckigen Hof, innerhalb dessen sechs Gleise lagen: zwei für den Personenverkehr, zwei für den Güterverkehr und zwei für den Verschiebedienst, den 26 Drehscheiben und anfangs sieben, später zehn Weichen ermöglichten. Die abreisenden Passagiere waren von den Ankommenden vollständig getrennt; der Fuhrwerksverkehr erschien durch die Anlage zweckmässig geführter Zufahrtstrassen vortrefflich geregelt. Der ganze Bahnhof bedeckte eine Fläche von rund 25 000 qm; wir sehen bei ihm schon alle wichtigen, für den Eisenbahnhochbau charakteristischen Gebäudetypen vertreten, denen die fernere Entwickelung nur wenige und untergeordnete Gattungen hinzuzufügen hatte. Das Hauptgebäude, parallel zu den Gleisen gestellt, enthielt ein geräumiges Vestibül, drei Wartesäle, zu denen zwei Stiegen emporführten, Kanzleien und Wohnungen. Ihm gegenüber, auf der anderen Längsseite standen die Remisen und Werkstätten, während ein quergestelltes Magazin den Bahnhof an der Stirnseite abschloss. Die Gleisanlage wies eine Eigenthümlichkeit auf, die mit der wachsenden Ausdehnung der Bahnhöfe und der zunehmenden Vervollkommnung der Lokomotiven und Bremsvorrichtungen allmählich verschwunden ist, um in jüngster Zeit wieder bei unter- und oberirdischen Stadtbahnen als neuer Fortschritt zur Anwendung zu gelangen, nämlich die Anlage der Gleise unmittelbar vor der Station im Gefälle; man erzielte damit den Vortheil, den Zug bei der Ausfahrt leichter in Gang zu setzen und ihn bei der Einfahrt mit grösserer Sicherheit zum Stillstand zu bringen.

Der Nordbahnhof in Wien war seinerzeit als eine der grössten und besten Anlagen des Kontinents bewundert worden — und nicht mit Unrecht: in seiner Geschlossenheit und Uebersichtlichkeit erfüllte er alle Bedingungen, um den neu geschaffenen Verkehr in geregelte Wege zu lenken. Darum zeugt es aber auch in beredtester Weise für das geradezu überwältigende Wachsthum, für das imposante Anschwellen des Eisenbahnverkehres, dass nur 50 Jahre später die Flächenausdehnung dieses Bahnhofes auf das Vierzigfache erweitert und auch der letzte Rest seiner ursprünglichen Einrichtung verschwunden ist.

An Stelle des schmucklosen Hauptgebäudes aus dem Jahre 1838 ist ein Prachtbau getreten mit herrlichen spätromanischen und maurischen Motiven, mit reichem, ornamentalem Schmuck, mit bewegter Silhouette. Alle Schwierigkeiten: die geringe Tiefe des Bauplatzes, die grosse Zahl der, verschiedenen Zwecken dienenden Räumlichkeiten, sind vom Architekten — Theod. Hoffmann — glücklich überwunden worden. Die Länge der Gleise ist von 1 900 m auf 88 000 m, die Zahl der Wechsel auf 416 angewachsen und die Fläche, welche der gesammte Bahnhof bedeckt, misst 920 000 qm. Der Bahnhof ist in seinem überwiegenden Theile für den Kohlenverkehr bestimmt, während der eigentliche Rangirbahnhof in Floridsdorf angelegt worden ist. Der Fassungsgehalt des Wiener Nordbahnhofes beträgt 1 750 000 dz Kohle und 1 500 Wagenladungen Holz. An lebhaften Tagen werden hier über 10 000 t Güter umgesetzt, worunter die Kohle allein bis zu 7 000 t ausmacht. Eine Wagenburg von über 3 000 Fuhrwerken wird täglich mobilisirt, um die abgehenden Waaren zuzustreifen und die angekommenen von den weitgedehnten Lagerplätzen und den Magazinen der Bahn ihrer Verwendung zuzuführen.

Es ist nur ein einziges, aber freilich markantes Beispiel, das wir hier angeführt haben, und doch dürfte aus ihm schon erkannt werden, welch' grosses Interesse für den Fachmann eine Entwickelungsgeschichte der Bahnhöfe und Eisenbahnhochbauten gewähren muss. Oberingenieur E r n s t R e i t l e r und Architekt H a r t w i g F i s c h e l haben sich der mühsamen, aber auch dankenswerthen Aufgabe, diese Geschichte für das Jubiläumswerk: „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie" zu schreiben, mit bestem Erfolge unterzogen. Ihre frische, anregende Darstellung, die in der knappen Zusammenfassung des überreichen Stoffes eine gründliche Beherrschung des Gegenstandes offenbart, wird durch viele Abbildungen belebt, die namentlich dann geradezu fesselnd wirken, wenn sie in einheitlichem Maassstabe die Zunahme der Ausdehnung, die allmähliche Umgestaltung und Durchbildung einzelner Bahnhöfe von der ersten Anlage an bis zum gegenwärtigen Zeitpunkte vor Augen führen. Es ist Geschichte in Wort und Bild und in beiden gleich interessant und lehrreich. Wir können uns nicht versagen, einige bemerkenswerthe Momente aus den beiden Abhandlungen hervorzuheben.

Mit der ruhig steigenden Entwickelung des Eisenbahnwesens im Laufe der 50er Jahre kam statt des unsicheren Tastens der ersten Jahre der gereiftere Blick für die Bedürfnisse des Verkehres und die Erkenntniss der Nothwendigkeit einer gesteigerten Regelung des gesammten Dienstes. Damit war aber auch der Stationsbau durch Zuweisung grösserer und deutlicher umgrenzter Aufgaben aus den primitiven Anfängen der ersten Epoche herausgehoben. Eingeleitet wurde dieser Abschnitt durch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche an der Hand ihrer eigenen frühzeitigen Erfahrungen in den 50er und 60er Jahren wiederholt ihren Hauptbahnhof in Wien und die meisten Zwischenstationen erweiterte. Bei einer fast ungeänderten gesammten Betriebslänge wuchs die Zahl der Nebengleise der Stationen vom Jahre 1858 bis 1868 von 54 auf 203 km, trotzdem gleichzeitig das Doppelgleise, das für die Stationen doch entlastend wirkte, von 135 auf 181 km verlängert worden war.

Ihren besonderen Charakter verlieh dieser Epoche aber der Umstand, dass durch die Berufung E t z e l ' s und M a n i e l ' s der Schatz der deutschen und französischen Erfahrungen in Oesterreich eingeführt und hier dauernd dem allgemeinen geistigen Besitzstande einverleibt wurde.

In den mustergültigen Typen, die Etzel beim Bau der ungarischen, kroatischen und kärntnerischen Linien der Südbahn

sowie bei den Umgestaltungen der Stationen ihrer Stammlinie zur Anwendung brachte, treten Klarheit und Zweckmässigkeit der gesammten Austheilung, ferner Rücksichtnahme auf kommende Erweiterungen besonders deutlich in Erscheinung. Die Hauptgleise sind meist unmittelbar vor das Aufnahmegebäude geführt, die Halle nur noch in den grössten Stationen beibehalten, sonst durch gedeckte Perrons oder eine Veranda ersetzt, wie wir sie seither allgemein verbreitet sehen. In kleineren Stationen steht das Gütermagazin dem Aufnahmegebäude gegenüber; in grösseren Stationen wird der Güterbahnhof vom Personenbahnhof getrennt. Die Hochbauten zeigen klare Grundrissdispositionen und eine bis ins Detail gründliche Durchbildung, wobei auf eine einheitliche planmässige Ausgestaltung besonderer Werth gelegt erscheint. Neben den einfachen Putzbauten gelangt der Rohbau immer mehr zur Geltung; vorhandenes Steinmaterial wird verwendet, um den Detailformen der schon von früher her eingeführten antikisirenden Renaissance eine konstruktiv und ästhetisch befriedigende Durchbildung zu geben.

Maniel's Thätigkeit erstreckte sich vornehmlich auf die nördlichen und südöstlichen Linien der Staatseisenbahngesellschaft. Seine bedeutendste Schöpfung ist der Bahnhof in Pest, für dessen Umbau innerhalb der Jahre 1857—1861 allein 1 500 000 fl. verausgabt wurden. Maniel schuf die ersten gründlichen Hochbaunormalien. Mit äusserster Sorgfalt wurden unter seiner Leitung von Flattich, Schumann und Paul für den Bau der Linie Szegedin-Temesvár (Mitte der 50 er Jahre) unter Beobachtung der ortsüblichen Bauweise und der bei den Ausführungen sich ergebenden Erfahrungen für alle nur voraussichtlichen Fälle und Detailfragen mustergültige Zeichnungen angefertigt. Charakteristisch für diese Anordnungen ist das Hervorkehren der konstruktiven Prinzipien unter scharfer Kennzeichnung des Zweckes der Gebäude und unter strenger Wahrung der Bauökonomie.

Das Streben nach hohen, luftigen und hellen Räumen — das heute leider manchmal anderen Forderungen hintangestellt wird — findet seinen Ausdruck durch Entfernung der Zwischendecken und durch Anordnung einer sichtbaren Dachkonstruktion in den Wartesälen, welche durch Untertheilung des grossen Raumes mit Hilfe hölzerner Zwischenwände entstehen.

Der allgemeine wirthschaftliche Aufschwung, der im Jahre 1867 einsetzte und bis zum Jahre 1873 dauerte, verlieh — wie schon wiederholt erwähnt — dem Eisenbahnverkehr plötzlich den Charakter des Massenhaften. Auf den fünf alten Hauptlinien, welche den Mittelpunkt des Reiches mit der Peripherie verbanden, stieg die Verkehrsleistung in diesen fünf Jahren auf das Doppelte, während ihre Betriebslänge nur um 25 % wuchs. Wie eine Hochfluth — sagt Reitler so überaus zutreffend — kam es über die Stationen, namentlich über die Bahnhöfe der wirthschaftlichen Centren, die schon früher den Anforderungen kaum gewachsen waren. Da endlich jene Tage auch eine Reihe grosser Fragen zur Reife brachten, welche — wie die Donauregulirung, der Hafenbau in Triest, die Schleifung der Prager Festungswerke — den Umbau der Bahnhöfe mitbestimmten, so sehen wir in dieser Zeit fast alle grossen Bahnhöfe zu riesenhaften Dimensionen hinauswachsen. Diese Ausgestaltung war aber nicht blos eine räumliche: die Anlagen mussten planmässige werden, ein bestimmtes Betriebsprogramm aussprechen, um bei dem gesteigerten Verkehre die gebotene Sicherheit und Raschheit aller Manipulationen zu verbürgen. So wurde man noch entschiedener als bisher zur weitergehenden Theilung der Anlagen gedrängt. Die Personen- und Güterbahnhöfe wurden zumeist als Kopfstationen angelegt, die Kreuzungsstationen werden als Keilbahnhöfe ausgeführt, die einen sicheren Austausch der Passagiere ermöglichen; aus den Hauptgleisen verschwinden alle gegen die Spitze befahrenen Weichen und die kleinen Zwischenstationen eingleisiger Bahnen werden für zweigleisigen Betrieb eingerichtet; belebte Zufahrtsstrassen an den Stationsenden oder in den Bahnhöfen selbst werden in Unter- oder Ueberführungen umgewandelt und über die Gleise werden eiserne Stege gespannt, um den Zugang zu abseits liegenden Werkstätten gefahrlos zu gestalten. Aus jener Zeit stammen die neuen Personenbahnhöfe der Südbahn, der Staatseisenbahngesellschaft und der Nordbahn in Wien, stammt die noch heute bestehende Anlage des Staatseisenbahnhofes in Prag die durch den Fall der Bastei ermöglicht wurde, und der von Hellwag erbaute Nordwestbahnhof in Wien. Auch der Bahnhof in Triest wurde von seiner Höhe, wo er in unlösbaren Fesseln lag, in ein tieferes Niveau verlegt, wo er den hochangewachsenen Verkehrsanforderungen zweckmässig angepasst werden konnte.

Dem Stationsbau der jüngsten Zeit verleiht das Streben nach weitestgehender Sicherheit und nach möglichster Oekonomie, hervorgerufen durch die ansteigende Tendenz des Eisenbahnverkehres, ihre charakteristische Signatur; dieses Streben führt schliesslich zu jenen grossen modernen Knotenpunktbahnhöfen, die Reitler berechtigterweise als den Höhepunkt der Bahnhofstechnik unserer Tage bezeichnet. Grossen Einfluss auf die Gleiseanlagen nimmt die Einführung der Stellwerke, deren Vervollkommnung von der Mitte der 70 er Jahre an schrittweise den Aufstieg des Verkehres begleitet. Bemerkenswerth ist die ängstlich durchgeführte Sicherstellung der Hauptgleise durch die Verminderung der Weichen, die in sie eingebaut werden, durch die Anlage besonderer Auszugsgleise für den Rangirdienst, durch die Herstellung von Ablenkungsweichen und Sandgleisen. Den Fahrten der Lokomotive ins Heizhaus, dem Zuschub reparaturbedürftiger Wagen zu den Werkstätten, dem Verkehr zwischen den strenge getheilten, den verschiedenen Dienstzweigen zugewiesenen Bahnhofsbezirken werden bestimmte Gleise vorbehalten. Um den gewaltigen Kreislauf der Wagen stets in dem gebotenen Fluss zu erhalten, sehen sich die meisten Bahnverwaltungen vor die Nothwendigkeit gestellt, in den Distrikten des dichtesten Verkehres selbständige und leistungsfähige Rangirbahnhöfe zu erbauen und die bestehenden Güterbahnhöfe neuerlich, besonders im Hinblick auf die Lagerräume und Lagerhäuser zu erweitern.

In den wichtigeren Kreuzungs- und Anschlussstationen, wo die Güterzüge aus mehreren Richtungen zusammentreffen, dort aufgelöst und zu neuen Zügen zusammengestellt werden müssen, hatte das Rangirgeschäft einen Umfang angenommen, dem gegenüber sich die Erweiterung der alten Bahnhöfe durch den steten Anschluss neuer Gleisgruppen als unzulänglich erwies. Die Kosten der Rangirarbeit auf den österreichischen Eisenbahnen betrugen im Jahre 1878 mehr als 5 000 000 fl., im Jahre 1895 schon 8 500 000 fl., und die Wege, welche die Lokomotiven bei dieser Arbeit in den Stationen zurücklegen, erreichten ein Drittel der von den Zugmaschinen für den eigentlichen Transport geleisteten Nutzkilometer. Eine wesentliche Abhilfe in dieser Richtung bot das System der Ablaufgleise, das die Aussig-Teplitzer Bahn im Jahre 1876 zum erstenmale in Oesterreich auf ihrem grossen Rangirbahnhofe in Aussig zur Anwendung brachte. Gegenwärtig ist unter der Leitung Stane's auf den österreichischen Staatsbahnen eine ganze Reihe grosser Abrollbahnhöfe im Bau, von denen jener in Pilsen bereits in Betrieb gesetzt wurde.

In den letzten 20 Jahren ist auch ein von den Bahnhöfen losgelöster Zweig des Güterdienstes, der Umschlag an schiffbaren Flüssen, zu einem bedeutsamen wirthschaftlichen Faktor erstarkt. Namentlich haben die nordböhmischen Umschlagplätze, begünstigt durch die Regulirung der Elbe, eine grossartige Entwickelung genommen. Der Umschlagplatz der Aussig-Teplitzer Bahn, dessen Tagesleistung im Jahre 1860 selten 55 Wagen betrug, bewältigt heute bei einem jährlichen Güterumschlag von 1 500 000 t täglich 1 400 Wagen. Nicht minder grossartig ist der Umschlagplatz der Nordwestbahn in Laube, der nach Hohenegger's Plänen mit einen Aufwande von 1 200 000 fl. erbaut wurde, und dem sich jene in Rosawitz und Schönpriesen würdig anreihen. Bei dieser Gelegenheit darf wohl auch der Trajektanstalt in Bregenz Erwähnung geschehen, in welcher alljährlich mehr als 30 000 Wagen vom festen Gleise auf Kähnen über den Bodensee geführt werden, um den direkten Anschluss der österreichischen Staatsbahnen mit den Bahnen Badens, Württembergs und der Schweiz herzustellen. In die Jahre 1888

bis 1893 fällt auch die Ausgestaltung des Triester Hafens zu einer modernen, den grössten europäischen Seehäfen ebenbürtigen Anlage.

Was die Personenbahnhöfe anbelangt, so ergab sich hier in den letzten zwei Jahrzehnten die dringende Nothwendigkeit einer Theilung des Verkehres nach Fahrtrichtungen; es erwies sich als geboten, jedes Hauptgleise an eine eigene Perronkante zu legen, von der aus der Zug unmittelbar bestiegen werden kann; selbstverständlich musste eine schienenfreie Verbindung der Perrons untereinander und mit dem Aufnahmegebäude geschaffen werden. Die Kaiserin Elisabethbahn hatte zu diesem Zwecke schon Ende der 70er Jahre in einigen beliebten Ausflugsstationen in der Nähe Wiens Uebergangsstege errichtet; die Südbahn erbaute im Jahre 1883 in Mödling den ersten Verbindungstunnel zwischen den beiden Bahnhofstheilen. Nun entstanden in rascher Folge auf den Lokalstrecken der in Wien einmündenden Bahnen doppelseitige Stationen, bei deren Anlage es manchmal möglich war, Steg oder Tunnel durch einen schienenfreien Zugang zu der vom Orte abgewendeten Bahnhofseite ausserhalb der Station zu ersetzen; allerdings muss in diesem Falle jeder Perron eine gesonderte Personen- und Gepäckkasse erhalten.

Für den Hochbau erwuchsen durch diese Thätigkeiten verschiedenartige und bedeutsame Aufgaben, welche Versuche mit neuen Konstruktionen und Verfahren mit sich brachten, die ihrerseits wieder Gelegenheit gaben, für wichtige Verbesserungen Erfahrungsmaterial zu sammeln. So waren — schreibt Fischel — die ausgedehnten Perronanlagen mit ihren Pult- und Flugdächern eine Veranlassung, die Wellblechdächer in Verbindung mit eisernen Stützkonstruktionen zu verwenden. Die Personendurchgangstunnels brachten die Verwendung der Moniergewölbe mit sich; grosse Magazinsbauten begünstigten die Anwendung des Stampfbetons in Verbindung mit Eisenkonstruktionen; ebenso wurde das Holzcementdach, die bauliche Verwendung der Theerpappe bei Wänden und Dächern, der Klinkerplatten für Böden und Wände, und vieler anderer neuer und neuester bautechnischer Errungenschaften vom Eisenbahnhochbau begünstigt. Zu ihrem mächtigsten Ausdrucke gelangen alle diese Erscheinungen bei der Wiener Stadtbahn, deren Architekt O. Wagner in den Hochbauten derselben gleichsam sein Zukunftsprogramm verwirklicht. Die antikisirende Horizontallinie, die tafelförmige Durchbildung, die grösste Einfachheit in der Formgebung, das energische Vortreten von Konstruktion und Material kennzeichnen alle seine Schöpfungen und gemahnen zugleich wieder an jene älteren Bestrebungen, welche für die Zeit kurz vor dem Entstehen der Eisenbahnen charakteristisch waren — aber diese moderne Phase unterscheidet sich von jener älteren wesentlich durch die Beherrschung der inzwischen erfolgten Fortschritte der technischen Wissenschaften durch die Verarbeitung und Weiterbildung der bisherigen Leistungen aller, gerade durch die Eisenbahnen einander so nahe gerückten Völker.

Nachrichten.

Deutschland.

— Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten **Nachweisung** der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Februar d. J. vorgekommenen **Betriebsunfälle** waren zu verzeichnen:

		davon bei Personenzügen
Entgleisungen auf freier Bahn	11	7
in Stationen	16	6
Zusammenstösse auf freier Bahn	—	—
in Stationen	8	1
sonstige Vorkommnisse	166	—
zusammen	201	14

Die Betriebslänge betrug 40 999 km, an Zugkilometern wurden geleistet 28 892 554, so dass je ein Unfall auf 204 km Betriebslänge oder auf 143 744 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden:

	getödtet	verletzt
Reisende	2	11
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst	39	84
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte usw. im Dienst	1	2
fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	19	17
zusammen	61	114

— Wie die königliche Eisenbahndirektion Berlin den Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft mitgetheilt hatte, ist es für die preussische Staatseisenbahnverwaltung von Wichtigkeit, die **wirthschaftlichen Folgen der Herabsetzung der Stückgutfracht**, soweit sie für einzelne Gewerbezweige in bemerkenswerther Weise zur Erscheinung kommen, im allgemeinen und im besonderen auch für einzelne wichtige Plätze klarzustellen; namentlich komme in Betracht, ob und in welcher Weise der Sammelladungsverkehr der Spediteure und der Postpacketverkehr beeinflusst worden ist. Die Aeltesten gaben ihr Gutachten dahin ab, dass die seit Einführung der ermässigten Stückgutstaffeltarife verstrichene Zeit noch zu kurz sei, um ein abschliessendes Urtheil über die Wirkungen dieser Tarifmaassregel zu gewinnen. Das eine könne schon jetzt konstatirt werden, dass der Sammelgüterverkehr der Spediteure einen wesentlichen Rückgang aufweise.

— Noch immer wird in der linksliberalen Presse das dankbare Thema von der Nothwendigkeit, die **Personenfahrpreise der Eisenbahnen** zu ermässigen, erörtert und die „Ueberschusswirthschaft" der Regierung gebrandmarkt, die man als die Wurzel alles Uebels hinstellen möchte. Es klingt manchmal, meint die „Kreuzzeitung" nicht ohne Ursache, als flössen diese Ueberschüsse in den Beutel der Minister, wie die Ueberschüsse bei den Aktiengesellschaften als Tantieme unter die Direktoren und Aufsichtsräthe vertheilt werden. Dass es für unsere Staatsverwaltung ein grosser Segen ist, dass wir infolge der vorsorglichen Finanzpolitik aus der früher eingerissenen Defizitwirthschaft herausgekommen sind, diese Thatsache findet im Freisinn kein Verständniss; denn bei dieser Partei gelten namentlich hinsichtlich der Staatsbetriebe wesentlich andere Grundsätze als hinsichtlich der Kommunal- oder gar der Privatbetriebe.

Bei dieser Gelegenheit wendet sich die „Kreuzzeitung", was nachträglich an dieser Stelle erwähnt sein mag, gegen das „Berl. Tagebl.", das die Geheimnisskrämerei bei den Verhandlungen über die Vereinheitlichung der Personenfahrpreise beklagte und sodann den Satz zum besten gab, dass „Deutschland glücklicherweise eines der wenigen Länder Europas ist, in denen die Presse ein offenes, oft scharfes . . . Wort über die Zustände auf den Eisenbahnen zu sagen wagt". Dieses „Wagniss" aber, fügt die „Kreuzzeitung" hinzu, kann unsere Presse getrost darum unternehmen, weil unsere Bahnen verstaatlicht und nicht der Korruption verfallen sind wie anderwärts, wo die Presse keine Kritik wagt, aus Furcht, verschiedener Benefizien verlustig zu gehen. Da aber die „offenen" und „scharfen" Worte bis jetzt noch keinen Erfolg gezeitigt haben, versucht es das „Berl. Tagebl." einmal mit der Rührseligkeit und sucht durch folgende melodramatische Erzählung auf das „Gemüth" zu wirken:

„Ein in Berlin dienendes, eben erst zugezogenes Hausmädchen, die Tochter armer Tagelöhnersleute aus Ostpreussen, empfängt die Nachricht, ihre Mutter liege im Sterben und möchte ihr einziges Kind vor dem Tode gern noch einmal sehen. Will etwa der Herr Eisenbahnminister die Berechtigung dieses Bedürfnisses bestreiten? Das Mädchen verfügt über einen Baarbestand von 5 ℳ.; die Reise aber hin und zurück in der IV. Klasse mit den langsamsten Zügen, die 19 Stunden fahren, würde bei den jetzigen Fahrpreisen über 27 ℳ. kosten! Und angesichts solcher jedem Leser zahllos zu Gebote stehenden Beispiele hat der Herr Minister die Freundlichkeit, davon

zu sprechen, dass ein Bedürfniss zur Ermässigung der Personentarife nicht bestehe!"

Was muss das für ein hartherziger Minister sein! Das obige Beispiel lehrt ja, dass Eisenbahnfahrten überhaupt gar nichts kosten dürfen; denn die 5 ℳ braucht das „Hausmädchen" doch zur Wegzehrung. Den Einwirkungen solcher Geschichtchen wird sich die Eisenbahnverwaltung nicht entziehen können.

— **Neue Lokalbahnprojekte in Bayern.** Seitens des zuständigen Staatsministeriums wurde dem Fabrikbesitzer Zettler in München die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine elektrische Eisenbahn von Gmund am Tegernsee nach Schliersee und Bayerisch-Zell auf die Dauer eines Jahres ertheilt; ferner auf gleiche Zeitdauer dem Komitee für die Erbauung einer Dampfbahn von Partenstein nach Frammersbach die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Eisenbahn zwischen diesen beiden Orten und dem Eisenbahnkomitee Hindelang zu den technischen Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Sonthofen nach Hindelang im Allgäu auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

— **Bevorstehende Lokalbahneröffnungen in Bayern.** Von den gegenwärtig noch im Bau befindlichen Lokalbahnen werden die nachstehend aufgeführten im Laufe des kommenden Sommers und Herbstes dem Verkehre übergeben werden: Markt Oberdorf-Lechbruck, 22 km; Haidhof-Burglengenfeld, 7 km; Kirchenlamitz-Weissenstadt 12,1 km; Grafing-Ebersberg, 6 km; Nürnberg Ostbahnhof-Nürnberg Nordbahnhof, 6,3 km; Strullendorf-Pommersfelden, 16 km und Vohenstrauss-Waidhaus, 17 km.

— **Kohlenvergebung für die bayerischen Staatseisenbahnen.** Die Generaldirektion der Staatsbahnen hat kürzlich einen Theil ihres Bedarfes an Kohlen für Lokomotiven für 1899/1900 in Lieferung vergeben und zwar in nachstehenden Mengen: 164 700 t böhmische Steinkohlen, 25 000 t Saarkohlen, 158 000 t böhmische Braunkohlen und 5 000 t Traunthaler Braunkohlen, zusammen 352 700 t im Gesammtgeldbetrage von rund 3 900 000 ℳ; die Vergebung erfolgte an 17 verschiedene Lieferanten bezw. Bergbauunternehmungen. Ausserdem wurde auch noch die Lieferung des Bedarfes an Kohlen zur Dampfkesselfeuerung der sämmtlichen Central- und Betriebswerkstätten für 1899/1900 an acht Firmen vergeben und zwar: 11 800 t böhmische Braunnusskohlen, 8 240 t böhmische Schwarznusskohlen, 1 700 t böhmische Braunwürfelkohlen und 3 150 t böhmische Würfelbraunkohlen, zusammen 24 890 t im Gesammtgeldbetrage von rund 252 000 ℳ. Die Ablieferung der sämmtlichen vergebenen Kohlenquantitäten hat sich successive innerhalb des Zeitraumes vom 1. Juni 1899 bis 31. Mai 1900 zu vollziehen.

— Zu den Debatten über die Vor- und Nachtheile eines eventuellen Eintrittes der **württembergischen Staatsbahnen** in die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft führt die „Nat.-lib. Korresp." aus:

„Es besteht, wie uns an maassgebender Stelle bestätigt wird, auch nicht die geringste Neigung, nach irgend einem Bundesstaate hin die Anregung zu einem Anschluss an die preussisch-hessische Verkehrsgemeinschaft zu geben. Noch weniger liegt Grund zur Annahme vor, dass Preussen es auf die württembergische Post- und Telegraphenanstalt abgesehen. Was Württemberg veranlasst hat, bei der Begründung des Reiches sich auf diesem Gebiete Sonderrechte zu sichern, wird auch noch heute respektirt. Es hängen daran soviel Imponderabilien, dass Preussen nicht einen Schritt thun wird, eine Gleichheit, die an sich ja auch durchaus nicht unbedingt nothwendig ist, seinerseits zu schaffen. Für die Eisenbahnen kommt hinzu, dass die württembergischen Staatsbahnen nicht mit Gewinn arbeiten, also auch finanziell die Eingliederung der württembergischen Staatseisenbahnen nicht übermässig verlockend erscheinen dürfte. Preussen hat schon lange ein Haar darin gefunden, anderen Bundesstaaten Eisenbahnsorgen abzunehmen. Es hat deren selbst genug. Seit der Eisenbahnverstaatlichung werden unausgesetzt Anforderungen an den Fiskus gestellt, die private Gesellschaften an sich heruntergleiten lassen würden, die aber der Staat nicht abweisen kann, obwohl sie seine Einnahmen vermindern."

— **Personalnachrichten.** Versetzt sind: die Geheimen Regierungsräthe Landschütz, bisher in Essen a. R., als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Münster i. W., und Löhr, bisher in Hannover, nach Halle a. S. zur Wahrnehmung der Geschäfte des Oberregierungsrathes bei der Eisenbahndirektion daselbst; die Regierungsräthe Dr. Schlomka, bisher in Essen a. R., als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Hannover, Hoeppener, bisher in Frankfurt a. M., als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Berlin, Wilhelm Lentze, bisher in Posen, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Stettin, Schwarzenberg, bisher in Münster i. W., als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Cassel, Bodenstein, bisher in Posen, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Essen a. R. und Halke, bisher in Stettin, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Posen; ferner der Regierungsassessor Michels, bisher in Erfurt, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Frankfurt a. M.

Verliehen wurden die Stellen von Eisenbahndirektionsmitgliedern: den bisherigen Inspektionsvorständen, und zwar den Regierungs- und Bauräthen Simon in Bromberg, Merten in Stettin, Karsch in Essen a. R., Brüggemann in Breslau, Schmedding in Essen a. R. und Falke in Königsberg i. Pr. — Letzterem unter Belassung in der Beschäftigung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten —; ferner den Regierungsassessoren Dr. Degen in Bromberg und Fipper in Kattowitz.

Der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Hermann Lohse und der Regierungsassessor Karl Mayer zu Strassburg i. E. sind zu Regierungsräthen und Mitgliedern der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ernannt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Organisationsstatut für eine Eisenbahnakademie.** Das vom Klub österreichischer Eisenbahnbeamten eingesetzte Komitee zum Studium der Frage der Errichtung einer Eisenbahnakademie veröffentlicht nunmehr das Organisationsstatut für eine solche Akademie in Wien zum Zwecke der Heranbildung von Beamten für den mittleren Eisenbahndienst. (Vgl. Nr. 24 S. 399 d. Ztg.)

In dem beigefügten Motivenbericht wird hervorgehoben, dass das Komitee sich eingehend mit der Frage befasst habe, ob rücksichtlich der Vorstudien als Aufnahmebedingung für die Akademie die Absolvirung einer Untermittelschule oder der ganzen Mittelschule mit Reifeprüfung zu fordern sei.

Das Komitee hat sich in Bezug auf diese Vorfrage dahin ausgesprochen, dass in Erwägung des Umstandes, als für den höheren Eisenbahnverwaltungsdienst Juristen und Techniker zur Verfügung stehen und in Erwägung, dass für denselben in der Regel nur Bewerber Berücksichtigung finden, welche die Absolvirung der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultätsstudien und die für die Aufnahme in den k. k. Staatsdienst vorgeschriebenen Staatsprüfungen, bezw. die Absolvirung einer technischen Hochschule nachzuweisen haben, sich dahin geeinigt, dass nur ein thatsächliches Bedürfniss für die Errichtung einer Eisenbahnschule zur Heranbildung von Beamten für den mittleren Eisenbahndienst bestünde, weil es für diesen Dienst an Aspiranten fehlt, welche schon durch ihre Vorbildung geeignet sind, im Geiste der leitenden Stelle mit Nutzen für die Allgemeinheit zu arbeiten und in ihren Dienstobliegenheiten das richtige Verständniss zu bethätigen. Es wurde sonach, dem Charakter der zu gründenden Lehranstalt entsprechend, für ausreichend erkannt, als Aufnahmebedingung nur die Absolvirung des Untergymnasiums oder der Unterrealschule oder einer gleichen Lehranstalt zu fordern.

Nach dem Organisationsentwurfe ist die Eisenbahnakademie, welche eine Tagesschule mit vier Jahrgängen und Abendkurse für spezielle Eisenbahnfachgegenstände sowie für moderne Sprachen umfassen soll, als Staatsanstalt gedacht. Die Kosten sind jährlich mit 30 000 fl. und abzüglich der Bedeckung durch Unterrichtsgelder mit 25 000 fl. angenommen.

— In einer Reihe von Artikeln, welche die „Wiener Zeitung" über die Handels- und Verkehrsverhältnisse von Triest veröffentlichte, wird auch die Frage der **zweiten Eisenbahnverbindung Triests** eingehend besprochen. Diese Ausführungen verdienen um so mehr Beachtung, als sie dem Anscheine nach mit den Anschauungen der maassgebenden Kreise übereinstimmen. Das genannte Blatt verweist darauf, das derzeit in den Triester Kreisen bereits eine ziemliche Uebereinstimmung hinsichtlich der Linienführung für die zweite Verbindung mit Triest herrsche. Während vor 25 Jahren, zu welcher Zeit die Linie Laibach-Tarvis eröffnet wurde, noch zwischen dem Stadtrathe von Triest und der Handelskammer daselbst eine lebhafte Meinungsverschiedenheit darüber bestand, ob die schon damals als nothwendig erkannte zweite Bahnverbindung von Triest aus nach der Station Laak der genannten Linie oder über Görz und den Predilpass zu führen sei — die erstere Lösung wurde vom Stadtrathe, die letztere von der Handelskammer empfohlen — herrsche in den Triester Kreisen heute einhellig die Anschauung, dass dieser Hafenplatz durch die Ausführung der Tauernbahn und ihrer kürzesten und unabhängigen Fortsetzung bis Triest-S. Andrea am besten in die Lage gesetzt würde, die Konkurrenz mit den Nachbarhäfen erfolgreich zu bestehen und die Vortheile seiner begünstigten Lage gegen wie immer geartete, zu Gunsten der letzteren ersonnene Tarifmaassregeln zu behaupten. Diese Einigkeit der berufenen Faktoren sei schon durch die vom

Stadtrathe und der Handelskammer gemeinsam beschlossenen Petitionen vom 12. November 1880, 16. März 1883, 3. Juli 1888 und 14. Juli 1897 manifestirt worden, welche insgesammt die Nothwendigkeit des Baues der Tauernbahn, die letztere Petition auch die Bedeutung der Predilbahn betonten. Durch übereinstimmende Voten des Triester Stadtrathes (vom 9. Dezember 1898) und der dortigen Handelskammer (vom 10. Dezember 1898) sei sodann die Ueberreichung einer Petition in dem Sinne beschlossen worden, dass vor allem der Bau der Linie Tauern-Predil-Triest-S. Andrea sofort in Angriff genommen und, sobald dieser gesichert wäre, eine Korrektion und Erweiterung des südlichen Eisenbahnnetzes einschliesslich des Ausbaues der Karawankenbahn von Klagenfurt über den Loibl bis Krainburg mit deren unmittelbarer Fortsetzung bis Triest von Laak über Präwald und Divacca vorgesehen werde.

Es sei in Broschüren und Vorträgen in überzeugender Weise dargethan worden, dass keine der von der Predilbahn absehenden Kombinationen die Predilbahn zu ersetzen vermöchte, welche eben den kürzesten Weg in der Hauptrichtung des Verkehres darstelle. Diese Anschauung werde auch von einer beachtenswerthen Gruppe von Reichsrathsabgeordneten vertreten, welche sich als „die freie Vereinigung des Reichsrathes für eine zweite Eisenbahnverbindung mit Triest" zusammengefunden haben und die endliche Lösung der Triester Eisenbahnfrage in der angedeuteten Richtung anstreben.

Für die Strecke Görz-Triest werde die Trasse durch den Vallone bis gegen Duino und von da längs der Seeküste bis Triest — welche Stadt man sodann an ihrem rückwärtigen Rande umfahren müsste, um in die Bucht von Muggia zu gelangen — als die kürzeste und in Bezug auf die Terrain- und Steigungsverhältnisse günstigste empfohlen.

Nun heisse es allerdings, dass strategische Rücksichten gegen die Führung der Bahn längs der Seeküste sprechen. Dem gegenüber dürfe aber wohl, abgesehen von den hier in Betracht kommenden volkswirthschaftlichen Rücksichten, darauf hingewiesen werden, dass beispielsweise in Italien langgestreckte Bahnlinien sich längs der Meeresküste hinziehen und dass der Ausbau der Predil-Tauernlinie auch auf militärischer Seite sehr warme Anwälte gefunden hat. So ist in dem eben erschienenen Werke „Feldzeugmeister Wilhelm Herzog von Württemberg" ein Brief des Herzogs aus dem Jahre 1874 mitgetheilt, worin derselbe es vom strategischen Standpunkte aus als nothwendig erklärt, die Predilbahn zu bauen. Auch in einigen Aufsätzen militärischer Fachblätter sei der Ausbau der Predilbahn von militärischen Autoren befürwortet worden.

Wenn auch derzeit in den Triester Kreisen eine ziemliche Uebereinstimmung hinsichtlich des in Betracht zu ziehenden Linienkomplexes herrscht, so gehen in den verschiedenen, an einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest interessirten Reichstheilen die Meinungen über die zu wählenden Routen noch immer auseinander, da begreiflicherweise alle wichtigeren Verkehrsknotenpunkte eine möglichst weitgehende Näherrückung an den einzigen Seehafen Oesterreichs anstreben. Jedenfalls kommen zwei Hauptströmungen in Betracht, und zwar insofern, als eine Interessengruppe in erster Linie für die Heranziehung des Aussenhandels durch Herstellung eines den Weg zwischen Salzburg und Triest möglichst kürzenden Schienenstranges eintritt, während eine zweite Gruppe den Ausbau einer selbstständigen direkten Verbindung Innerösterreichs mit Triest befürwortet. Beiden Bestrebungen müsse, vom volkswirthschaftlichen und handelspolitischen Standpunkte aus betrachtet, volle Berechtigung zuerkannt werden, indem einerseits durch Heranziehung des süddeutschen Handels mittelst der Tauernbahn, eventuell im Zusammenhange mit einer südlichen Linie, andererseits durch Kürzung der Relationen zwischen Innerösterreich und Triest, wofür zum Theile auch die Tauernbahn, hauptsächlich aber der Ausbau einer direkten Verbindungslinie zwischen der verstaatlichten Kronprinz Rudolphbahn und dem Meere in Betracht kommt, nicht nur der Handel Triests, sondern auch jener der österreichischen Reichshälfte eine bedeutende Belebung und Steigerung erfahren wird. Hieraus ergebe sich bei Berücksichtigung der Interessen beider Gruppen die Nothwendigkeit der Herstellung zweier Hauptlinien, und zwar der nördlichen (Tauernbahn) und einer südlichen Verbindungslinie zwischen dem Staatsbahnnetze und Triest. Für die Tauernbahn können ernstlich wohl nur zwei Alternativen in Betracht kommen, und zwar die sogenannte Gasteiner Linie und eine der beiden Lungauer Linien, und es dürfte ausser Zweifel stehen, dass die Gasteiner Linie Schwarzach-Gastein, Mallnitz-Ober-Vellach mit dem Anschlusse an die Südbahn in Möllbrücken eventuell Spittal a. D., sowohl in technischer und finanzieller, als auch in kommerzieller Richtung den Vorzug vor den Lungauer Linien und den sonstigen Tauernbahnvarianten verdiene. In dieser Richtung herrsche ziemliche Einmüthigkeit, und es habe sich sogar das Land Salzburg, der grösste Interessent an einer Lungauer Linie, mit der Gasteiner Tauernbahn, welche den Weg zwischen Salzburg und Triest um 177 km kürzt, zufrieden erklärt. Anders steht es bei dem südlichen Linienzuge. Der Streit, ob der Predilbahn oder einer nach Triest fortgesetzten Karawankenbahn der Vorzug gebührt, sei noch keineswegs ausgetragen. Immerhin sei aber auch hier insofern eine Klärung eingetreten, als von den Karawankenprojekten wohl nur mehr die Linie Klagenfurt-Karnervellach (Bärenthallinie) mit der Fortsetzung durch das Wocheiner und Bacathal (Wocheiner Linie) nach Görz, ernstlich in Betracht kommen kann. Für den Ausbau der Predilbahn, sowie für die sogenannte „direttissima", das ist die Verbindung von Görz mit Triest mittelst einer durch das Vallone und dann längs der Meeresküste in den neuen Hafen geführten Eisenbahnlinie, treten heute die Triester Kreise in erster Linie ein, während die Interessenten Innerösterreichs — insbesondere jene aus Böhmen — sich mehr für den Ausbau der Bärenthal-Wocheiner Linie aussprechen. Abgesehen von gesammtstaatlichen Rücksichten, welche jedoch gewiss nicht hintangesetzt werden dürfen, stehe es ausser Zweifel, dass die Predilbahn grosse Vortheile bietet. Sie stelle die natürliche Fortsetzung der Tauernbahn dar und kürze im Zusammenhange mit der Tauernbahn den Weg zwischen Salzburg und Triest um rund 270 km. Auch erfordere sie ein weitaus geringeres Anlagekapital als die Bärenthal-Wocheiner Linie. Dem Verkehr aus Innerösterreich bringt sie jedoch nur eine Kürzung von im Maximum 93 km. Die Bärenthal-Wocheiner Linie komme in erster Linie dem innerösterreichischen Verkehr zu statten. Durch sie werde für alle Relationen nördlich von Glandorf eine Wegekürzung von etwa 111 km erzielt, während für den süddeutschen Verkehr nur die Wocheiner Linie im Zusammenhang mit der Tauernbahn, und zwar mit der immerhin nennenswerthen Wegekürzung von etwa 222 km für die Relation Salzburg-Triest in Betracht komme.

Hieraus ergebe sich wohl zur Genüge, dass jede Liniengruppe für sich Triest grosse Vortheile bringen wird und dass die Triester Interessenten sich mit jener Lösung der Frage einer zweiten Eisenbahnverbindung zufrieden geben können, welche unter Berücksichtigung der gesammtstaatlichen Interessen als die richtige anerkannt wird.

Die maassgebenden Faktoren beschäftigen sich übrigens seit langer Zeit eingehend mit der Triester Eisenbahnfrage und seien angelegentlich bemüht, die Lösung dieser für Triest und das Reich so wichtigen Frage durch gründliche Klarstellung aller einschlägigen technischen, finanziellen und verkehrspolitischen Momente bestmöglich vorzubereiten.

— **Ausbau der Eisenbahn Wien - Aspang.** Seiner Zeit wurde berichtet, dass die Verhandlungen zwischen der Regierung und der Aspangbahn, betreffend die Herstellung der Linie Aspang-Hartberg, ins Stocken gerathen seien, da staatlicherseits bei der neuen Linie die Betriebführung in Anspruch genommen werde, während der Aspangbahn nur die Bauarbeit überlassen bleiben sollte. Seitens der Aspangbahn wurde diese Forderung als unannehmbar bezeichnet. Diese Verhandlungen sind nunmehr als gescheitert anzusehen. Im Hinblicke darauf hat das Eisenbahnministerium beschlossen, den Ausbau der Linie Aspang - Hartberg im Anschlusse an die Bahn Graz - Fehring-Fürstenfeld - Hartberg selbständig und zwar in Theilstrecken vorzunehmen. Dem steiermärkischen Landesausschusse ist bereits eine Mittheilung dieses Inhaltes zugegangen. Das Eisenbahnministerium knüpft an diesen Beschluss die Bedingung, dass das Land Steiermark den vom Landtage s. Zt. gefassten Beschluss, die im Landbesitze befindlichen Stammaktien der Lokalbahn Fürstenfeld - Hartberg im Betrage von 250 000 fl. an die Staatsverwaltung, im Falle des Ausbaues der Bahnverbindung Hartberg-Aspang unentgeltlich abzutreten, auch dann aufrecht erhalte, wenn zunächst nur die Theilstrecke bis Friedberg oder Schäffern ausgeführt werde. Der steiermärkische Landesausschuss hat dem Landtage die Annahme dieses Angebotes empfohlen. Bestimmend war dafür nicht blos die Rücksicht auf die jetzt nähergerückte Vollendung der Bahnverbindung mit Aspang, sondern auch die Annahme, dass sich daran die Verstaatlichung der Lokalbahnen Fehring - Fürstenfeld und Fürstenfeld-Hartberg knüpfen wird.

— **Elektrische Kleinbahnen in Triest.** Das Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. Dezember 1894 der Societá Triestina Tramway die Konzession zum Bau und Betriebe eines einheitlichen, unter Einbeziehung und entsprechender Umgestaltung der der genannten Gesellschaft gehörigen, bisher weder als Lokal-, noch als Kleinbahnen konzessionirten Pferdebahnlinien herzustellenden Netzes von mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinien und unter gleichzeitiger Ausserkraftsetzung der auf die Pferdebahnlinien bezüglichen Konzessionserlässe ertheilt. Die Dauer der eingeräumten Steuerbefreiungen ist auf 15 Jahre festgesetzt, und zwar in der Weise, dass die Steuerbefreiungen für die bisher mit Pferden betriebenen Bahnlinien erst mit jenem Zeitpunkte wirksam werden, in welchem die-

selben nach erfolgter Umwandelung dem elektrischen Betriebe übergeben werden. (Der Gemeinde Wien als Konzessionärin des Wiener elektrischen Strassenbahnnetzes wurde bekanntlich eine 25 jährige Steuerfreiheit eingeräumt.) Auch der Triester Tramwaygesellschaft wird als Konzessionärin die Verpflichtung auferlegt, für die Invaliditäts- und Altersversorgung ihrer Bediensteten und der Angehörigen derselben Vorsorge zu treffen und zu diesem Zwecke der Pensionskasse des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen beizutreten, falls nicht für das konzessionirte Bahnunternehmen eine eigene Pensionskasse mit mindestens gleichen Begünstigungen für die Mitglieder bezw. mit mindestens gleichen Verpflichtungen für die Gesellschaft wie bei jener des genannten Verbandes errichtet werden sollte.

— **Aenderung im Tilgungsplane der Elbethalbahn.** Auf der Tagesordnung der für den 24. Mai einberufenen Generalversammlung der österreichischen Nordwestbahn steht ein Antrag auf Abänderung des Tilgungsplanes der Aktien Lit. B. Dem gegenwärtigen Tilgungsplane der Elbethalbahnaktien ist ein 3 % Zinsfuss zu Grunde gelegt, welcher nunmehr in einen 5 % Zinsfuss umgewandelt werden soll.

— **Die elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Dieser Tage fand die Trassenrevision der Strecke Hainburg-Landesgrenze der von Wien nach Pressburg projektirten elektrischen Bahn statt. Vor der Hand soll der elektrische Betrieb nur zwischen Hainburg und Pressburg im Anschlusse an die Eisenbahnlinie der Staatseisenbahn von Bruck an der Leitha nach Hainburg eingerichtet werden. An der Trassenrevision betheiligten sich ausser den Vertretern der Staatseisenbahngesellschaft die Bürgermeister der betheiligten Gemeinden, welch letztere sich bereit erklärten, das Projekt nach Kräften zu fördern, und den Wunsch aussprachen, dass baldigst die Linie Hainburg-Wien ausgebaut werden möge. Die Bahn wird für den gemischten Betrieb für Dampf und Elektrizität eingerichtet werden. Für den elektrischen Betrieb wird die oberirdische Stromzuführung zur Verwendung kommen. Der Verkehr wird sich auf Personen- und Frachtenbeförderung erstrecken.

— **Lokomotivfabriken mit elektrischem Betriebe.** In der Maschinenfabrik der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien wird, wie die „Zeitschrift des österr. Ingenieur- und Architektenvereines" mittheilt, gegenwärtig durch die Firma Ganz & Co. eine Centralstation für den Betrieb ihrer Werkstätten errichtet. Zur Aufstellung gelangt ein Dreiphasengenerator von 300 Kilowatt, welcher mit einer gleich grossen Kompound-Kondensationsdampfmaschine direkt gekuppelt ist. Der Generator macht 125 Touren in der Minute bei 200 Volt Spannung. Für den manchmal nothwendigen Betrieb einzelner Maschinen bei Nacht oder an Sonntagen, wenn die grosse Maschine nicht laufen soll, dient ein 60 pferdiger Drehstromgenerator. Es werden vorerst ungefähr 40 Drehstrommotoren von ½—30 PS-Leistung aufgestellt, und zwar für eine Gesammtleistung von ungefähr 400 PS. Die Antriebe sind theils Gruppen-, theils Einzelantriebe, erstere für die dichtbesetzten Transmissionsstränge, letztere für grössere Arbeitsmaschinen, wie Bohr- und Schmiedemaschinen, Drehbänke, Cylinderbohrmaschinen, Lochmaschinen, Pressen, Pumpen und Ventilatoren. Auch die Beleuchtung mit 40 Bogen- und vorerst 200 Glühlampen wird mittelst Drehstrom ausgeführt. Der bisherige Betrieb erfolgte mit verschiedenen in der Fabrik verstreuten Dampfmaschinen und Lokomobilen, welche jedoch unökonomisch arbeiteten. Auch die Floridsdorfer Lokomotivfabrik hat im Vorjahre eine bedeutende elektrische Kraft- und Lichtcentrale gebaut, welche gleichfalls von der Firma Ganz & Co. hergestellt wurde und seit einem Jahre in tadellosem Betriebe steht. Es sind dort zwei Dampfdynamos zu je 300 PS und ein solcher zu 120 PS aufgestellt. Die vertikalen Dampfmaschinen sind mit den Dynamos direkt gekuppelt und machen 113 Touren in der Minute; alle Maschinen sind für Parallelschaltung eingerichtet. Die Dynamos können ihre Energie in Form von Drehstrom von 280 Volt oder von Gleichstrom von 2 × 110 Volt abgeben. Die Kraftübertragung erfolgt ausschliesslich mittelst ungefähr 60 Drehstrommotoren. Die Antriebe sind gleichfalls theils Gruppen-, theils Einzelantriebe; in beiden Fällen sind für die Aufstellung der Motoren und deren Antrieb auf die bestehenden Transmissionen sowie für den direkten Zusammenbau der Motoren mit den Werkzeugmaschinen, Pumpen, Ventilatoren usw. sehr interessante Detailkonstruktionen zur Ausführung gelangt. Auch die Krahne werden elektrisch betrieben, ebenso wie die Beleuchtung durch 35 Bogen- und 600 Glühlampen. Die Anlage hat sich in jeder Beziehung bewährt. Durch den Wegfall der vielen langen Transmissionen wird sehr viel an Kraft erspart. Hierdurch und durch den Ersatz der vielen kleineren, bisher benutzten dampffressenden Lokomobilen durch grosse Kompound-Kondensationsdampfmaschinen wird sehr viel Kohle erspart. Ausserdem wurde durch die erhöhte Tourenzahl der einzelnen Transmissionsstränge die Leistungsfähigkeit der Fabrikation bedeutend erhöht.

— Aus Budapest wird berichtet, dass der Handelsminister eine Probe des durch den Budapester Eisendreher Paul Breisinger erfundenen und konstruirten **Rettungsapparates gegen Unglücksfälle bei elektrischen Bahnen** angeordnet habe. Die Direktoren der beiden elektrischen Verkehrsunternehmungen in Budapest haben nach gründlicher Prüfung des Rettungsapparates beschlossen, demnächst die Proben vorzunehmen.

— Die **Transporteinnahmen der ungarischen Bahnen** stellten sich im Februar d. J. im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im Februar 1899 fl.	im Februar 1898 fl.
Kgl. ungarische Staatsbahnen	6 281 700	6 127 388
Südbahn (ungarische Linien)	509 506	479 892
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. . . .	58 151	52 046
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Lin.) .	421 963	436 537
Mohács-Fünfkirchner E.	54 469	48 966
Fünfkirchen-Bárcser E.	40 000	37 153
Hauptbahnen zusammen	7 365 789	7 181 982
Lokalbahnen „	1 027 022	970 162
insgesammt	8 392 811	8 152 144

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Monat Februar 9 170,9 (1898 9 166,8) km und diejenige der Lokalbahnen 7 445,2 (1898 6 812,0) km, zusammen somit 16 616,1 (1898 15 978,8) km.

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 17 054 977 (1898 16 661 752) fl. Dieselbe ist demnach gegen das Vorjahr um rund 393 000 fl. höher, wobei die Vergrösserung des Netzes um 637,3 km zu berücksichtigen ist. Von der Mehreinnahme entfallen auf den Personenverkehr der Hauptbahnen rund 42 500 fl., auf den Güterverkehr rund 270 000 fl. und auf die Lokalbahnen rund 80 500 fl.

— **Versuche mit Akkumulatorenwagen auf den ungarischen Staatsbahnen.** Vor kurzem wurden von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen gemeinsam mit der Akkumulatorenfabrik-Aktiengesellschaft „Budapest" Probefahrten auf der Strecke Budapest-Gödöllö ausgeführt. Das genannte Werk ist ein Schwesterunternehmen der Akkumulatorenfabrik-Aktiengesellschaft System Tudor in Wien, welches schon seit Jahren die Frage der elektrischen Traktion mittelst Akkumulatoren zum Gegenstande des eingehendsten Studiums gemacht hat. Die Gesellschaft hat vor einigen Jahren Fahrtversuche auf den Gleisen der Wiener Tramwaygesellschaft unternommen. Die genannten Versuche führten zur Einführung von Akkumulatorenwagen bei der Wiener Tramwaygesellschaft in grösserem Maassstabe. Es stehen seit Juli vorigen Jahres 25 Wagen mit Akkumulatoren der genannten Gesellschaft in Verkehr, welche tadellos funktioniren. Auf Vollbahnen wurden die ersten Versuche mit Akkumulatorenwagen vor etwa zwei Jahren unternommen. Es geschah dies auf den Gleisen der Arader und Csanader Eisenbahnen. Auch diese Versuche hatten ein durchaus befriedigendes Resultat, sodass die Direktion der ungarischen Staatsbahnen sich nunmehr in eingehendster Weise mit dieser Frage befasst.

Rumänien.

— Aus Bukarest wird uns mit Bezug auf den **Unfall in der Station Barnova** geschrieben: Der vor einiger Zeit in der Station Barnova stattgefundene Unfall ist von verschiedenen ausländischen Blättern, wie jedes Ereigniss des Tages, welches die Oeffentlichkeit interessirt, besprochen worden. Mehrere dieser Zeitungsberichte enthalten neben gewissen Auslassungen und Ausfällen, welche von wenig Wohlwollen gegenüber der Verwaltung der rumänischen Bahnen zeugen, verschiedene, den Thatsachen entschieden widersprechende Angaben.

Zum Wohlwollen kann bekanntlich niemand gezwungen werden; anders stellt sich aber die Frage, wenn es sich — wie im vorliegenden Falle — um die Entstellung von Thatsachen handelt. So hatten verschiedene Zeitungsberichte gelegentlich der Besprechung jenes Unfalles der Verwaltung der rumänischen Eisenbahnen den Vorwurf gemacht, dass sie die in ihren Diensten stehenden Ausländer entfernt habe und dass infolge dessen Inferiorität der Qualität des rumänischen Eisenbahnper-

sonals eingetreten sei, welche die Betriebssicherheit gefährde. Beide Behauptungen sind absolut unrichtig.

Eine Entfernung derjenigen Beamten nichtrumänischer Nationalität, welche sich zur Zeit der Verstaatlichung im Dienste befanden, hat nicht stattgefunden. Dieselben sind nicht nur im Dienste geblieben, sondern ihre Lage hat sich auch — einerseits durch Beförderungen, andererseits durch die Schaffung einer Kasse für Ruhegehälter — bedeutend verbessert. Dass die Bahnbediensteten rücksichtlich der Pensionen nicht den allgemeinen, für Staatsbeamten bestehenden Vorschriften unterworfen wurden, hat seinen Grund darin, dass nach diesen Vorschriften Ausländer im allgemeinen nicht pensionsberechtigt sind. Andererseits lag die Absicht vor, den im Dienste der Eisenbahn stehenden Beamten nichtrumänischer Nationalität thatsächlich in den Genuss entsprechender Pensionsbezüge zu setzen, wie dies auch aus den bei der Schaffung des Eisenbahnbetriebsgesetzes stattgefundenen Parlamentsverhandlungen deutlich hervorgeht. Noch mehr! Eine gewisse Anzahl von Maschinenführern ausländischer Nationalität welche nach der Verstaatlichung für eine bestimmte Zeit in den Dienst der rumänischen Staatsbahnen aufgenommen wurde, ist nachträglich in ein festes Dienstverhältniss mit Pensionsberechtigung getreten. Allerdings stellt sich gegenwärtig das Verhältniss der Anzahl der Bediensteten rumänischer Nationalität zu jenen der Ausländer anders als zur Zeit der Verstaatlichung. Es ist dies jedoch eine selbstverständliche, natürliche Folge der Umstände im allgemeinen, und der Opfer, welche die rumänische Verwaltung bereits seit mehr als 18 Jahren durch Schaffung von Spezialschulen gebracht hat. Diese Bildungsanstalten, von welchen schon öfters in der Fachpresse die Rede gewesen ist, und für deren Ausgestaltung weder Mühe noch Ausgaben gescheut wurden (im Budget des laufenden Jahres erscheinen für Schulen 125 480 Frcs. eingestellt) sind ausdrücklich zu dem Zwecke geschaffen worden, um entstehenden Bedarf an Personal in Zukunft leichter und thunlichst unter Berücksichtigung von Bewerbern rumänischer Nationalität decken zu können. Das ist aber ein ganz selbstverständliches, von jeder chauvinistischen Tendenz absolut freies Verfahren.

Ebenso unbegründet ist die Behauptung, dass die Betriebssicherheit auf den rumänischen Eisenbahnen im Argen liege.

Folgende aus offiziellen Quellen stammende Statistik für die Periode 1892–1896 ist die beste und gründlichste Widerlegung dieser Behauptung:

Benennung der Bahnen	Reisende getödtet	Reisende verletzt	zusammen	beförderte Reisende	beförderte Personenkilometer	durchschnittlich entfallen auf je 1 000 000 beförderte Reisende	durchschnittlich entfallen auf je 1 000 000 zurückgelegte Personenkilometer
	Anzahl			Millionen		Todte u. Verletzte	Todte u. Verletzte
rumänische Staatsb.	—	4	4	29	1 910	0,13793	0,00209
badische Staatseisenbahnen	—	15	15	117	2 353	0,12820	0,00637
bayerische Staatseisenbahnen	—	21	21	152	5 048	0,13816	0,00416
österreichische Staatseisenbahnen	2	175	177	193	7 929	0,91709	0,02232
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptb.)	—	20	20	46	2 189	0,43478	0,00913
österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft	—	33	33	42	1 789	0,78571	0,01844
kgl. ungarische Staatseisenbahnen	—	114	114	206	8 615	0,55340	0,01323

Es erscheint überflüssig, dem noch etwas hinzuzufügen, da auch hier Zahlen beweisen dürften.

Vereinsausland.

— Im Wiener „Handelsmuseum“ gibt Dr. Heiss einen Ueberblick über die Entwickelung der Lokaleisenbahnen in den verschiedenen Ländern und behandelt darin auch die verfehlte **Lokalbahnpolitik**, wie sie **in Frankreich** durch Gesetz vom 10. Juli 1865 eingeleitet worden ist. Die vom Staate und den Departements, denen die Konzession zukam, à fonds perdu unterstützten Gesellschaften bauten ihre Linien wie die Hauptlinien, gaben reichlich Aktien aus und suchten den Hauptbahnen sogar Konkurrenz zu machen. Die Einnahmen waren ausserordentlich niedrig, und manche mussten, um dem Bankerott zu entgehen, Staatshilfe in Anspruch nehmen. Manche Lokalbahnen wurden dem Staatsbahnnetz, andere demjenigen der grossen Gesellschaften einverleibt. Das Verfehlte dieser Politik kommt schon in dem steten Rückgang der Länge der Lokalbahnen zum Ausdruck. Am 31. Dezember 1880 hatten die nach dem Gesetze von 1865 konzessionirten Lokalbahnen (lignes d'intérêt local) eine Länge von 5 642 km, wovon 2 187 km gebaut und im Betrieb waren, 1890 betrug ihre Länge 1 421 km, 1892 und 1893 je 1 136 km und 1894 1 145 km. Das Kapital fiel von 219 000 000 Frcs im Jahre 1890 auf 156 000 000 Frcs. im Jahre 1894. Die Staatsunterstützung betrug 1890—1894 8,2, 7,8, 9,9 und 8,4 %, diejenige der Departements und Gemeinden 25, 25,1, 28,7, 28,7 und 28 %. Von den Gesellschaften wurden hiernach immer in den gleichen Jahren 1890–1894 aufgebracht: 66,8, 67,1, 62,3, 62,3 und 63,6 %. Die Staats-, Departements- und Gemeindeunterstützungen betrugen 45 000 Frcs. für 1 km (das 1890 rund 154 000 Frcs., 1894 136 000 Frcs. kostete) oder gerade so viel, als der Bau eines Kilometers der belgischen Lokalbahnen überhaupt kostete. Durch das Gesetz vom 11. Juni 1880 wurde den Subventionen à fonds perdu ein Ende gemacht und dafür eine nach eingehenden Bestimmungen eingeschränkte Staatsgarantie eingeführt, und es wurden, was viel wichtiger war, technische Erleichterungen gewährt. Es sollte namentlich keine höhere Staatsgarantie als 5 % gewährt werden, eine Bestimmung, welche aber bei der ungünstigen anfänglichen Entwickelung der Lokalbahnen unter dem neuen Gesetze durch Gewährung von Pauschalbeträgen umgangen wurde. Die Länge der nach dem Gesetze von 1880 erbauten Lokalbahnen betrug 1884 160, 1885 318, 1889 1 525, 1893 2 409, 1894 2 585 km. Das aufgewandte Kapital stieg von 18 000 000 Frcs. im Jahre 1885 auf 165 000 000 Frcs. im Jahre 1894; die gezahlten Staatsgarantien stiegen von 100 000 Frcs. in 1885 auf 2 701 000 Frcs. im Jahre 1894. Der Verlust betrug 1885 453 000 Frcs., 1893 225 000 Frcs., und erstmals 1894 wurde ein Reingewinn von 490 000 Frcs. erzielt. Nach den Nachweisungen Kaufmann's betrugen die Garantiezuschüsse des Staates und der Gemeinden im Jahre 1891 rund 6 000 000 Frcs. Auch die Ergebnisse des neuen Gesetzes befriedigten nicht, da der Bau von Lokalbahnen sich nur langsam entwickelte und bei dem geringen Interesse der durch die Staatsgarantie gedeckten Gesellschaften an einer ökonomischen Verwaltung die finanziellen Resultate geradezu kläglich waren. Es wurden daher Reformvorschläge im Sinne einer Rückkehr zum Gesetze von 1865 bezüglich der Finanzirung der Gesellschaften gemacht.

— Die Direktion der **italienischen Südbahn** hat ein eingehendes Projekt für den Ausbau zahlreicher Kleinbahnlinien ausgearbeitet und wird dasselbe demnächst der Regierung zur Genehmigung unterbreiten.

— In Londoner Blättern wird erörtert, ob nicht der **Weg für das „indische Felleisen“** noch weiter abgekürzt werden könnte, wenn es über Russland geleitet würde. Von London über Calais und Berlin bis Alexandrowo würden 917 Meilen (englische), von dort bis Baku 1 968 Meilen, dann quer über das kaspische Meer bis Krassnowodsk 198 Meilen, von dort mit der Transkaspibahn nach Kuschk an der afghanischen Grenze 714 Meilen sein. Auf dieser ganzen Strecke ist der Eisenbahnverkehr in regelmässigem Betriebe, während auf der anderen Seite, von Chaman bis Karachi, 481 Meilen, die indische Eisenbahn den Dienst versieht. Das „fehlende Zwischenglied“, zwischen Kuschk über Herat und Kandahar, nach Chaman, beträgt nur 438 Meilen, welches mit einem Kostenaufwande von etwa 3 000 000 £ ausgebaut werden könnte und die Reise von London nach Karachi — 4 716 Meilen — innerhalb einer Woche zurückzulegen gestatten würde.

In dieser Angelegenheit richtete am 11. d. Mts. im englischen Unterhause das Mitglied Maclean an die Regierung die Frage, ob — im Hinblick auf die Thatsache, dass die Endstationen des indischen und russischen Eisenbahnnetzes in Centralasien jetzt nur noch einige hundert englische Meilen von einander entfernt sind, und dass, wenn die projektirte Linie von Orenburg nach Samarkand gebaut ist, es leicht sein wird, eine durchgehende Bahnverbindung von Calais nach Kalkutta ohne Unterbrechung am kaspischen Meere durchzuführen — die britische Regierung beabsichtige, Unterhandlungen behufs Errichtung einer Ueberlandroute mit Russland anzuknüpfen. Die Ueberlandroute würde, abgesehen davon, dass sie eine zehntägige Verbindung zwischen London und Kalkutta herstellen würde, Indien einen leichteren Zutritt zu den ungeheuren neuen Märkten verschaffen, welche die russische Eisenbahn in Asien erschliesst. Der erste Lord des Schatzes Balfour erwiderte hierauf, die Frage müsse auf weitaus breiterer Grundlage, als der in der Anfrage erwähnten entschieden werden. Er sei nicht in der Lage, eine Mittheilung über die Politik der Regierung bezüglich dieses Gegenstandes zu machen.

— **Kontrole des Stationsrechnungswesens der russischen Staatsbahnen.** Eine wichtige, nicht nur vom Standpunkte der Staatseisenbahnverwaltung zu einer baldigen Lösung sehr drängende, sondern auch für die gedeihliche Entwickelung des Handelsverkehres eminent praktische Frage liegt augenblicklich zur endgültigen Entscheidung vor, und zwar handelt es sich darum, ob das Stationsrechnungswesen der Staatsbahnen dem Ministerium der Verkehrsanstalten oder der Reichskontrole untergeordnet werden soll. Eine besondere Kommission aus Vertretern der beiden genannten Ressorts ist zur Berathung der Frage niedergesetzt worden.

Die früher unter dem Namen „Einnahmekontrole" auf jeder Eisenbahn funktionirenden Organe wurden beim Uebergange der Bahnen an die Staatsregierung der Reichskontrole untergeordnet. Nur auf der Moskau-Brest, der Nikolai-, Riga-Orel, der Petersburg-Warschauer und den Süd-Westbahnen war das Stationsrechnungswesen versuchshalber dem sogenannten „Einnahmedienst" (entspricht der Verkehrskontrole. D. Red.) an jeder dieser Bahnen auf drei Jahre belassen.

Wie wir vernehmen, werden die „Einnahmedienste" an den Bahnen verbleiben, und die Ueberwachung ihrer Thätigkeit wird einem besonderen Organ der Reichskontrole anvertraut.

Die bis jetzt herrschende Form der Kontrole erwies sich als vollkommen unzulänglich und zog sowohl erhebliche Verluste für den Fiskus als auch wiederholte Klagen seitens des Publikums nach sich. Alle Geschäfte des Stationsrechnungswesens werden allzu langsam geführt, sodass zu viel erhobene Frachtbeträge nicht rechtzeitig zurückgezahlt werden usw.

Weil die Kontroleure des Stationsrechnungswesens von der erwähnten Verwaltung unabhängig sind, kommen sie ihren Verpflichtungen oftmals nicht nach, genügende Beweise waren durch wiederholte Beschwerden des Publikums an den Tag gelegt worden. Die Verwaltung der Bahn ist ausser stande, die kommerzielle Thätigkeit der Stationen zu verfolgen und deshalb kann sie mit den Beziehungen zwischen den Stationschefs und dem Publikum nicht immer vertraut sein. Uebrigens werden die Revisionen der Stationen so selten und ungenügend vorgenommen, dass viele Missbräuche der Eisenbahnbeamten unentdeckt bleiben. Man hofft in den interessirten Kreisen, dass die niedergesetzte Kommission einen Modus ausfindig machen wird, der sowohl den Fiskus gegen erhebliche Verluste schützen, als auch der oft geäusserten und sehr begründeten Unzufriedenheit des Publikums vorbeugen wird.

— **Zusatzbestimmungen, betreffend die Gebühren für die Güteraufbewahrung.** Der Kongress der Vertreter der russischen Bahnen hat sich für einige Abänderungen der Bestimmungen, betreffend die Gebühren für die Güteraufbewahrung, ausgesprochen, und zwar soll, wenn auf einer Eisenbahnstation Güter zur Beförderung nach einem Hafen angenommen sind und inzwischen die Nachricht eingetroffen ist, dass die Schifffahrt im betreffenden Hafen unterbrochen ist, der Absender, falls seine Güter noch nicht verladen sind, dass Recht erhalten, seine Güter an eine neue von ihm aufzugebende Adresse zu befördern, wobei er für die Aufbewahrung der Güter von der Zeit der Vorzeigung des Frachtbriefes bis zur Aufgabe der neuen Adresse keinerlei Gebühren zu zahlen hat, wenn er seine Erklärung nicht später als 10 Tage nach der erfolgten Veröffentlichung im „Sborn. Tarifow" über das inzwischen eingetretene Hinderniss abgegeben hat.

— In dem neuen Jahresbericht Lord Cromer's über die Verwaltung Aegyptens finden sich auch einige Mittheilungen über die **Eisenbahn im Sudan.** Aus der ägyptischen Staatskasse wurden für den Bau der Eisenbahn nach Khartum im Jahre 1898 nahezu 6 000 000 *M.* verwandt. Für das Jahr 1899 sind rund 7 500 000 *M.* ausgeworfen worden. Khartum soll Ende dieses Jahres erreicht werden. Eine Fortsetzung der Sudanbahn über Khartum hinaus nach Faschoda und dem Bar el Gazal ist nicht ins Aussicht genommen. Dieses Gebiet beschreibt Lord Cromer als ungeheuren Sumpf, in dem kaum zu existiren, geschweige denn mit Nutzen zu arbeiten sei. Auch die einst unter Gladstone begonnene Bahn von Berber nach Suakim wird nicht fortgeführt werden. Dagegen ist eine Bahnlinie von Khartum den blauen Nil aufwärts nach Abu Haraz und weiterhin in das fruchtbare, kornreiche Gebiet von Gedaref geplant, wo der Getreidepreis nur den achten Theil von dem in Ondurman beträgt und dessen Erschliessung daher schon im Interesse billiger Verproviantirung der Garnisonen am Nil erwünscht ist. Der gleichzeitige uneingestandene Zweck dieser Bahnanlage dürfte sein, einen bequemeren Zugang zum rothen Meer, als der verunglückte Versuch der Berber-Suakimbahn darstellt, von Gedaref aus, möglicherweise über Kassala, anzubahnen.

— In einem Bericht an die Londoner „Finanzchronik" macht Dr. Karl Peters einige Mittheilungen über seine **Eisenbahnreise nach Buluwayo,** die er kürzlich gemacht hat. Die Strecke von Kapstadt bis nach Buluwayo ist 1 374 engl. Meilen lang und wird in 108 Stunden zurückgelegt. Die Züge sind mit allem Komfort ausgestattet und haben Salonwagen, welche Nachts zum Schlafwagen umgewandelt werden. In der Regel hat jeder Reisende einen Salon für sich. Hygienische Wasserleitung, filtrirtes Wasser zum Trinken, elektrische Beleuchtung, alles ist vorhanden. Von Kimberley an fährt der Zug zunächst durch grosse Steppen und dann durch echten, unverfälschten afrikanischen Busch. Vom Salonwagen I. Klasse aus angesehen, nimmt er sich äusserst geschmackvoll aus, der afrikanische Busch, wie er wechselt von Gestrüpp zu Baumbestand, jetzt in der Regenzeit mit saftig grünem Teppich überzogen. Unheimlich muss der donnernd dahinbrausende Zug auf die Seele der Eingeborenen wirken, mehr aber noch auf das Wild, welches dieses neueste, in der Steppe erscheinende Ungeheuer entsetzt aus der Ferne beobachtet. Nur dumme Strausse, berichtet Peters, habe ich vom Wagen aus gesehen. Sie versuchten den Wettlauf mit uns, mussten ihn aber sehr bald aufgeben. Die Vorbedingung für ein emporblühendes Rhodesia sind die Bahnen von Kapstadt nach Buluwayo und von Beira nach Salisbury, durch welche das Land mit dem atlantischen und dem indischen Ozean verbunden wird. Wie sehr ein Eisenbahnbau alle wirthschaftlichen Verhältnisse des dunklen Welttheils revolutionirt, das vermochte ich so recht in diesen Tagen festzustellen. Wir begegneten langen Zügen, welche das Holz und Gestrüpp der Buschsteppen nach Kimberley zur Verwerthung führten. Hiermit wird zweierlei erreicht: Einerseits wird die Steppe abgeholzt und für Ackerbaubetrieb eröffnet, sodann erhält Kimberley sein Brenn- und Nutzholz, welches früher theilweise aus Schweden bezogen werden musste, aus dem Lande selbst. Dann wieder begegneten wir Zügen nur beladen mit Wasser. Hierdurch wird das Leben für Weisse an Punkten ermöglicht, welche bis dahin einfach verschlossen waren, eine äusserst wichtige Sache zum Beispiel für Minenbetriebe. Mitte dieses Jahres wird die Stadt Buluwayo, die jetzt von 7 000 Europäern und von vielen Farbigen bewohnt wird, ihren fünften Geburtstag feiern, und wie aus der Erde gestampft steht sie da mit ihren breiten Avenuen und ihren ebenso breiten Strassen. Buluwayo hat vielleicht das breiteste Strassennetz der Erde. Tausende von Meilen fern der Küste ist dieser Mittelpunkt europäischen Lebens wie aus der Erde gestampft worden. Die Schranken des Raumes und der Wildniss sind von der Macht des modernen Kapitalismus bei Seite geworfen. In fünf Jahren ist etwas geschaffen, woran man in früheren Zeiten wohl ein Jahrhundert gearbeitet haben würde.

Aus der württembergischen Kammer der Abgeordneten.

In der Kammer der Abgeordneten kam vor einigen Tagen anlässlich der ersten Berathung des Hauptfinanzetats für 1899/1900 auch die Reform der Eisenbahnpersonentarife zur Sprache. Auf die Anfrage eines Abgeordneten, ob die Regierung in der Lage wäre Mittheilung zu machen über die Verhandlungen, welche zwischen den betheiligten Regierungen über eine solche Reform schweben, gab Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht nach dem „Staatsanzeiger für Württemberg" folgende Antwort:

Zufolge einer Resolution, welche der deutsche Reichstag zum Etat des Reichseisenbahnamtes von 1897/98 gefasst hat, sind auf Einladung des Reichseisenbahnamtes die betheiligten Bundesregierungen in kommissarische Besprechungen über die Reform der Eisenbahnpersonen- und Gepäcktarife in Berlin eingetreten und zwar hat eine erste Konferenz stattgefunden im April 1898, und nachdem auf Wunsch der Konferenz statistische und finanzielle Erhebungen angestellt waren, ist die Konferenz noch einmal zusammengetreten im Februar d. J. Abgeschlossen sind die Verhandlungen noch nicht. Ich will nun anführen, was in anderen Parlamenten über das Ergebniss der Verhandlungen mitgetheilt worden ist. In der Reichstagssitzung vom 24. Februar d. J. hat der Präsident des Reichseisenbahnamtes Dr. Schulz gesagt: „Ueber das Ergebniss Mittheilung zu machen, muss ich mir versagen, denn die Regierungen haben ausdrücklich die Verabredung getroffen, dass die Angelegenheit streng vertraulich behandelt werden solle. Ich kann nur versichern, dass auf allen Seiten das ernstliche Streben besteht, zu einer Einigung zu gelangen und so hoffe ich, dass es schliesslich gelingen wird, die grossen obwaltenden Schwierigkeiten zu überwinden." Etwas offener hat sich der preussische Eisenbahnminister Herr Thielen bei zwei Anlässen geäussert. Er hat am 25. Februar d. J. im Reichstage gesagt: „Gegen eine wesentliche Ermässigung der Personentarife sei im preussischen Landtag weitaus die grösste Majorität und im Reichstag gleichfalls eine sehr erhebliche Anzahl von Abgeordneten, aber nach

der Richtung der Vereinfachung der Personentarife sei eine Reform auf die Dauer unumgänglich. Diese Vereinfachung durchzuführen ohne wesentliche Ermässigung, das sei die grosse Preisaufgabe, an der augenblicklich die betheiligten Bundesstaaten ihre Kunst versuchen.“ Am 1. März d. J. hat der Herr Staatsminister Thielen im preussischen Landtag über denselben Gegenstand gesprochen und hat dort gesagt: „Die Bundesregierungen seien darin einig, dass die Reform der Personentarife im wesentlichen nach der Richtung der Vereinfachung der Tarife zu erstreben sei, aber ohne wesentliche Darangabe von Einnahmequellen, eine nicht leicht zu lösende Preisaufgabe. Er hoffe aber doch, dass sich aus den Berathungen befriedigende Ergebnisse bilden werden. Bezüglich der Sätze des Tarifs zu einer allgemeinen Uebereinstimmung zu kommen, werde zwar kaum möglich sein, hauptsächlich wegen des grundlegenden Unterschiedes von vier Wagenklassen in Norddeutschland und von drei in Süddeutschland, aber über die eigentlichen Einrichtungen der Personenbeförderung, des Tarifwesens, könne man sich recht wohl verständigen; man könne recht wohl alle die grossen Verschiedenheiten und Auswüchse der Personentarife beseitigen, und einen Tarif herstellen, der auf verhältnissmässig einfachen Grundlagen beruht. Nothwendigerweise werde allerdings ein solcher Tarif eine ganze Reihe alter und liebgewonnener Einrichtungen beseitigen müssen. Im Gepäcktarife werde schon eher eine Uebereinstimmung zwischen norddeutschen und süddeutschen Auffassungen sich herstellen lassen.“

Nun, wie ich schon bemerkt habe, die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen; nach dem bisherigen Verlauf derselben wird man noch am hoffnungsvollsten einer Vereinfachung der Personentarife entgegensehen dürfen, bei welcher die zahlreichen und so verschiedengestaltigen Ausnahmetarife, Abweichungen von den Normaltarifen, zu beseitigen wären. Was die Ermässigungen betrifft, so werden allerdings wesentliche Ermässigungen auch wesentliche Ausfälle in den Staatseinnahmen, in den Eisenbahneinnahmen, wenigstens vorübergehend, wenigstens für einige und wohl für längere Zeit zur Folge haben. Die günstige Gestaltung unseres Personenverkehres legt uns in dieser Richtung immerhin Vorsicht nahe in Absicht auf etwaige gewagte Experimente. Und wenn der befriedigende Stand unserer Finanzen wiederholt hervorgehoben worden ist, so wäre es doch eigentlich schade, diesen Stand sofort wieder aufs Spiel zu setzen durch zu weit gehende Ermässigungen der Eisenbahneinnahmen Denn wir in Württemberg können gar zu viel nicht riskiren. Unsere finanzielle Eisenbahnlage ist noch keine solche im Verhältniss zu den übrigen Verwaltungen, dass wir darauf gerade besonders stolz sein könnten, der Güterverkehr ist immer noch unsere schwache Seite. Andererseits, meine Herren, wird die Aufhebung der bestehenden ermässigten Ausnahmetarife eine günstige finanzielle Wirkung haben und es wird deshalb die in Aussicht zu nehmende Ermässigung der allgemeinen Tarife eine ganz belanglose nicht sein dürfen, um so weniger sein dürfen, als das Publikum natürlich einen Ersatz für die Aufhebung der günstigen Ausnahmetarife erwartet in einer fühlbaren Ermässigung der allgemeinen Tarife. (Sehr richtig!) Nun, meine Herren, angesichts der schwebenden Verhandlungen über eine gemeinsame grundsätzliche Regelung der Personentarife konnten wir in Württemberg nicht wohl daran denken, ein vereinzeltes Vorgehen einzuleiten. Wir konnten das nicht bezüglich der allgemeinen Tarife, wir konnten es auch nicht bezüglich der bestehenden Ausnahmetarife und wir konnten es ebensowenig bezüglich der Taxen eines zu bildenden Nahverkehres. Das Ergebniss jener Verhandlungen müssen wir unbedingt abwarten. Wir konnten auch nicht daran denken, einzelne unserer Ausnahmetarife etwa weiter auszubauen, z. B. die Landeskarten. Es ist, was die Landeskarten betrifft, bekannt, dass die Schweiz im Herbst v. J. diese Fahrkartenart gleichfalls eingeführt hat unter dem Namen „Generalabonnements“ und zwar für sämmtliche Hauptbahnen der Schweiz. Dort werden aber nicht blos 15tägige Karten ausgegeben, sondern Karten mit einer Gültigkeitsdauer bis zu 12 Monaten. Nun hat über unsere Landeskarten der preussische Herr Eisenbahnminister sich im Reichstag gleichfalls ausgesprochen am 25. Februar d. J. und zwar dahin, er sei in der Budgetkommission belehrt worden, dass man in Württemberg mit der Einrichtung von Abonnementskarten sehr wenig zufrieden sei, weil insbesondere die Geschäftsreisenden ihr Nachtquartier nicht mehr in den Wirthshäusern auf dem Lande nehmen, sondern in den grösseren Städten. Ich weiss nicht, von wem der Herr Eisenbahnminister diese Belehrung in der Budgetkommission erhalten hat; es müssen ja nicht gerade die württembergischen zwei Mitglieder gewesen sein, denn schon vor einem Jahre wurde in der badischen Abgeordnetenkammer gleichfalls mitgetheilt, dass man in Württemberg mit den Landeskarten nicht zufrieden sei; aber das weiss ich, dass, wenn man in Württemberg mit einer Verkehrseinrichtung unzufrieden ist, dass dann der Ruf nach Wiederaufhebung dieser Einrichtung doch sehr bald und sehr laut zu erschallen pflegt (Heiterkeit), und einen solchen Ruf hat man bis jetzt in Württemberg bezüglich der Landeskarten nicht gehört, obwohl auch mir gesagt worden ist, dass manche Geschäftsleute auf dem Lande mit den Folgen dieser Einrichtung nicht ganz zufrieden seien. Und dann, meine Herrn, ist es doch von Haus aus keine Aufgabe der Eisenbahnen, den Dorfwirthshäusern Uebernachtgäste zuzuführen. (Heiterkeit.) Uebrigens brauchen wir uns über die Landeskarten durchaus nicht aufzuregen, denn wenn eine allgemeine Reform der Personentarife zustande kommt, sei es nun in Gemeinschaft mit dem Norden oder im Süden allein, dann müssen wir selbstverständlich die Landeskarten aufgeben, gerade wie wir auch unsere ermässigten Rückfahrkarten dann aufzugeben haben, geradeso, wie Baden dann auch seine Kilometerhefte wird aufgeben müssen, was der badische Minister schon im Mai 1898 im badischen Landtag zugegeben hat. Gegenüber diesen Kilometerheften hat sich der preussische Herr Minister zu einer gewissen Abneigung bekannt, weil sie nur denen zu gute kommen, die schon ein gewisses Kapital besitzen, weil sie den Schalterdienst erschweren und weil sie die Schnellzüge ungebührlich belasten. In Baden verkennt man auch die ungünstige Seite der Einrichtung durchaus nicht, man weiss aber nicht recht, wie man sie verbessern und vervollkommnen könnte, und in Baden ist man der Meinung, dass die Kilometerhefteinrichtung nichts anderes bedeute, als einen Uebergangszustand zu einer allgemeinen Reform der Personentarife.

Wenn wir, meine Herrn, im Klaren sein werden darüber, wie viel oder wie wenig wir zu erwarten haben von den Verhandlungen in Berlin, so werden wir allerdings weitere Entschlüsse in Absicht auf die Reform der Personentarife fassen müssen. Wenn es sich herausstellen sollte, dass ein befriedigendes Ergebniss von den Verhandlungen in Berlin nicht zu erwarten ist, weil das Personentarifwesen sich verschieden entwickelt hat, dann haben — das ist wenigstens meine Meinung — die süddeutschen Eisenbahnverwaltungen den Versuch zu machen, ob sie, die jetzt schon einheitliche Grundtaxen haben, ob sie sich nicht unter sich einigen können über eine gemeinsame, einheitliche, in Absicht auf Tarifermässigung vorsichtige, aber eine solche Ermässigung doch nicht im voraus ablehnende Festsetzung der Grundtaxen für den Personenverkehr. Was ich in dieser Richtung etwa thun kann, werde ich mir angelegen sein lassen.

Zur Entwickelung der Konkurrenz zwischen Kanal und Eisenbahn.

Als Ergänzung zu der Begründung der preussischen Kanalvorlage ist im Auftrage des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten nach amtlichen Berichten und Veröffentlichungen bearbeitet unter dem Titel „Die Binnenschifffahrt in Europa und Nordamerika“ (Berlin 1899 bei Siemenroth & Troschel, 142 Seiten Folioformat mit werthvollen Kartenbeilagen) vom Regierungs- und Baurath Eger ein Werk erschienen, das auch für Eisenbahnkreise vielfach sehr interessantes Material enthält. Eger gibt darin einen Ueberblick über den Umfang und die Entwickelung der Wasserstrassen, über die Kosten ihrer Erbauung und Erhaltung, über ihre Erträge, Abgaben, Frachtsätze, Betriebs- und Verkehrsverhältnisse im Deutschen Reich, in Grossbritannien und Irland, Frankreich, Oesterreich, Ungarn, Rumänien, Russland, Belgien, den Niederlanden, Schweden, Italien, Spanien, den Vereinigten Staaten von Nordamerika und in Kanada. Trotzdem Eger alle Quellen sorgsam benutzt, musste er doch die einzelnen Länder ziemlich ungleich behandeln, denn in den meisten Ländern sind die Ermittelungen über Entwickelung und Verkehr der Wasserstrassen bei weitem nicht so vollständig und zuverlässig wie in Bezug auf Eisenbahnen, die zwar später entstanden sind, aber einheitlicher betrieben werden. Immerhin gibt Eger in übersichtlichen Zügen ein Bild von der Leistung und Bedeutung des Wasserstrassenverkehres, dessen Verschiedenartigkeit in der Natur der Länder begründet ist, dessen übereinstimmende Erscheinungen aber, wie er sagt, vieles bestätigen, was von den Wasserstrassen und ihrem Verhältniss zu den Eisenbahnen behauptet wird, anderes widerlegen.

Eger weist darauf hin, dass besonders in solchen Ländern, die verhältnissmässig geringe Küstenlänge besitzen, die Binnenschifffahrt dafür Ersatz bieten muss. Selbstverständliche Vorbedingung für die Entwickelung des Wasserverkehres ist der Bedarf an Massengütern.

Nachstehend mögen auszugsweise diejenigen Stellen des interessanten Werkes Aufnahme finden, die sich auf das Konkurrenzverhältniss zwischen Kanal und Eisenbahn beziehen.

Sobald die Lokomotive erfunden war, konnte überall, sagt Eger, wo sie mit der Schifffahrt in Wettbewerb trat, diese

nur dann erfolgreich bleiben, wenn sie erheblich billiger beförderte, als die Eisenbahnen, die durch Regelmässigkeit und Schnelligkeit mancherlei Vorzüge entwickelten. In vielen Fällen, in denen die Wasserstrasse nicht durch weiteren Ausbau und zweckmässigen Betrieb in den Stand gesetzt wurde, billigere Preise, wie die Eisenbahn zu stellen, hat der Verkehr sich von ihr abgewendet, wie die Erfahrungen in Amerika, England und Spanien beweisen. Um so glänzender aber und erfolgreicher hat sich der Verkehr auf solchen Wasserstrassen entwickelt, die entweder durch natürliche Anlage oder infolge technischer Vervollkommnung grossen Fahrzeugen gestatteten, sich möglichst frei und ungehindert auf weite Entfernungen fortzubewegen. Das zeigt sich auf den Strömen Deutschlands, Russlands, Frankreichs, wie auf den grossen Seen Nordamerikas, es zeigt sich auch auf den kanalisirten Flüssen Englands und Deutschlands und den für grossen Verkehr angelegten Kanälen in Deutschland (Oder-Spreekanal) und in Frankreich. Die Wasserfracht wird dann so billig und arbeitet mit den Hilfsmitteln der Neuzeit so rasch und zuverlässig, dass ein gewisser Theil des Verkehres ihr zufallen muss und neuer Verkehr von ihr wachgerufen wird, der anders überhaupt nicht möglich wäre, wie das Beispiel der Erzbeförderung auf den grossen Seen deutlich darthut.

Am Schluss seines Buches sagt Eger, es sei selbstverständlich, dass allgemeine Fragen, ob Wasserstrassen überhaupt gebaut werden sollen, ob sie Eisenbahnen vorzuziehen sind, ob sie die letzteren schädigen, ob Verkehrsabgaben zu erheben sind und ob diese alle Kosten aufbringen müssen, weder aus Beispielen noch aus Erwägungen eine allgemein zutreffende Beantwortung finden können. Je erfolgreicher der Eisenbahnverkehr sich entwickelt, um so stärker zeigt sich das Bestreben, auch die Schifffahrtsstrassen zu erhalten und zu beleben, und vielfach wird auch die Schifffahrt als ein wirksames Mittel zur Förderung des Eisenbahnverkehres angesehen. Besonderer Werth aber wird überall auf leistungsfähige Schifffahrtsverbindungen zwischen grossen Flussgebieten gelegt, die in zahlreichen Fällen ein hervorragend geeignetes Verkehrsmittel bilden, um die verschiedenartigen Güter, mit denen weit von einander entfernte Gebiete eines Landes von der Natur ausgestattet sind, hauptsächlich auch die im Verhältniss zu ihrer Masse schwerwiegenden und geringwerthigen Stoffe und Erzeugnisse fortbewegen und im Austausch nutzbringend verwerthen zu können und auf solche Weise zur Hebung und zum Ausgleich des Wohlstandes der Bevölkerung mitzuwirken.

In nachstehender Uebersicht über Länge und Verkehr der Eisenbahnen und Schifffahrtsstrassen in 13 verschiedenen Staaten hat Eger den statistischen Inhalt seines Buches zusammengefasst.

Länder	Länge der Ende 1895 im Betriebe befindlichen Eisenbahnen			Länge der betriebenen Schifffahrtsstrassen			Der Güterverkehr auf den Eisenbahnen im Jahre 1895			Der Güterverkehr auf den Schifffahrtsstrassen			
	im ganzen	auf je 100 qkm	auf je 10 000 Einw.	im ganzen	auf je 100 qkm	auf je 10 000 Einw.	im ganzen	auf je 100 qkm	auf je 10 000 Einw.	im Jahre	im ganzen	auf je 100 qkm	auf je 10 000 Einw.
	km	km	km	km	km	km	Mill. Tonnenkilometer				Mill. Tonnenkilometer		
I. Deutschland	44 800	8,3	8,6	10 000	1,9	1,9	26 500	4,9	5,0	1895	7 500	1,4	1,4
II. Grossbritannien u. Irland	33 648	10,7	8,6	6 139	2,0	1,6	?	?	?	1888	2 203	0,7	0,6
III. Frankreich	40 199	7,5	10,4	12 364	2,3	3,2	12 898	2,4	3,4	1896	4 191	0,8	1,1
IV. Oesterreich-Ungarn einschl. Bosnien	30 046	4,4	6,9	5 715	0,8	1,3	6 035	0,9	1,4	1895	1 846	0,3	0,4
V. Rumänien	2 604	2,0	4,8	950	0,7	1,8	?	?	?	—	—	—	—
VI. Russland (europäisch mit Finland)	37 746	0,7	3,6	36 740	0,7	3,6	22 909	0,4	2,2	1896	25 900	0,5	2,5
VII. Belgien	5 545	18,8	8,7	2 205	7,5	3,4	3 728	12,6	5,8	1897	815	2,8	1,3
VIII. Niederlande einschl. Luxemburg	3 102	8,7	6,2	5 172	14,5	10,3	?	?	?	—	—	—	
IX. Schweden	9 755	2,1	19,8	6 740	1,5	13,7	894	0,2	1,8	—	—	—	—
X. Italien	14 944	5,1	4,7	2 475	0,9	0,8	2 030	0,7	0,6	—	—	—	—

Deutschland. Vor Beginn der Eisenbahnzeit vermittelten in Deutschland die Wasserstrassen hauptsächlich den Güterverkehr. Schon im Jahre 1306 begann die Herstellung künstlicher Wasserstrassen mit dem Bau der Saaleschleusen auf der 169 km langen Strecke von der Unstrutmündung bis zur Elbe. Nahezu die Hälfte der deutschen Schifffahrtskanäle wurde vor dem Jahre 1836 erbaut, die wichtigen Verbindungen der natürlichen Wasserläufe untereinander schon in früheren Jahrhunderten. Der für grossen und raschen Verkehr wenig geeignete Zustand der meisten Wasserstrassen, sagt Eger, förderte die Erfolge und die rasche Entwickelung des neuen Verkehrsmittels der Eisenbahnen. Erst um die Mitte der 70er Jahre wurde der Verwendung der Wasserstrassen und der Hebung ihres Verkehres wieder erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet.

In der Zeit von 1875—1895 wuchs der gesammte Verkehr Deutschlands von 13 800 000 000 tkm auf 34 000 000 000 tkm und zwar die Leistung der Wasserstrassen von 2 900 000 000 auf 7 500 000 000, der Eisenbahnen von 26 500 000 000 auf 44 800 000 000 Tonnenkilometer. Da aber die Wasserstrassen ihre Betriebslänge nur unerheblich vermehrten, die Eisenbahnen aber sich annähernd verdoppelten, so stieg der kilometrische Verkehr der Wasserstrassen von 290 000 auf 750 000 t, der Eisenbahnen von 410 000 auf 590 000 t.

Grossbritannien. Nächst Schweden und Finland besitzt Grossbritannien das dichteste Gewässernetz. Klimatische Verhältnisse, reichliche und gleichmässig vertheilte Niederschlagsmengen, milde Winter usw. begünstigen die Binnenschifffahrt. Im Jahre 1791 wurde der erste Kanal durch den Herzog von Bridgewater zur Verbindung seiner Kohlengruben mit Manchester angelegt, worauf der Kohlenpreis in Manchester sich um 40 % ermässigte. Der Kanal hatte 5 200 000 ℳ gekostet und verzinste sich schon im zweiten Jahre mit 20 %. Dadurch angeregt verlegte sich die Spekulation auf den Kanalbau. Bis 1830 wurden 30 neue Unternehmungen konzessionirt, während schon um das Jahr 1820 der Sieg der neu in Wettbewerb tretenden Eisenbahn über die für kleine Fahrzeuge angelegten Kanäle sich entschied. Mit der zunehmenden Bedeutung und Zahl der Eisenbahnen stockte der Kanalbau in Grossbritannien und hörte im Jahre 1830 fast gänzlich auf. Wiederholt griff die Gesetzgebung ein, um die Lebensfähigkeit der Kanäle den Eisenbahnen gegenüber zu stärken, indem den Kanalgesellschaften gestattet wurde, ihre gesetzlich festgestellten Zölle nach Bedarf und Belieben zu ändern und selbst auf ihren Wasserstrassen mit eigenen Schiffen und Zugthieren als Frachtführer aufzutreten, was bis dahin untersagt war. Auch wurde im Jahre 1858 der weitere Erwerb von Wasserstrassen durch Eisenbahngesellschaften und 1863 der Abschluss von Betriebsverträgen, durch die sie Einfluss auf die Wasserstrassen erlangten, von der Genehmigung des Parlamentes in jedem Falle abhängig gemacht.

Die Niederwerfung der Kanäle durch die Eisenbahnen wurde den letzteren durch die bestehenden Verhältnisse ungemein erleichtert. Der wichtige Durchgangsverkehr, durch den an verschiedenen Küsten liegende Hafenorte mit einander in Verbindung traten, musste stets eine ganze Reihe verschiedener Kanalstrecken durchlaufen. Sobald es der Eisenbahn gelang, ein unentbehrliches Glied dieser Kette durch Kauf, Pacht oder Betriebsverträge in ihre Hand zu bekommen, konnte sie durch Anwendung der hohen Abgabentarife, wie sie bei Begründung des Unternehmens als höchste Grenze festgesetzt waren, oder durch zahlreiche andere Schwierigkeiten auch den anschliessenden Kanalstrecken den Verkehr unterbinden. Die auf solche Weise entwertheten Wasserstrassen gelangten darauf um so

billiger in die Hand der Eisenbahnen, die sie dann nur für solche Güter benutzten, die für den Bahnverkehr ungeeignet oder lästig waren, zum Theil auch ganz ausser Betrieb setzten. Die zahlreichen von einander unabhängigen Kanalgesellschaften hatten keine gemeinschaftliche Organisation und als man sich im Jahre 1844 zur Begründung eines Kanalverbandes behufs Wahrnehmung gemeinschaftlicher Interessen entschloss, waren schon wichtige Glieder des Kanalnetzes im Besitz oder unter Einfluss der Eisenbahnen, und es konnte ihrem weiteren Vorgehen kein Halt mehr geboten werden. Schon im Jahre 1871 wurde festgestellt, dass der Preis des Kanaleigenthumes durchschnittlich auf ein Drittel seines früheren Werthes zurückgegangen war. Nur die grossen Seeschifffahrtskanäle, wie der Berkeley-Glosterkanal und die Aire und Calder Schifffahrt und einige besonders günstige Binnenwasserstrassen bestanden siegreich den Wettbewerb mit den Eisenbahnen, besonders nachdem sie durch zweckmässig eingerichtete Dampfer auch in Bezug auf Schnelligkeit der Beförderung nicht mehr zurückzustehen brauchten. Im Jahre 1873 musste ein Gesetz erlassen werden, welches die Eisenbahnen verpflichtete, die in ihrem Besitz befindlichen Kanäle in betriebsfähigem Zustande zu erhalten, und verbot, sie ausser Verkehr zu setzen.

Bei der Eröffnung des Schiffahrtkanals von 1890 in Manchester wies Minister Hicks-Beach darauf hin, dass der Verkehr der Kanäle Englands 9000 bis 10000 t, der Eisenbahnen 14000 t auf die englische Meile betrage. Wenn der Verkehr der Kanäle nicht noch bedeutender sei, so trügen die Eisenbahnen durch den Ankauf der Kanäle und durch die Art des Betriebes daran die Schuld. Dadurch erleide der allgemeine Verkehr und das öffentliche Wohl bedeutenden Schaden. Mehr als die Hälfte der Kanäle verzinst sich mit 2—4 %, einige bis zu 10,5 %.

Ein neues Gesetz enthält wichtige Bestimmungen, um die Benutzung der Wasserstrassen vor der Erhebung zu hoher Abgaben zu schützen, um die Eisenbahngesellschaften daran zu hindern, solche Tarife aufzustellen, die den Verkehr von den Kanälen auf die Eisenbahnen ablenken. Betrieb und Verwaltung der Wasserstrassen sind unter streng geregelte Aufsicht der Staatsbehörde gestellt worden. Man erhofft von diesen Bestimmungen ein Wiederaufblühen des Wasserverkehres.

Frankreich. Unter Ludwig Philipp hatte der Kanalbau einen lebhaften Aufschwung genommen. Das Kaiserreich indessen verwandte seine Geldmittel zunächst auf den Ausbau des Eisenbahnnetzes. Die Wasserstrassen wurden vernachlässigt, bis sich infolge des Handelsvertrages mit England von 1860 das Interesse wieder der Schifffahrt zukehrte. Im Jahre 1870 war die Ablösung der alten Konzessionsvorrechte vollendet, fast das ganze Kanalnetz befand sich in den Händen des Staates. Neue Kanäle wurden nur in beschränktem Umfange gebaut, besondere Sorgfalt aber auf den Ausbau der bestehenden Wasserstrassen verwandt. Man gab den Grundsatz auf, wonach die Wasserstrassen die Kosten, die sie erfordern, ganz oder theilweise aufbringen sollten. Im Jahre 1879 wurden sämmtliche Abgaben auf den staatlichen Wasserstrassen aufgehoben. In den 80er Jahren begann eine sehr lebhafte Bauthätigkeit, im Jahre 1883 wurden 57000000 ℳ verbaut, im Jahre 1891 nur noch 15000000 ℳ. In der Zeit von 1879—1891 wurden für die Wasserstrassen insgesammt 413000000 ℳ verausgabt. Indess war die Konkurrenz, die die Kanäle den Eisenbahnen machten, nicht so bedeutend, wie man lange Zeit anzunehmen pflegte. Nach dem Bericht von Fleury an den internationalen Binnenschifffahrtskongress von 1892 über das Verhältniss von Wasserstrassen und Eisenbahnen in Frankreich entstammt der grösste Theil der Eisenbahneinnahmen (70 %) jenem Verkehr, der sich seiner Natur nach vollständig der Wasserstrasse entzieht, wie der Beförderung von Personen, Eilgütern, Fabrikaten. Von den übrig bleibenden Gütern, wie Erzen, mineralischen Brennstoffen, Baumaterialien, landwirthschaftlichen Erzeugnissen, Holz usw. — im Jahre 1890 im ganzen 101300000 t — haben 24200000 t d. h. nur 23,8 % den Wasserweg, die anderen 76,2 % die Eisenbahn gewählt und ihr eine Bruttoeinnahme von 256600000 ℳ gebracht, was einem Durchschnittsfrachtpreise von 3,29 ℳ für 1 t entspricht. Die zu Wasser beförderte Waare von 24200000 t kann also, zu ebenfalls 3,29 ℳ gerechnet, den Eisenbahnen eine Einnahme von 78000000 ℳ entzogen haben, d. h. nur 9,6 % der Gesammteinnahme der Eisenbahn, welche 815000000 ℳ betrug. Da jedoch die Eisenbahnen, um diesen Sperrgüterverkehr zu behalten, verhältnissmässig niedrige Tarife gewähren müssen, die den Nutzen bedeutend schmälern, so ist der Gewinn, um den die Eisenbahnen durch die Konkurrenz der Schifffahrt gebracht werden, nur unbedeutend.

Auch aus folgender Betrachtung wird von Fleury geschlossen, dass die Beeinträchtigung der Eisenbahnen durch die Wasserstrassen in Frankreich nur eine geringe ist. Konkurrenz können im allgemeinen nur diejenigen Wasserstrassen machen, welche Eisenbahnen parallel laufen, während die senkrecht zu den Bahnen gelegenen Wasserstrassen ihnen nur Vortheile bringen. Es ergibt sich nun, dass 5629 km Wasserstrassen, von denen 2333 km mangelhafte Schifffahrtsverhältnisse und ungenügenden Verkehr haben, mit 4956 km Eisenbahnen d. h. 15 % des ganzen Eisenbahnnetzes gleichlaufend sind und ihnen deswegen Konkurrenz machen können. Es machten also im Jahre 1890 die Wasserstrassen den Eisenbahnen nur auf einem Siebentel ihrer Länge in fühlbarer Weise Konkurrenz, und diese erstreckte sich auf einen Verkehr, welcher weniger als ein Zehntel der Bruttoeinnahme der Eisenbahnen betrug.

Oesterreich. Während der Entstehung des Eisenbahnnetzes trat auch in Oesterreich die Fürsorge für Wasserstrassen zurück und die Schifffahrt litt darunter in solchem Maasse, dass die k. k. priv. Donaudampfschifffahrtgesellschaft dem Bankerott und der Auflösung nahe kam. Ende der 70er Jahre zeigte sich auch in Oesterreich eine Wendung und man beschäftigte sich mit neuen Kanalplänen, insbesondere zur Verbindung der Donau mit der Oder und der Elbe, ohne dass indess diese Pläne ihrer Verwirklichung näher gerückt wären. In der Zeit von 1885 bis 1895 verwandte Oesterreich für seine Wasserstrassen 52000000 ℳ an Regulirungskosten hauptsächlich für die Donau. Genau genommen besitzt Oesterreich nur einen im Binnenlande gegrabenen Schiffahrtskanal, der Klagenfurt mit dem Wörthersee verbindet in einer Länge von 4,10 km. Die Frachtkosten auf der Donau, der Elbe und der Weichsel betragen zwischen 0,26 ₰ und 1,20 ₰ für 1 tkm, die Eisenbahnfrachtsätze 2,5—4 ₰, im Jahre 1896 also fast das Vierfache der Wasserfracht.

Ungarn. Ausser seinen schiffbaren Flüssen und dem Plattensee besitzt Ungarn nur zwei Kanäle, den Franzenskanal zwischen Theiss und Donau (238 km) und den Bégakanal von Temesvar bis zur Theiss (115 km). Der Bégakanal hat infolge von Wassermangel nur einen sehr geringen Verkehr. Auf dem Franzenskanal ging durch mangelhafte Unterhaltung und Ueberwiegen der Eisenbahnen allmählich der Verkehr zurück. In den letzten Jahren verzinste er das Anlagekapital mit 0,3 %. Im Jahre 1896 leisteten die Dampfschifffahrtsunternehmungen 69300000 Personenkm und 1298000000 tkm, die ungarischen Eisenbahnen 2207000000 Personenkm und 4638000000 tkm.

Russland. Infolge der günstigen Gestalt des Landes und der Natur seiner Gewässer konnte sich der Wasserverkehr ruhig von altersher mit geringen Kosten zu beträchtlicher Leistung entwickeln. Das europäische Russland besitzt 36740 km schiffbare Flüsse (auf 22000 km wird Dampfschifffahrt betrieben), ausserdem 1850 km Kanäle und 3150 km kanalisirte Flüsse. Durchschnittlich sind die Wasserstrassen vier Monate im Jahre durch Eis gesperrt. Die wichtigste Strecke ist die Wolga mit 3000 km schiffbarer Länge. Nachts wird der ganze Fluss durch rothe und weisse Lichter beleuchtet, so dass er ohne Unterbrechung befahren werden kann. Auf der Wolga sind die Frachtsätze am billigsten, sie betragen von Astrachan nach Rybinsk 0,42—0,68 ₰ für 1 km, von da bis Petersburg 2,3 ₰ und ermässigen sich erheblich bei Thalfahrten. Die Eisenbahnen vereinnahmten im Durchschnitt 2,70 ₰ für 1 tkm.

Schweden. Lange Zeit genügte das entwickelte Wasserstrassennetz, das den Winter mit Schlitten befahren wird, dem Verkehrsbedürfniss, so dass mit dem Bau von Eisenbahnen erst Mitte der 50er Jahre vorgegangen wurde. Hierauf hat sich das Eisenbahnnetz rasch ausgedehnt, während die bestehenden Wasserstrassen ihre Bedeutung behalten haben, dank der Unterstützung durch die Regierung, die die Wasserstrassen nicht als Einnahmequelle, sondern als Anstalten für das öffentliche Wohl betrachtete. Einzelne Kanäle verzinsen sich, die meisten haben für das Baukapital keine Rente gebracht, decken aber meist die Unterhaltungs- und Betriebskosten. Im Jahre 1895 verzinste sich das Anlagekapital der schwedischen Eisenbahnen mit 3,90 % bei einer Einnahme von 4,3 ₰ für das Tonnenkilometer.

Italien. In früheren Zeiten war der Verkehr auf den Wasserstrassen ziemlich lebhaft. Mit der Entstehung der Eisenbahnen ist ihr Erträgniss zurückgegangen, soll sich jedoch in neuerer Zeit wieder gehoben haben. Im Jahre 1879 wurden alle Schifffahrtszölle abgeschafft. Es trat auch eine Steigerung des Verkehres ein, aber nicht in solchem Maasse, wie es bei angemessener baulicher Verbesserung der Fall sein konnte. Im Verkehr spielen die Schifffahrtsstrecken eine bescheidene Rolle.

Spanien. Die Binnenschifffahrt ist von unerheblicher Bedeutung, da die Flüsse nur an ihren Mündungen an der Meeresküste fahrbar sind. Nur auf dem Ebro und dem Guadalquivir und auf den beiden Kanälen von Castilien und Aragonien wird die Binnenschifffahrt in nennenswerthem Umfange betrieben. Auf dem Kanal von Aragonien ist seit der Erbauung der Eisenbahn von Saragossa nach Pampelona im Jahre 1860 der Verkehr gänzlich zurückgegangen, nur für schwere Massengüter wird der Kanal noch benutzt. Auch auf dem kanalisirten Ebro konnte die Schifffahrt neben der Eisenbahn nicht bestehen,

zumal sie durch den wilden Charakter des Flusses sehr erschwert wurde.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. Im Jahre 1890 standen 5 413 km Wasserstrassen im Betriebe. Angelegt worden waren bis 1880 insgesammt 8 301 km Wasserstrassen. Es wurden demnach viele ältere Kanäle im Laufe der Jahre ausser Betrieb gesetzt und aufgegeben, hauptsächlich infolge des Wettbewerbes der Eisenbahnen, die mit ihrem rascheren und regelmässigeren Verkehr den in kleinen Abmessungen für Schiffe von 40—80 t Tragfähigkeit angelegten, nur mit Zugthieren betriebenen Kanälen leicht den Verkehr entziehen konnten, häufig um sie dann zu erwerben und so zu verwenden, wie es der eigene Vortheil erheischte, oder auch, um sie gänzlich ausser Betrieb zu setzen. So ist es gekommen, dass von den in den Jahren 1825—1840 gebauten 7 152 km Schifffahrtskanälen der Vereinigten Staaten nach dem Census von 1880 3 125 km, deren Baukosten 186 000 000 ℳ betrugen, wieder aufgegeben wurden, und auch von dem Rest ein Theil die Betriebskosten nicht deckt. Alle in den Neuenglandstaaten erbauten Kanäle sind für den Verkehr ausser Gebrauch. Der Middlessexkanal ergab bis zum Bau der Boston-Lowellbahn im Jahre 1835 ausser den Unterhaltungskosten eine Dividende von 6 % des Anlagekapitals durch eine Reihe von Jahren, ebenso der Oxford-Cumberlandkanal im Staate Maine, bis die Bahn Portland-Ogdensburg in Betrieb kam, dagegen hat der Blackstonekanal in Massachusets, Rhode Island, niemals Erträge geliefert. Die Farmington-Hampshire-Hampdenkanäle brachten einen Verlust von 4 500 000 ℳ. Im Staate Newyork wurden 570 km Seitenkanäle, die 43 000 000 ℳ gekostet hatten, aufgegeben, in Pennsylvanien 763 km, deren Kosten 53 500 000 ℳ betrugen, in Ohio 328 km, deren Bau 12 600 000 ℳ gekostet hatte. Indiana erbaute bis zum Jahre 1851 607 km Kanäle für 27 000 000 ℳ, die sämmtlich infolge des Baues von Parallelbahnen wieder aufgegeben worden sind. Aber ungeachtet der erheblichen Summen, die in den genannten Kanalbauten ganz oder zum Theil verloren gingen, haben im ganzen die künstlichen Wasserstrassen der Vereinigten Staaten auf den Verkehr und die Hebung des Wohlstandes so ausserordentlich segensreich gewirkt, dass jene oft nur scheinbaren Verluste leicht verschmerzt werden konnten. Hierbei ist auch daran zu erinnern, dass in Amerika zahlreiche Eisenbahnen wegen Mangels an Verkehr wieder aufgegeben worden sind oder zeitweilig in Konkurs geriethen.

Auf dem Eriekanal sind die Frachtpreise stetig herabgegangen und haben im fortwährenden Wettbewerb mit der Eisenbahn den niedrigsten Betrag im Jahre 1895 mit 0,42 ₰ für 1 tkm auf dem Kanal und 1,03 ₰ für 1 tkm auf der Bahn erreicht. Dieser letztere Frachtsatz ist aber von den Bahnen nur vorübergehend eingeführt worden, um die Erweiterung des Eriekanals, über die im Jahre 1895 Beschluss gefasst wurde, als unnöthig erscheinen zu lassen. Trotz der durchschnittlich etwa um 30 % billigeren Fracht gelangte auf dem Kanal immer nur ein Theil — in neuerer Zeit 20—25 % — der beförderten Getreidemenge zur Abfuhr, hauptsächlich infolge der fünfmonatlichen Wintersperre.

Auf 290 000 km Eisenbahnen wurden im Jahre 1895 136 365 000 000 Gütertkm und 19 600 Personenkm geleistet, auf 5 413 km Wasserstrasse 1890 40 000 000 000 Gütertkm. Die Frachtkosten betrugen auf den Eisenbahnen durchschnittlich 2,43 ₰ für das Tonnenkilometer.

Jene Eisenbahnen, die mit den grossen Seen konkurrirten, mussten fortgesetzt sehr erhebliche Frachtermässigungen eintreten lassen, um die Konkurrenz zu bestehen. Diese Frachtermässigungen sind aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

	1865	1890	1895
Der Frachtsatz für 1 tkm betrug			
auf der Bahn	7,328 ₰	1,72 ₰	1,03 ₰
auf den Seen	1,28 „	0,32 „	0,16 „
Von dem Getreideversand Chicagos			
erfolgte auf den Seen	85,9 %	45,8 %	42 %
mit der Bahn	14,1 %	54,2 %	58 %

Thatsächlich ist es den betheiligten Eisenbahnen gelungen, infolge ihrer Frachtermässigungen den Getreideversand Chicagos immer mehr von den Seen abzulenken. Von den 2 300 000 t Getreide und Mehl, die vom 1. Mai bis 1. Dezember 1896 in Newyork eintrafen, wurden 71,36 % mit den Bahnen und 28,25 % auf dem Eriekanal und dem Hudson befördert.

Nachstehend eine Uebersicht von Symons über die Preise von Getreidefrachten von Chicago nach Newyork auf den verschiedenen Wegen.

Transportpreise usw. für Weizen von Chicago nach Newyork.

Jahr	für 1 tkm						1 t
	2 293 km See und Kanal mit Umladung in Buffalo	2 200 km See und Bahn mit Umladung in Buffalo	1 500 km Bahn allein Chicago-Newyork	1 500 km See allein Chicago-Buffalo	800 km Kanal und Fluss Buffalo-Newyork inkl. Beihilfe beim Einladen in Buffalo und Ausladen in Newyork	580 km Kanalgebühr	Einladen in Buffalo
	Pfennig						
1868	1,70	2,03	4,46	—	—	0,803	—
1874	1,02	1,20	2,97	0,38	1,91	0,520	184
1880	0,90	1,10	2,03	0,55	1,23	0,260	147
1881	0,56	0,73	1,49	0,31	0,90	—	130
1885	0,42	0,64	1,45	0,18	0,73	—	130
1895 billigstes Jahr	0,31	0,42	1,03	0,16	0,42	—	130
1896	0,45	0,47	1,24	0,14	0,71	—	130

Schon aus diesen wenigen Zahlen sieht man, welche Verbilligung der Frachtpreise durch den Wasserverkehr eingetreten ist, dass sie aber der Entwickelung des Eisenbahnverkehres keinen Schaden gebracht hat, da letzterer beständig in Zunahme begriffen ist.

Das Kanalnetz Pennsylvaniens und Newjerseys ist in der Zeit von 1816—1840 entstanden. Seit etwa 1833 wurden neben diesen Wasserstrassen die Eisenbahnen begründet und soweit die Kanäle bestehen blieben, sind sie doch in den Besitz und Betrieb der Eisenbahngesellschaften übergegangen. Diese haben den Kanalbetrieb, der fast durchweg mit Zugthieren bewirkt wird, durch Einrichtung von Doppelschleusen und Regelung des Verkehres nach Möglichkeit verbessert und die Frachtkosten soweit verbessert, als es bei den geringen Abmessungen der Fahrzeuge möglich erscheint. So konnte die Pennsylvania Canal Companie den Frachtpreis für den ganzen Hauptkanal und den Susquehannakanal von Nanticoke bis Havre de Grace auf 0,87 ₰ für 1 tkm herabbringen, indem sie je zwei zusammengekuppelte Boote von je 140 t Ladung in einem Zuge beförderte. Die Philadelphia und Readingeisenbahngesellschaft hat für den eigenen Betrieb des Schuylkillkanals nicht nur Boote, sondern auch Maulthiere beschafft, verpflegt sie in eigenen Ställen, befördert nach Bedarf Maulthiere und Treiber mit der Bahn zurück und arbeitet nach einem festgesetzten Fahrplan. Dadurch konnte sie den Transportpreis mit Booten von 190 t Tragfähigkeit auf durchschnittlich 0,85 ₰ für 1 km herabsetzen. Andere Verwaltungen haben derartige Betriebseinrichtungen nur theilweise eingeführt und damit nicht so günstige Ergebnisse erzielt.

Bücherschau.

— Das Gütertarifwesen im allgemeinen und die Staffeltarife im besonderen mit Hinblick auf die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung von Dr. jur. Th. Niggli. Bern, Michel & Büchler. 1898. 139 S.

Der zutreffenden Erwägung, dass nach dem bevorstehenden Uebergange zum Staatsbahnsystem auch in der Schweiz das Tarifwesen der Eisenbahnen die öffentliche Meinung mehr beschäftigen wird, als es bisher unter der Herrschaft des Privatbahnsystems der Fall war, ist die Entstehung der vorliegenden Abhandlung zu verdanken. In ihrem ersten Theile bietet sie einen kurzen Rückblick auf das, was „bis jetzt auf dem Gebiete des Gütertarifwesens in der Schweiz und anderwärts geschehen ist." Weiterhin beschäftigt sie sich in durchaus objektiver und wissenschaftlicher Weise mit der Frage, wie das Tarifwesen in Zukunft zweckmässig zu gestalten sei. Der Verfasser zeigt sich hierbei als ein überzeugter Anhänger der — schon jetzt in den meisten Ländern wenn nicht ausschliesslich herrschenden, so doch überwiegenden — Tarifbildung mit fallender Staffel. Er stützt sich dabei hauptsächlich auf die Ausführungen Ulrich's

in seiner bekannten Schrift „Staffeltarife und Wasserstrassen“, ohne selber wesentlich neues darüber vorzubringen. Zwar ist er der Meinung, dass auch der Staffeltarif seine Mängel habe und nicht das Endziel der Gütertarifentwickelung darstelle; es ist ihm aber nicht zweifelhaft, dass der Staffeltarif „noch auf lange Zeit hinaus eine hervorragende Stellung in den jetzigen Taxberechnungssystemen“ einnehmen wird. Kommt einmal die Zeit, sagt er (S. 87), „in welcher die Bahnen kein Anlagekapital mehr zu verzinsen und zu amortisiren haben und keine Reinerträgnisse mehr abliefern müssen, dann werden für die Tarifbildung wohl andere Grundsätze Platz greifen, bis dahin wird aber der Staffeltarif wahrscheinlich in allen Eisenbahnländern und für alle Transporte verwendet werden. Ja, es ist sehr wohl möglich, dass, wie sich die verschiedenen Staaten über eine gemeinsame Güterklassifikation, gemeinsame Benutzung des Rollmaterials u. s. f. haben einigen können, sich auch eine einheitliche, internationale Taxberechnung auf Grund des Staffelprinzipes aufstellen lassen wird, derart, dass die Abstaffelung nicht mehr an der Landesgrenze ein Ende finden, sondern durch das ganze Gebiet der Vertragsstaaten hindurch geführt werden wird.“

Den besten und einleuchtendsten Beweis für die Richtigkeit einer staffelförmigen Taxberechnungsweise erblickt der Verfasser in der Anwendung und Verbreitung der Staffeltarife in allen Eisenbahnstaaten. „Sowohl Staatsbahnverwaltungen, welche in ihrer Tarifpolitik eher durch Gründe allgemeiner, volkswirthschaftlicher Natur geleitet werden, als auch Privatgesellschaften, für welche der Erwerbscharakter der Bahn die Hauptrolle spielt, haben Staffeltarife eingeführt und scheinen mit deren Ergebnissen zufrieden zu sein.“

Den Freunden der Staffeltarife wird die übersichtliche und klare Abhandlung, obwohl sie dem Fachmann nicht viel Neues bringt, eine willkommene Gabe sein. Den Gegner wird sie erwünschten Anlass zur erneuten Nachprüfung ihrer Auffassung bieten.

— **Technisches Auskunftsbuch für das Jahr 1899.** Notizen, Tabellen, Regeln, Formeln, Gesetze, Verordnungen, Preise und Bezugsquellen auf dem Gebiete des Bau- und Ingenieurwesens in alphabetischer Anordnung von Hubert Joly. Mit 16 in den Text gedruckten Figuren. 6. Jahrgang. Leipzig. K. F. Köhler. Preis elegant in Leinwand gebunden, mit Goldaufdruck und Rothschnitt 8 ℳ.

Das Werk, von dem jetzt in sechs Jahren sechs Auflagen vorliegen, ist immer mehr zum unentbehrlichen Rathgeber geworden für Fabrikanten, Ingenieure, Baumeister, überhaupt alle, die sich auf technischen Gebieten, insbesondere über die Frage der Kosten, Rath holen wollen. Die alphabetische Anordnung erleichtert das Auffinden des gesuchten Gegenstandes, dessen bündigem erläuternden Text ausführliche Preisangaben unter Nennung einer Reihe von Bezugsquellen beigegeben sind.

— **Die Aktiengesellschaft unter dem neuen Aktiengesetz.** Von Dr. Hugo Alexander-Katz und Richard Dyhrenfurth. Berlin 1899. Preis 4 ℳ. Verlag von H. S. Hermann.

Die Arbeit ist nicht eine theoretische, sondern vielmehr in erster Linie für die betheiligten kaufmännischen Kreise bestimmt. Deshalb geht dem Buche eine Zusammenstellung der hauptsächlichsten Bestimmungen in den vorhandenen Statuten der Aktiengesellschaften voraus, welche auf Grund des neuen Gesetzes der Revision noch vor dem 1. Januar 1900 bedürfen. In knappen Worten sind dann das Wesen der Aktiengesellschaften und die verschiedenen Arten der Gründung dargestellt, worauf ein Normalstatut folgt, welches zur Uebersicht im blossen Text gegeben ist, während ein nochmaliger Abdruck mit sehr ausführlichen Anmerkungen begleitet ist, welche alles für den Kaufmann zum Handgebrauch Wissenswerthe geben und die insbesondere die Fassung des Normalstatutes und dessen vielfache Abweichungen gegen die bisher übliche umständliche Art derselben begründen. Von den Beigaben für den praktischen Handgebrauch sei nur noch die Besprechung der Stempelfragen sowie die vollständige Wiedergabe des Aktiengesetzes und der gesetzlichen Bestimmungen über das Emissionswesen hervorgehoben. Das Buch wird den Aktiengesellschaften und allen Interessenten deselben gerade jetzt besonders willkommen sein.

— **Bilder vom Rhein.** Von Eduard Sonne. Leipzig. Wilhelm Engelmann. 1898. Preis 2,50 ℳ, gebunden 3,50 ℳ.

Der Verfasser ist der bekannte Geheime Baurath Professor Sonne in Darmstadt, der hier ein Bild der Entwickelung rheinischer Städtekultur entwirft mit Hervorhebung der neueren Strombauverhältnisse und mit gelegentlicher Besprechung anderer technischen Fragen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 11,5 km lange Strecke Köln-Ehrenfeld-Poulheim der königlichen Eisenbahndirektion Köln, welche am 1. April d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anderweite Abgrenzung der Direktionsbezirke.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Aus dem Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion in Hannover ist am 1. April d. J. die Strecke Harburg H.-Cuxhaven mit den Stationen Harburg H., Harburg U. E., Hausbruch, Neugraben, Buxtehude, Neukloster, Horneburg, Dollern, Agathenburg, Stade, Himmelpforten, Hechthausen, Basbeck-Osten, Warstade-Hemmoor, Höftgrube, Cadenberge, Neuhaus a/O., Otterndorf, Altenbruch und Cuxhaven in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion in Altona, die Strecken: Löhne (ausschl.)-Osnabrück mit den Stationen Lüstringen, Wissingen, Westerhausen, Melle, Bruchmühlen, Bünde (Westfalen) und Kirchlengern und Kirchweyhe (ausschl.)-Sagehorn-Harburg H. (ausschl.) mit den Stationen Hittfeld, Klecken, Buchholz, Sprötze, Tostedt, Lauenbrück, Scheessel, Rotenburg (Hannover), Sottrum, Ottersberg und Sagehorn in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion in Münster i/W. übergegangen

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Vom 15 April d. J. ab führt die Station Beckum-Ennigerloh an der Bahnstrecke Löhne-Hamm die Bezeichnung Neubeckum und die Haltestelle Beetenbrück an der Bahnstrecke Hannover-Visselhövede die Bezeichnung Düsborn.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Die an der Bahnstrecke Borsdorf-Coswig gelegene Haltestelle Triebischthal bei Meissen führt vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung Meissen-Triebischthal.

Grossherzoglich badische Staatseisenbahnen. Vom 1. Mai d. J. ab wird die an der Bahnstrecke Mannheim-Rastatt-Wintersdorf gelegene Station Bulach die Bezeichnung Beiertheim führen.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen.

Zu dem Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen ist der I. Nachtrag herausgegeben worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1619 vom 8. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 12. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Strecke Rheine-Emden zwischen den Stationen Lingen und Meppen belegene Haltepunkt Geeste für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet.

Geeste ist von Lingen 9 km, von Meppen 11,3 km entfernt.

Münster i/W., den 8. April 1899. (1046)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Mit Genehmigung des königlichen Finanzministeriums wird der Stationsname Paunsdorf vom 1. Mai d. J. ab in

Paunsdorf=Stünz

abgeändert.

Dresden, den 4. April 1899. (1047)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Königliche Militäreisenbahn. Fahrplan vom 1. Mai 1899 ab.

Berlin-Jüterbog.										Jüterbog-Berlin.							
1 II. u. III. Kl.		101*) II. Kl.		3 II. u. III. Kl.		5 II. u. III. Kl.		Entfernung	Stationen	2 II. u. III. Kl.		4 II. u. III. Kl.		102*) II. Kl.		6 II. u. III. Kl.	
Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	km		Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt
	6.15		7.44		12.38		5.00	0,0	ab Berlin (Militär-Bahnh.) . . an	8.27		12.25		1.40		6.35	
6.28	6.29			12.50	12.51	5.13	5 14	7,5	Marienfelde	8.12	8.15	12.12	12.13			6.22	6.23
6.39	6.40			1.01	1.02	5.24	5.25	14,5	Mahlow	8.00	8.02	12.01	12.02			6.11	6.12
6.50	6.51			1.12	1.14	5.35	5.36	22,0	Rangsdorf	7.49	7.50	11.50	11.51			6.00	6.01
7.03	7.04	8.18	8.19	1.26	1.27	5.48	5.49	30,5	Zossen	7.36	7.37	11.37	11.38	1.05	1.06	5.47	5.48
7.11	7.12			1.34	1.35	5.56	5.57	35,0	Mellen	7.27	7.29	11.29	11.30			5.39	5.40
7.17	7.20	8.27	8.28	1.40	1.42	6.02	6.05	37,5	Rehagen=Clausdorf . . .	7.20	7.22	11.22	11.24	12.56	12.57	5.31	5.34
7.25	7.27	8.31	8.32	1.47	1.49	6.10	6.12	40,0	Sperenberg	7.13	7.15	11.15	11.17	12 52	12.53	5.23	5.26
7.35	7.37	8.39	8.40	1.57	1.58	6.20	6.22	45,5	Schiessplatz (Cummersdorf)	7.04	7.05	11.06	11.07	12.44	12.45	5.13	5.15
7.42	7.43			2.04	2.05	6.28	6.29	49,0	Schönefeld	6.58	6.59	10.59	11.00			5.06	5.07
7.51	7.52			2.14	2.15	6.38	6.39	56,0	Jänickendorf	6.49	6.50	10.49	10.50			4.56	4.57
7.58	7.59			2.21	2.22	6.45	6.46	60,0	Kolzenburg	6.42	6.43	10.42	10.43			4.49	4.50
8.06	8.07			2.29	2 30	6.53	6.54	65,0	Werder=Zinna†)	6.34	6.35	10.34	10.35			4.41	4.42
8.17		9.06		2.40		7.04		70,5	an Jüterbog (Militär-Bahnh.) . ab		6.25		10.25		12.18		4.32

Bemerkungen: Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends (6.00) bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens (5.59) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.

| Zug hält nicht.

†) Für Station Werder=Zinna gelten die Zeiten vom Tage der Betriebseröffnung ab.

*) Zug fällt Sonn- und Festtags aus.

Königliche Direktion der Militäreisenbahn. (1048)

4. Güterverkehr.

Für den Verkehr der Station Osterwald nach Altona, Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven, Geestemünde, Hamburg, Harburg H., Harburg U. E., Vegesack (Grohn), Brake, Elsfleth und Nordenham treten mit Gültigkeit vom 20. April d. J. für braune und grüne Hohlglaswaaren als: Wein-, Bier-, Likör- und Mineralwasserflaschen zur Ausfuhr über See ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 9. April 1899. (1049)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Warschauer Güterverkehr.

Der in dem Deutsch-Warschauer Gütertarif enthaltene Auszug aus den Verkehrsleitungsvorschriften wird dahin geändert, dass vom 15. April d. J. neuen Stils ab der Verkehr von der Station Grossenhain B. D. nach den Stationen Lodz der Lodzer Eisenbahn und Tomaszow der Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn über Alexandrowo gebildet werden wird.

Bromberg, den 7. April 1899. (1049 a)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.
Tarifheft 1 und 2.

Die am 1. Januar 1899 für die bayerische Station Geltendorf eingeführten Entfernungen und Frachtsätze galten bis jetzt nur zur Ermittelung von Entfernungen und Frachtsätzen für Stationen der bayerischen Lokalbahn Mering-Weilheim.

Nachdem die Station Geltendorf aber am 1. April d. J. für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet worden ist, entfällt mit Gültigkeit vom 15. April d. J. an diese Beschränkung und es sind daher von diesem Zeitpunkte an die Entfernungen und Frachtsätze für Geltendorf auch für den Ortsverkehr dieser Station anwendbar.

Dresden, den 12. April 1899. (1050)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen (normalspurige Linien).

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. an werden für die Beförderung von unverpackten Granitsteinen des Spezialtarifs III von Bautzen, Bischheim, Bischofswerda, Cunewalde, Demitz, Grosspostwitz, Kamenz, Neusalza=Spremberg, Niederneukirch, Oberneukirch, Schirgiswalde, Schmölln bei Bischofswerda, Sohland und Taubenheim nach Dresden=Neustadt Elbkai zum Elbumschlage nach Hamburg, Harburg und darüber hinaus die nachstehend aufgeführten Ausnahmefrachtsätze eingeführt.

Diese Ausnahmefrachtsätze gelten bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief und sie werden im Rückvergütungswege angewendet, gegen Einreichung der Originalfrachtbriefe bis und der Schiffsladescheine ab Dresden binnen längstens 6 Monaten nach Aufgabe der Sendungen.

Nach Dresden=Neustadt Elbkai
von

von	für 100 kg
Bautzen	0,20 M.
Bischheim	0,14 „
Bischofswerda	0,14 „
Cunewalde	0,22 „
Demitz	0,14 „
Grosspostwitz	0,21 „
Kamenz	0,18 „
Neusalza=Spremberg .	0,22 „
Niederneukirch . . .	0,18 „
Oberneukirch	0,19 „
Schirgiswalde	0,21 „
Schmölln b. Bischofswerda	0,14 „
Sohland	0,21 „
Taubenheim	0,22 „

Dresden, den 10. April 1899. (1051)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-pfälzischer Thierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. werden die Stationen Herxheim b. Landau und Offenbach a. d. Queich der pfälzischen Eisenbahnen in den Tarif vom 1. Oktober 1898 einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft. (1052)

St. Johann=Saarbrücken, 15. April 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für den Verkehr zwischen den Stationen Bacharach, Bingerbrück, Boppard, Capellen a/Rh, Niederheimbach, Oberwesel, Rhens, Salzig, St. Goar und Trechtingshausen des Direktionsbezirks Mainz und der Station Darmstadt Südbahnhof der Main-Neckar-Eisenbahn direkte Entfernungen und Frachtsätze in das Tarifheft I (alt) der Abtheilung D vom 1. Juli 1890 aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 8. April 1899. (1053)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband.

Theil II, Heft 1 und 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai treten für die Anwendung des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Eisen- und Eisenwaaren die nachstehenden, wesentlich vereinfachten Vorschriften in Geltung:

„Die Artikel, welche zu den Frachtsätzen dieses Ausnahmetarifs abgefertigt werden sollen, sind im Frachtbriefe nach ihrer handelsgebräuchlichen Benennung zu deklariren. Auch der Gebrauch einer Sammelbezeichnung, z. B. „Eisenwaaren", ist als Deklaration im Frachtbriefe zulässig, jedoch nur unter der Bedingung, dass hierbei die Bezeichnung der entsprechenden Serie des Artikelverzeichnisses beigesetzt werde.

Gegenstände, welche ihrer Beschaffenheit nach unzweifelhaft den Artikeln dieses Ausnahmetarifs beizuzählen sind, im Frachtbriefe jedoch nicht gemäss den vorstehenden Bestimmungen deklarirt sind, werden zu den Frachtsätzen der entsprechenden Abtheilung der Serie C abgefertigt."

Breslau, den 31. März 1899. (1054)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Zu Theil IV Heft 1 vom 1. Januar 1894 gelangt mit Gültigkeit vom 1. Mai Nachtrag VI zur Einführung. Derselbe enthält: Ergänzung des Titelblattes, des Vorwortes und der Besonderen Bestimmungen für Holz, Ergänzung und Aenderung der Tariftabellen I und II für Holz, Frachtsätze für die Beförderung von Holz im Verkehre zwischen Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen und der Salzkammergut-Lokalbahn, ferner Stationsnamenänderung.

München, den 7. April 1899. (1055)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch - linksrheinischer Güterverkehr (Gruppen V/VIII).

Mit Gültigkeit vom 24. Mai d. J. wird die in der Kilometertafel I aufgeführte Anstossentfernung Vitzenburg-Reinsdorf von 23 auf 27 km erhöht.

Köln, den 11. April 1899. (1056)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgüterverkehr.

Im Verkehr mit der bayerischen Station Lichtenfels, soweit dafür Tarifentfernungen vorgesehen sind, kommen die für Lichtenfels im nordwestdeutsch-mitteldeutschen Tarife vom 1. April 1899 enthaltenen Entfernungen mit sofortiger Gültigkeit gleichfalls zur Anwendung.

Hannover, den 11. April 1899. (1057)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 15. d. Mts. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 der Nachtrag V, welcher u. a. neue Frachtsätze nach den Stationen Ennigerloh, Freckenhorst und Westkirchen der westfälischen Landeseisenbahn, sowie von unserer Station Ruhrort Rhein enthält und bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist. Die Frachtsätze nach Freckenhorst und Westkirchen gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr.

Essen, den 11. April 1899. (1058)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Am 1. Mai d. J. treten für den Verkehr zwischen Landsberg a. W. Brückenvorstadt, Station des Direktionsbezirks Bromberg, und den an den Strecken Rosswiese-Rogsen, Schmagorei-Betsche, Neudorf-Mauche - Deutsch-Wilke des Direktionsbezirks Posen gelegenen Stationen einerseits, sowie den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits anderweite Entfernungen und Frachtsätze bezw. neue Frachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe derselben ertheilen die vorgenannten Stationen Auskunft.

Danzig, den 10. April 1899. (1059)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen.

Aufhebung der Verkehrseinstellung auf der Wr. Verbindungsbahn und der für diese Zeit bewilligten temporären Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen.

Unter Bezugnahme auf die sub Zahl 10512 ex 1899 verlautbarte Kundmachung wird hiermit bekannt gegeben, dass die Verkehrseinstellung auf der Wr. Verbindungsbahn aus Anlass des Umbaues der Station Wien Hauptzollamt mit 31. März 1899 behoben und daher der aus diesem Anlasse eingeführte Hilfsroutenverkehr eingestellt wird.

Demgemäss treten die mit Erlass des k. k. Eisenbahnministerium Zahl 5042/16 vom 6. Februar 1899 für die Dauer des Hilfsroutenverkehres bewilligten temporären Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen von diesem Zeitpunkte an ausser Kraft und haben in Hinkunft die normalen, für den Verkehr auf der Wr. Verbindungsbahn verlautbarten Zuschlagsfristen wieder Anwendung zu finden. (1060)

Die k. k. Staatsbahndirektion Wien,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Holz des Ausnahmetarifes 2 A treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Synowódzko wyzne	221 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Synowódzko wyzne	216 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Synowódzko wyzne	246 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 8. April 1899. (1061)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Holz des Aus.-Tar. Nr. 3b im Rückvergütungswege treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Bednarów	172 ₰
„ Bogdanówka - Kamionka	184 „
„ Bolechów	165 „
„ Boryslaw	165 „
„ Brody	184 „
„ Buczacz	184 „
„ Czernowitz	184 „
„ Czortków	184 „
„ Dolina	165 „
„ Hadikfalva	184 „
„ Hatna	184 „
„ Hliboka	184 „
„ Kalusz	169 „
„ Komancza	165 „
„ Krasne	184 „
„ Krechowice	167 „
„ Lawoczne	169 „
„ Lemberg	165 „
„ Lubience	165 „
„ Lupków	165 „
„ Macymówka	184 „
„ Mikuliczyn	184 „
„ Nadworna	184 „
„ Nepolokoutz	184 „
„ Ozydów	184 „
„ Ottynia	178 „
„ Podwoloczyska	184 „
„ Sambor	165 „
„ Skole	165 „
„ Stanislau	174 „
„ Stryj	165 „
„ Synowódzko wyzne	165 „
„ Tarnopol	184 „
„ Tlumacz - Palahicze	184 „
„ Ustrzyki	165 „
„ Worochta	184 „
„ Woronienka	184 „
„ Zablotce	184 „
„ Zadwórze	182 „
„ Zagórz	165 „
„ Zborów	184 „
„ Zloczów	184 „

Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich vorstehende Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg. Für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 25 ₰ für 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Hierdurch wird gleichzeitig die in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 7 vom 25. Januar 1899 Post 253 enthaltene Kundmachung ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 8. April 1899. (1062)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 1.)

Aenderung der Anwendungsbestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 1 (Güter aller Art) und der besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 (Eisen und Eisenwaaren etc.).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1899 ist Punkt 2 der „Besonderen Bestimmungen" des Ausnahmetarifes Nr. 1, Seite 69, nach welchem die Anwendung dieses Ausnahmetarifes im Frachtbriefe vom Absender ausdrücklich verlangt werden muss, zu streichen. Ferner ist im Nachtrage I auf Seite 72 Ziffer 7 (Ausnahmetarif Nr. 3) im Artikelverzeichnisse nach „Drahtseile" einzusetzen: „Drahtlitzen, Drahtgeflechte, Ketten eiserne und stählerne, eiserne Nägel", dagegen zu streichen: „eiserne Ketten und Nägel". Weiter sind auf Seite 73 Ziffer 1—5 die „Besonderen Bestimmungen" zu streichen. An deren Stelle tritt nachstehende Fassung:

Besondere Bestimmungen.

1. Die Artikel, welche zu den Frachtsätzen dieses Ausnahmetarifes abgefertigt werden sollen, sind im Frachtbriefe nach deren handelsgebräuchlichen Benennung zu deklariren. Auch der Gebrauch einer Sammelbezeichnung, z. B. „Eisenwaaren", ist als Deklaration im Frachtbriefe zulässig, jedoch nur unter der Bedingung, dass hierbei die Bezeichnung der entsprechenden Serie des Artikelverzeichnisses beigesetzt wird.

   Für Sendungen von Gegenständen, welche ihrer Beschaffenheit nach unzweifelhaft den Artikeln dieses Ausnahmetarifes beizuzählen, im Frachtbrief jedoch nicht völlig gemäss den vorstehenden Bestimmungen deklarirt sind, gelangen die Frachtsätze der Serie C zur Anwendung.
2. Die Frachtsätze der Abtheilung a werden bei Aufgabe in beliebigen Mengen unter 5 000 kg,
   die Frachtsätze der Abtheilung b bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen,
   die Frachtsätze der Abtheilung c bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
   bezw. bei Zahlung der Fracht für die vorbezeichneten Gewichtsmengen für den Frachtbrief und Wagen berechnet.
3. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes gelangen nur für Gegenstände bis zur Länge von 6,3 m und für Gegenstände über 6,3 m Länge nur dann zur Anwendung:
   a) wenn zu deren Beförderung nur ein Wagen verwendet wird oder
   b) wenn zur Verladung der Sendung zwar mehr als ein Wagen erforderlich ist, die Fracht jedoch für je 10 000 kg für jeden verwendeten Wagen bezahlt wird.
4. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes haben nur für Sendungen in der Richtung nach Rumänien Gültigkeit.
5. In Rumänien wird das Abladen der auf Grund der Frachtsätze der Abtheilungen a und b, sowie der Abtheilung C c abgefertigten Sendungen von der Bahn besorgt, insoweit es sich nicht um Kolli handelt, welche laut der Bestimmungen des Lokaltarifes vom Versender bezw. Empfänger auf- und abzuladen sind.

   Das Abladen der auf Grund der Frachtsätze der Abtheilungen A c und B c abgefertigten Sendungen ist Sache der Parteien.

Wien, am 10. April 1899. (1063)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg.

Aenderung der Anwendungsbestimmungen des Ausnahme-Tarifes Nr. 1 (Güter aller Art) und der besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 (Eisen und Eisenwaaren etc.).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1899 ist auf Seite 23 Punkt 2 der „Besonderen Bestimmungen" des Ausnahmetarifes Nr. 1, nach welchem die Anwendung dieses Ausnahmetarifes im Frachtbriefe vom Absender ausdrücklich verlangt werden muss, zu streichen. Ferner ist im Nachtrage I, Ausnahmetarif Nr. 3, Seite 7 Ziffer 7 des Artikelverzeichnisses nach „Drahtseile" einzusetzen; „Drahtlitzen, Drahtgeflechte, Ketten eiserne und stählerne, eiserne Nägel", dagegen zu streichen: „eiserne Ketten und Nägel". Weiters sind auf Seite 8—9 Ziffer 1—5 die „Besonderen Bestimmungen" zu streichen. An deren Stelle tritt nachstehende Fassung:

Besondere Bestimmungen.

1. Die Artikel, welche zu den Frachtsätzen dieses Ausnahmetarifes abgefertigt werden sollen, sind im Frachtbriefe nach deren handelsgebräuchlichen Benennung zu deklariren. Auch der Gebrauch einer Sammelbezeichnung, z. B. „Eisenwaaren" ist als Deklaration im Frachtbriefe zulässig, jedoch nur unter der Bedingung, dass hierbei die Bezeichnung der entsprechenden Serie des Artikelverzeichnisses beigesetzt wird.

   Für Sendungen von Gegenständen, welche ihrer Beschaffenheit nach unzweifelhaft den Artikeln dieses Ausnahmetarifes beizuzählen, im Frachtbriefe jedoch nicht völlig gemäss den vorstehenden Bestimmungen deklarirt sind, gelangen die Frachtsätze der Serie C zur Anwendung.
2. Die Frachtsätze der Abtheilung I werden bei Aufgabe in beliebigen Mengen unter 5 000 kg,
   die Frachtsätze der Abtheilung II bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen,
   die Frachtsätze der Abtheilung III bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen,
   bezw. bei Zahlung der Fracht für die vorbezeichneten Gewichtsmengen für den Frachtbrief und Wagen berechnet
3. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes gelangen nur für Gegenstände bis zur Länge von 6,3 m und für Gegenstände über 6,3 m Länge nur dann zur Anwendung:
   a) wenn zu deren Beförderung nur ein Wagen verwendet wird oder
   b) wenn zur Verladung der Sendung zwar mehr als ein Wagen erforderlich ist, die Fracht jedoch für je 10 000 kg für jeden verwendeten Wagen bezahlt wird.
4. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes haben nur für Sendungen in der Richtung nach Rumänien Gültigkeit.
5. In Rumänien wird das Abladen der auf Grund der Frachtsätze der Abtheilungen I und II, sowie der Abtheilung C III abgefertigten Sendungen von der Bahn besorgt, insoweit es sich nicht um Kolli handelt, welche laut der Bestimmungen des Lokaltarifes vom Versender, bezw. Empfänger auf- und abzuladen sind.

   Das Abladen der auf Grund der Frachtsätze der Abtheilung A III und B III abgefertigten Sendungen ist Sache der Parteien.

Wien, am 10. April 1899. (1064)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Verband.

(Reexpeditionsbegünstigung im Lagerhause der Anglo-österreichischen Bank in Prag.)

Für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Mahlprodukte und Malz wird bis auf weiteres die Reexpedition im Lagerhause der Anglo-österreichischen Bank in Prag unter nachstehenden Bedingungen gewährt:

Für den Verkehr nach sächsischen Stationen der Strecke Tetschen bis Dresden-Altstadt sowie Dresden-Neustadt und Dresden-Friedrichstadt von Stationen der österr. Nordwestbahn und zwar der Strecken: Lissa bis Stockerau, Gross-Wossek bis Mittelwalde (exkl. der Station Königgrätz), Neubydschow bis Wostromer, Geiersberg bis Wildenschwert und Deutschbrod bis Opatowitz (exkl. der Station Pardubitz).

Dieses Zugeständniss gilt im Rückvergütungswege und es ist der Anspruch auf Herstellung des direkten Frachtsatzes innerhalb dreier Monate, vom Tage der Weitersendung gerechnet, unter Vorlage des Originalfrachtbriefes bis zur Einlagerungsstation und des Frachtbriefduplikates über die Weitersendung, sowie einer bahnämtlichen Bestätigung über die Identität der Sendung geltend zu machen.

Als Reexpeditionsfrist gilt ein Zeitraum von zwölf Monaten.

Wien, am 7. April 1899. (1065)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Einführung des Nachtrages II zum Personentarif, Theil II, Heft 1.

Mit 1. Mai 1899 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 1. Januar 1898 an gültigen Tarif, Theil II, Heft 1 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den österr. Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält geänderte Preise für einfache Schnellzugsfahrkarten

III. Klasse zwischen Wien einerseits und den Stationen der Strecken Maria-Rast-Franzensfeste und Kufstein-Avio andererseits über Marburg.

Exemplare dieses Nachtrages sind ab 20. April 1899 zum Preise von 30 Hellern pro Stück bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien erhältlich. (1066)

6. Generalversammlungen.

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der Sonnabend, den 29. April 1899, um 10 Uhr Vormittags im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (I. Eschenbachgasse 9) stattfindenden

42. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1898.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss pro 1898.
3. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
4. Wahl des Revisionsausschusses.
5. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maassgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 21. April 1899 in Wien bei der k. k. privilegirten österreichischen Länderbank, in Graz bei der Wechselstube der steiermärkischen Escomptebank, in Lemberg bei der galizischen Aktienhypothekenbank, in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen dieser Bank, in Berln bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank oder der Nationalbank für Deutschland, in Frankfurt a/M. bei der Deutschen Vereinsbank, in Stuttgart bei der württembergischen Vereinsbank, in Paris bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in London bei der Anglo-Austrianbank mittelst doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blanquette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 10. April 1899. (1067)
Der Verwaltungsrath.

7. Verdingungen.

Die Anlieferung von 8 500 Stück Glühkörpern zur Gasglühlichtbeleuchtung soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen Einsendung von 0,50 ℳ. in Baar bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von 8 500 Stück Glühkörpern zur Gasglühlichtbeleuchtung“

versehen zu dem auf

Montag, den 1. Mai 1899, Vormittags 11 Uhr

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1899. (1068)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von inländ. Braunkohlenbrikets bezw. böhmischen Stückbraunkohlen.

Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1899 erforderlichen 1 780 t inländischen Braunkohlenbrikets bezw. böhmischen Stückbraunkohlen zur Zimmerheizung soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1—10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

2. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr

im Verwaltungsgebäude, Knochenhauer-uferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. Mai 1899.

Magdeburg, den 5. April 1899. (1069)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 23 500 cbm Naturkies für die Anschlussstrecke Rummelsburg-Kaulsdorf soll im Wege öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind bis Sonnabend, den 22. April 1899, Vormittags 11 Uhr postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4 Zimmer 348 einzureichen.

Angebotshefte sind in unserem Centralbüreau Zimmer 416 einzusehen bezw. von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ. in baar, nicht in Briefmarken zu beziehen.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Berlin, den 8. April 1899. (1070)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung, Aufstellung und der Anstrich der eisernen Unterbauten für die Ueberführung der Vorortgleise der Anhalter Bahn über den Landwehrkanal, das Schöneberger Ufer und die Königin Augustastrasse in Berlin im Gewicht von etwa 460 t Flusseisen, 10 t Stahlguss und 8,5 t Gussstahl soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 29. April 1899, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 416, einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 5 ℳ. in Baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 8. April 1899. (1071)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlen- und Kokslieferung.

Vom 1. Juni d. J. bis mit 31. Mai 1900 sind an Kohlen und Koks zu liefern:
rund 540 000 t für Lokomotivheizung,
rund 67 000 t für Werkstättenzwecke und zur Lokalheizung, sowie für Gasanstalten und für das Elektrizitätswerk in Dresden.

Angebote sind bis zum 28. April 1899, Abends 6 Uhr, hier einzureichen und findet die Eröffnung derselben am 29. April, Vorm. 10 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter statt.

Die Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten ausschliesslich zu benutzenden Vordruckbogen können vom Betriebsmaschinenbüreau der königlichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen in Dresden, oder von der Werkstätteninspektion in Chemnitz, oder von der Maschineninspektion in Zwickau bezogen werden.

Dresden, den 8. April 1899. (1072)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Wir beabsichtigen, die Lieferung nachfolgenden Kleineisenzeugs auf dem Wege öffentlicher Ausschreibung zu vergeben:

1. 50 t Doppelwinkellaschen mit 6 Löchern, Normalprofil,
2. 20 t Unterlagsplatten für Stossschwellen mit Neigung, Normalprofil,
3. 100 t Unterlagsplatten für Mittelschwellen, Normalprofil,
4. 30 t Schwellenschrauben in Leinöl gekocht,
5. 300 Stück Innenlaschen, Normalprofil auf Holzschwellen.

Die maassgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können gegen postfreie Einsendung von 1,00 ℳ. in Briefmarken der deutschen Reichspost von unserem Materialienbüreau (Verwaltungsgebäude an der Karlstrasse) hierselbst, bezogen werden.

Die Lieferung der Materialien hat spätestens bis zum 1. September, die erste Hälfte möglichst schon bis zum 1. August d. J. zu erfolgen.

Der Zuschlag wird bis zum 16. Mai d. J. ertheilt werden.

Bezügliche Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Kleineisenzeug“ sind verschlossen und postfrei bis zum 1. Mai d. J., Vorm. 11 Uhr, an uns einzusenden.

Oldenburg, den 11. April 1899. (1073)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines flusseisernen Wasserbehälters von 150 cbm Inhalt nebst Wasserleitungsröhren für die Wasserstation auf Bahnhof Brandenburg a/H. soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden. Das Verdingungsheft nebst Zeichnungen kann bei der Eisenbahn-Betriebsinspektion 7 — Berlin W., Potsdamerplatz 4—6 eingesehen und soweit der Vorrath reicht, gegen Einsendung von 2 ℳ. in baar bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 29. April d. J., Vormittags 11 Uhr an die unterzeichnete, in demselben Hause befindliche Betriebsinspektion 14 postfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (1074)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 14.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 30. | 19. April 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Die Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen im japanischen Unterhause.

(Originalkorrespondenz aus Japan.)

Unsere früheren Mittheilungen aus Japan zu dieser Tagesfrage *) können wir heute dahin ergänzen, dass im Unterhause eine von zahlreichen Abgeordneten der konstitutionellen Partei unterzeichnete Petition, die der Regierung die Verstaatlichung der wichtigsten Privatbahnen Japans empfiehlt, in der Sitzung vom 9. Februar d. J. mit einer schwachen Mehrheit angenommen worden ist. Da die Art und Weise, wie solche Fragen im Parlament behandelt werden, für die Beurtheilung des geistigen Niveaus eines Volkes immerhin einen gewissen Maassstab abgibt und besonders für das heutige Japan und seine Eisenbahnverhältnisse charakteristisch ist, so wird es unseren Lesern vielleicht nicht unwillkommen sein, wenn wir über den Vorgang etwas eingehender berichten.

Die Frage der Uebertragung der wichtigeren Privatbahnen an den Staat war in Japan neuerdings, besonders seit dem allgemeinen Darniederliegen von Handel und Industrie, das der „Gründerzeit" nach dem Kriege mit China folgte, nicht mehr von der Tagesordnung der politischen Parteien verschwunden. Nachdem kürzlich ein von der konstitutionellen Partei gebildeter allgemeiner Ausschuss den Beschluss gefasst hatte, die Frage womöglich noch in dieser Sitzungsperiode zum Gegenstande einer Erörterung im Reichstage zu machen, wurden Verhandlungen mit der Partei der Nationalunionisten, der Satsumagruppe und dem Hiyoshiklub angeknüpft, aus denen sich ergab, dass der Antrag auch bei einigen Mitgliedern der Fortschrittspartei Unterstützung finden würde. Durch eine dahin zielende, von einem Theil oder selbst von beiden Theilen der Landesvertretung ausgehende Petition oder Resolution, mit wie grosser Mehrheit sie auch beschlossen würde, war freilich noch kein bestimmter Zwang auf die Regierung auszuüben; indess gab man sich der Hoffnung hin, man werde dadurch das Kabinet wenigstens zu einem allgemeinen einleitenden Schritte, etwa zur Ernennung eines vorbereitenden Ausschusses u. dergl. veranlassen können.

In der Sitzung des Unterhauses vom 9. Februar d. J. gelangte die kurze Eingabe zur Verlesung, des Inhaltes, dass die wesentlichsten Verkehrsmittel des Landes zum Staatseigenthum gemacht werden sollten und die Regierung daher ersucht werde, dem Reichstage geeignete Vorlage in Bezug auf die Verstaatlichung der wichtigsten Privatbahnen zugehen zu lassen. Zunächst gab ein Abgeordneter sein Befremden darüber zu erkennen, dass bei solcher Gelegenheit die betheiligten Ressortminister durch Abwesenheit glänzten, worauf ihm entgegengehalten wurde, dass es sich vorläufig noch nicht um eine Aeusserung der Regierung zu der beabsichtigten Kundgebung handle und eine solche daher zur Zeit auch nicht erwartet werden könne. Alsdann betrat der Abg. Kuribara die Rednerbühne und gab in anderthalbstündigem Vortrage eine ausführliche Begründung der Eingabe. Er verwahrte sich zunächst gegen die Ansicht, als ob man etwa nur Opportunitätspolitik treibe, um damit dem heimischen Geldmarkte neues Leben einzuflössen oder die augenblickliche Nothlage des Handels und der Industrie zu erleichtern. Der Plan fusse vielmehr auf der Ueberzeugung, dass alle Verkehrsmittel am besten in der Hand des Staates seien, nicht nur um der Gleichmässigkeit willen, sondern auch weil diese für den materiellen Fortschritt des Volkes so wesentlichen Werkzeuge den Händen der Privatspekulation entzogen werden müssten. Ein anderer starker Beweggrund in der Sache beruhe auf strategischen Rücksichten; Japan betreibe jetzt energisch die Organisation und Vermehrung seines Landheeres, aber diese Maassregel sei nutzlos, solange man nicht auch für das geeignete Transportmittel für die Armee sorge. Jeder Theil des Reiches müsse in das Eisenbahnnetz einbezogen werden; der Bau von Eisenbahnen in Japan habe zwar schon

*) Nr. 87 S. 1343 Jahrg. 1898 d. Ztg.

viel Kapital angezogen und festgelegt, und bilde ein beliebtes Feld der Unternehmung; die Privatgesellschaften aber fragten natürlich wenig nach strategischen Rücksichten, sondern sehen nur auf finanziellen Erfolg; kein Wunder also, dass bisher für alle eine gute Rente versprechenden Linien sich noch immer rasch ein Unternehmer gefunden habe, während für den Staat die, wenn auch strategisch wichtigen, so doch wirthschaftlich unvortheilhaften Linien übrig blieben. Die Folge dieser ungerechten Vertheilung sei, dass das Land für die Staatsbahnlinien noch Steuern aufbringen müsse, während der reiche Gewinn aus den gut rentirenden Privatbahnen in die Tasche einer beschränkten Minderheit fliesse. Ein weiterer Gesichtspunkt der hinsichtlich der Verwendung der Bahnen zu militärischen Zwecken für die Verstaatlichung spreche, sei der, dass man sich auf die Maassregeln der Privatbahnen in militärischer Beziehung nicht mit Sicherheit verlassen und nicht bestimmt darauf rechnen könne, im Augenblicke der Gefahr unumschränkt über die Privatbahnen zu verfügen; die gesetzlichen Anforderungen seien zwar sehr nützlich, aber man dürfe dem wirklichen Ergebniss solcher Verhandlungen nicht allzu sicher trauen. In westlichen Ländern könne man auf den Bahnen täglich 48 Züge durchbringen, auf den japanischen Bahnen aber nur 12. Um ein Armeekorps zu befördern, seien 96 Züge erforderlich, und während man dafür in den Ländern des Occidents 2 Tage Zeit brauche, seien in Japan für die gleiche Transportleistung etwa 8 Tage erforderlich. Im Kriege gegen China seien diese Mängel klar zu Tage getreten, wenn auch die Eigenthümer der Privatbahnen in ihrem Patriotimus alles daran gesetzt hätten, um die Behörden in der Ausübung des Dienstes auf den Eisenbahnen zu unterstützen. Es sei eine ganz vergebliche Hoffnung, dass Privatgesellschaften ihre Eisenbahnen so ausrüsten würden, wie es erforderlich sei, wenn allen Ansprüchen im Falle eines grossen Krieges thatsächlich entsprochen werden solle. Dies habe man im Abendlande auch wohl erkannt und deshalb hätten — mit Ausnahme von England und Nordamerika, wo besondere Verhältnisse vorliegen — fast alle westlichen Staaten den Staatsbahngedanken durchgeführt. Wenn man etwa glaube, das Privatbahnsystem biete irgend eine Gewähr bei einem feindlichen Einfalle, als ob der Feind, der natürlich von den Staatsbahnen sogleich Besitz ergreife, die Privatbahnen als neutrales Besitzthum schonen werde, so sei das irrig, denn so feine Unterschiede mache der Feind keinenfalls.

In Bezug auf die wirthschaftliche Seite der Frage werde von vielen bezweifelt, dass die Staatsbeamten befähigt seien, einer so grossen Geschäfts- und Betriebsverwaltung erfolgreich vorzustehen; man behauptet, alle Versuche dieser Art seien an der Unwirthschaftlichkeit der Sache und an der Unfähigkeit und Schwerfälligkeit des Beamtenkörpers gescheitert. Um diese Besorgniss zu zerstreuen, gab der Redner eine Zusammenstellung der Betriebsausgaben von Staats- und Privatbahnen verschiedener Länder, die sämmtlich mit Ausnahme von Frankreich für die Staatsbahnen geringere Sätze aufweisen, als für die Privatbahnen. Für Japan wurden folgende Zahlen für die Betriebskosten — in Prozenten der Einnahmen — angeführt:

	im Jahre		
	1895	1896	1897
bei den Staatsbahnen	36,9	46,1	49,2
bei der japanischen Eisenbahngesellschaft .	40,04	41,8	44,7
„ „ Kobu- „ .	36,6	38,3	42,9
„ „ Sanyo- „ .	41,6	34,1	40,2
„ „ Kiushiu- „ .	34,4	35,8	42,6

Diese Zahlen seien für die Privatbahnen allerdings anscheinend günstiger, als für die Staatsbahnen, aber man dürfe dabei nicht übersehen, dass bei letzteren die Kosten für das Eisenbahnamt (zur Beaufsichtigung der Privatbahnen) mit einbegriffen seien, und dass die Staatsbahn ihre Linien und Betriebsmittel in einem wesentlich besseren Zustande halte, als die meisten Privatbahnen. Die Aufwendungen für Ausbesserungen wurden für das Jahr 1897, auf die Meile (englisch) bezogen, angegeben:

bei den Staatsbahnen	zu 44 Sen*)
„ der japanischen Eisenbahngesellschaft	„ 25 „
„ „ Sanyo- „	„ 8 „
„ „ Kiushiu- „	„ 14 „

Selbstverständlich könnten die Betriebs- und Verwaltungsausgaben erheblich ermässigt werden, wenn man zahlreiche kleinere Privatbahnverwaltungen zu einer einzigen grossen Gesammtfirma verschmelzen würde, was überhaupt, wie die Erfahrung in vielen Ländern gezeigt habe, wesentlich wirthschaftliche Vortheile gewähre.

Der Redner ging dann dazu über, im einzelnen nachzuweisen, in wie weit das in den bisher vollendeten oder noch im Bau begriffenen Staatsbahnen Japans angelegte Kapital sich als nutzbringend für das Gemeinwohl des Landes erwiesen habe, und knüpfte an das in dieser Richtung gewonnene günstige Ergebniss die Mahnung, mit der Verstaatlichung ungesäumt vorzugehen, da die Durchführung um so schwieriger werden würde, je länger man damit zögere; wenn mancher die Zeit hierfür noch nicht reif erachtete, so gebe er zu bedenken, dass die Besitzer der Privatbahnaktien, was für das Zustandekommen der ganzen Sache sehr wesentlich sei, jetzt leichter mit sich reden lassen würden, als einige Jahre später. In England und Nordamerika z. B. sei jetzt kaum Aussicht, in dieser Beziehung annehmbare Bedingungen von den Aktionären der Privatbahnen zu erhalten, während sie vor 40 oder 50 Jahren viel gefügiger gewesen wären. Von Bedeutung sei es ferner, dass mit dem Inkrafttreten der neuen Verträge, im Juli d. J., ein lebhafter Fremdenzuzug in das Land zu erwarten sei; wenn aber die Ausländer erst einmal in weiterem Umfange ihre Kapitalien in Eisenbahnwerthen angelegt hätten, so würde es noch schwerer für den Staat werden, von ihnen dieselben günstigen Bedingungen, wie von den Eingeborenen des Landes, bei einer Verstaatlichung der Bahnen zu erlangen. Schon jetzt werde von starken Verkäufen gewisser Bahnaktien in ausländische Hände gesprochen; wenn man das so weiter geschehen lasse, so würden künftig Vorstellungen im Parlament, wie die gegenwärtige, zwecklos sein. Man solle sich doch die Erfahrung anderer Länder zu nutze machen; als Frankreich seine Bahnen verstaatlichen wollte, ergab sich, dass der Eisenbahnaktienbesitz zum grössten Theil in den Händen englischer Kapitalisten war und man hätte ein Drittel über den Preis bezahlen und den Ueberschuss der Bahnen für 90 Jahre preisgeben müssen. Im gleichen Falle fand Oesterreich seinen Eisenbahnaktienbesitz in den Händen französischer Finanzleute und war genöthigt, das Dreifache der Anlagekosten als Kaufpreis der Bahnen zu bezahlen. Nach solchen Vorgängen dürfe man nicht säumen, mit der Maassregel endgültig vorzugehen. Thatsächlich habe man auch in Japan von vornherein an einen späteren Uebergang zum Staatsbahnsystem wohl gedacht, denn bei der Konzessionirung sei bestimmt, dass nach Ablauf von 25 Jahren der Staat das Recht habe, die Privatbahnen zu erwerben, zu einem Preise, der dem durchschnittlichen Marktwerthe der Aktien in den letzten fünf Jahren entspreche. Es sei daher nur zu erwägen, ob man diesen Grundsatz sofort zur Anwendung bringen oder erst noch den Ablauf der gesetzlichen Frist von 25 Jahren abwarten solle.

Dies brachte den Redner zu dem letzten Punkte seines Vortrages, nämlich zur Methode der Durchführung der Verstaatlichung. Die Bestimmung des Kaufpreises der Bahnen nach dem Marktwerthe der Aktien erklärte Redner für bedenklich, weil, wie ja zur Genüge bekannt, dieser Werth in hohem Maasse von der Spekulation beeinflusst werden könne. So seien z. B. die Aktien einer Bahn — der Tankobahn**) — neuerdings seit dem Bekanntwerden des Verstaatlichungsplanes von 18 auf 30 % gestiegen. In ähnlicher Weise könne man also auch die Aktien

*) 100 Sen = 1 Yen = 2,10 ℳ. nach dem augenblicklichen Kurse.

**) Die grösste Privatbahngesellschaft auf der Insel Hokkaido oder Yesso.

anderer Bahnen auf dem Markte in die Höhe treiben und so dem Staate Opfer von Millionen auferlegen. Als eine bessere Methode empfehle er das in Europa angewendete Verfahren, darin bestehend, dass der Reingewinn der Bahnen im Durchschnitt der letzten drei Jahre ermittelt und mit einer festen Zahl, die zwischen 20 und 25 liege, multiplizirt wird. Dieser Grundsatz könne natürlich bei Bahnen, die noch im Bau sind oder keine Dividende vertheilt haben, nicht zur Anwendung kommen, solche müsse man vielmehr nach dem thatsächlich verwendeten Anlagekapital bewerthen. Wegen der erforderlichen Baarzahlung werde vielfach von einer auswärtigen Anleihe gesprochen und behauptet, das plötzliche Einströmen von so viel Kapital müsse eine grosse wirthschaftliche Störung bewirken. Indessen werde nach Ansicht des Redners zu derartigen Maassnahmen kein Zwang vorliegen, der Staat habe vielmehr einfach an die Stelle der bisherigen Aktienbesitzer zu treten und Staatsschuldverschreibungen für die umzutauschenden Aktien auszugeben, so dass keinerlei wirthschaftliche Krisis zu befürchten sei. Die thatsächlichen Finanzverhältnisse der wichtigsten Privatbahnen wurden nun wie folgt dargelegt: Es betrug im Durchschnitt der letzten drei Jahre:

	das Anlagekapital Yen	der Reingewinn Yen
bei der japanischen Eisenbahngesellschaft	42 000 200	3 596 787
„ „ Sanyo- „	35 840 000	1 331 868
„ „ Kiushiu- „	21 128 132	1 932 801
„ „ Kobu- „	1 710 000	211 988
im ganzen	100 678 332	7 073 444

Je nachdem der Multiplikator, — entsprechend einem Zinsfusse von 5 oder 4 % — zu 20 oder 25 angenommen wird, ergebe sich danach ein Kaufpreis von rund 140 000 000 oder 176 000 000 Yen. Es werde wohl keinen Schwierigkeiten begegnen, auf der Grundlage eines Multiplikators von 20 zu einer Verständigung mit den Aktionären zu gelangen. Wegen der befürchteten Einwirkung auf den Marktpreis der Staatspapiere sei daran zu erinnern, dass zur Ausführung des nach dem Kriege aufgestellten Programmes und zur Vollendung rückständiger Eisenbahnbauten unter allen Umständen Anleihen im Umfange von 200 000 000—300 000 000 Yen aufgenommen werden müssten; eine Vermehrung dieser um 140 000 000—150 000 000 Yen könne keine ernsten Bedenken erregen. Die Umwandlung könne auch eigentlich nicht als wesentlicher Eingriff in die Sicherheit der Anlagen betrachtet werden, denn man tausche doch nur eine Sicherheit gegen eine andere aus, die Staatsschuldverschreibung gegen die Eisenbahnaktie. Der Baarmittel werde es bei der Umwandlung nicht in erheblichem Maasse bedürfen und wenn einzelne Aktionäre die Feststellung des Kaufpreises in baar wünschen sollten, so werde es nicht schwer fallen, sich die erforderlichen Baarmittel von fremden Finanzleuten zu verschaffen, da die Eisenbahnen selbst ja eine unanfechtbare Sicherheit gewährten.

Nach Erledigung einiger Zwischenfragen betrat Ozaki, der frühere Unterrichtsminister des fortschrittlichen Ministeriums Okuma-Itagaki (Juni bis November 1898), selbst Mitglied der Fortschrittspartei, die Rednerbühne, um in längerer, oft sarkastisch gewürzter Rede gegen die Verstaatlichung zu sprechen, wobei er es mit der Wahrheit einzelner Behauptungen nicht gerade sehr genau nahm. Er sei kein grundsätzlicher Gegner des Staatsbahnsystemes, das unter gewissen Bedingungen erwünscht sein könne; mit Erstaunen aber sei er den Ausführungen des Vorredners gefolgt, der in einem wichtigen Punkte in einem schweren Irrthum befangen sei; Kuribara habe ausgeführt, dass das Staatsbahnsystem in den westlichen Ländern mit Ausnahme von England und Nordamerika angenommen sei. Thatsächlich hätten aber nur zwei Staaten des Occidents, die manchen Mitgliedern des Hauses vielleicht kaum dem Namen nach bekannt seien*), ihre Eisenbahnen wirklich verstaatlicht nämlich — Aegypten und Nicaragua! Im übrigen aber sei die Praxis in den Ländern des Occidents der Behauptung Kuribara's gerade entgegengesetzt, indem nicht eine einzige Grossmacht das Staatsbahnsystem eingeführt habe. Einige Staaten hätten zwar einen Versuch damit gemacht, wären aber zum Privatbahnsystem als dem besseren zurückgekehrt. In Italien z. B. sei die Regierung zwar im Besitz der Eisenbahnen, der Betrieb aber werde durch Privatunternehmer geführt. Das gemischte System, wie es in Japan jetzt bestehe, sei überwiegend, es sei in 17 Ländern zu finden, wogegen 9 das ausschliessliche Privatbahnsystem hätten. In Deutschland habe man es ursprünglich mit dem Staatsbahnsystem versucht, demnächst aber das Privatbahnsystem angenommen und dann, vor etwa 20 Jahren, einzelne strategisch wichtige Linien unter Staatsaufsicht gestellt. (!) In Frankreich besitze der Staat nur einen kleinen Theil der Eisenbahnen. Im allgemeinen hätten alle Staatsbahnen schlechte finanzielle Ergebnisse aufzuweisen, selbst in Belgien und auch in Russland, wo die vom Staate betriebenen Linien mit ständigen Verlusten arbeiteten. Vom allgemein theoretischen Standpunkte seien Monstreorganisationen jeder Art zu verwerfen, da sie zu vielerlei Missbräuchen Anlass gäben und in bedenklicher Weise einzelnen Personen eine zu grosse Gewalt einräumten. Wenn man an die politische Vergangenheit Japans erinnere, so sei nicht zu leugnen, dass die Haltung des Kabinets steten Schwankungen unterworfen gewesen sei; hätte man in Japan das reine Staatsbahnsystem, so würde mit jedem Kabinetswechsel eine Aenderung in der Staatseisenbahnverwaltung und im Wechsel seiner wichtigsten Beamten verbunden sein. Auch die geographische Lage des Landes komme hierbei wesentlich in Betracht; während Länder wie Deutschland, Frankreich, Oesterreich und Russland auf die Eisenbahnen als einziges Transportmittel angewiesen seien, biete für Japan, bei seiner insularen Lage, die See Zutritt zu fast allen Theilen des Landes, ein Vortheil, der von den Anhängern des Staatsbahnsystemes übersehen werde. Thatsächlich werde man in Japan die Eisenbahnen, abgesehen von ihrem Zweck, eine Armee nach dem Einschiffungshafen zu befördern, für militärische Zwecke niemals benöthigen, so lange die Flotte noch nicht vernichtet sei. Sei aber erst einmal die Flotte zerstört, so sei es praktisch gleichgültig, ob die Bahnen dem Staate oder Privatgesellschaften gehörten, denn jede Eisenbahnlinie würde dann selbstverständlich dem Staate zu absoluter Verfügung stehen. Wenn selbst Frankreich, das von dem Gedanken militärischer Bethätigung so lebhaft beseelt und wo das Eisenbahnnetz für Militärtransporte unbedingt nothwendig sei, die Verstaatlichung seiner Bahnen nur theilweise durchgeführt habe, und wenn auch Deutschland, das stets gegen Angriffe gewappnet sein müsse, keine Reichsbahnen besitze, sondern die Bahnen in der Hand der verschiedenen Einzelstaaten oder von Privatgesellschaften belassen habe, — wie könne da vernünftigerweise die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Japan gefordert werden, wo Landangriffe erst nach der Zerstörung der Flotte zu befürchten und Offensivbewegungen an jedem beliebigen Punkte des Landes möglich seien!

Was die wirthschaftliche Seite des Vorschlages betreffe, so könne die Voraussetzung, dass von einer Vermehrung der Staatsanleihen um 140 000 000 oder 150 000 000 Yen eine Entwerthung der Staatspapiere nicht zu befürchten sei, angesichts der neuerlichen Erfahrungen kaum aufrecht erhalten werden. Denn im letzten Jahre habe schon die Zurückziehung von nur 40 000 000 Yen durch Ankäufe seitens der Bank von Japan

*) In dieser Behauptung wurde indirekt eine ziemlich starke Beleidigung des Unterhauses gefunden, da gerade diese beiden Länder, Aegypten wegen der Sudanfeldzüge und Nicaragua wegen der für Japan ziemlich wichtigen Kanalfrage, den Mitgliedern des japanischen Reichstages zweifellos gut bekannt sind.

einen merklichen Einfluss auf den Marktwerth der Staatspapiere geäussert, indem der Kurs von 93 auf 96 gesteigert worden sei. Wie könne man da noch an schweren wirthschaftlichen Störungen zweifeln, wenn plötzlich eine 150 000 000 Yen-Anleihe auf den Markt geworfen werde? Auch möge das Haus lieber erwägen, in wie weit der bisherige Erfolg des Staates in der Verwaltung der Staatsbahnen es rechtfertige, dass man ihm alle Bahnen übertrage. Es sei notorisch, dass in Japan die geschäftliche Befähigung der Staatsbeamten in der Praxis überall zu wünschen gelassen habe, und sicherlich könne man auch nach der Geschichte des japanischen Beamtenthumes kaum erwarten, dass die bisherige Regel umgestossen werde, denn der japanische Samurai*) sei zu keiner Zeit in der Geschichte ein brauchbarer Geschäftsmann gewesen. Die Verwaltung der Staatsbahnen sei bekanntlich stets eine mangelhafte gewesen, und die Privatbahnen hätten sich im Kriege 1894/95 gegen China viel leistungsfähiger gezeigt, als die Staatsbahnen.**)

Die nach vielen Richtungen anfechtbaren Ausführungen Ozaki's blieben unwidersprochen und bei der darauf folgenden Abstimmung wurde die Petition mit einer Mehrheit von 145 gegen 127 Stimmen angenommen. Die praktische Folge ist zunächst die, dass die Regierung einen besonderen Ausschuss, aus Beamten und Parlamentsmitgliedern zusammengesetzt, ernennen wird, der in eine nähere Untersuchung der Frage eintritt und über vorbereitende Maassregeln Vorschläge macht. Auf ein bestimmtes positives Ergebniss in der Frage ist aber für die gegenwärtige Sitzungsperiode des Reichstages, die voraussichtlich am 6. März d. J. schliessen wird, keinesfalls mehr zu rechnen. Im ganzen ist nicht zu verkennen, dass selbst in der von den Manchestertheorien Englands stark beeinflussten öffentlichen Meinung Japans sich in der letzten Zeit ein Wandel zu Gunsten des Staatsbahngedankens vollzogen hat. Der Erfolg der preussischen Staatsbahnen, der manchen in Europa reisenden Japanern persönlich vor Augen getreten ist, mag dabei nicht ohne Einfluss geblieben sein. Noch vor acht Jahren trat die Regierung, als die Eisenbahnaktien auch damals auf dem Geldmarkte einen sehr tiefen Stand zeigten, mit dem Vorschlage hervor, die Privatbahnen anzukaufen, die man damals zweifellos sehr billig hätte haben können. Damals erhob sich im Parlament ein fast einhelliger Widerspruch gegen diesen Plan, und es fehlte nicht an äusserst scharfen, zum Theil persönlichen Angriffen gegen die Staatsbahnverwaltung und gegen die an ihrer Spitze stehenden Staatsbeamten. Zweifellos hat sich mittlerweile ein Umschwung zu Gunsten der Staatsbahnen vollzogen, auch insofern, als man heute im allgemeinen nicht mehr verkennt, dass die japanischen Staatsbahnen in Bezug auf technische Ausrüstung, Betrieb und allgemeine Verwaltung es überall mit den Privatbahnen aufnehmen können, dass sie vielen Privatbahnen sogar zweifellos erheblich überlegen sind.

Ueber die weitere Entwickelung der Frage in Japan werden wir unseren Lesern zu gegebener Zeit weiter Bericht erstatten.

*) Klasse der früheren Feudaladligen, aus denen sich heute im allgemeinen der höhere Beamtenstand in Japan rekrutirt.

**) Auch für diese Behauptung des Parteipolitikers fehlt es nach Erkundigung bei militärischen Autoritäten an jeder thatsächlichen Unterlage.

Ueber Drehkreuze mit selbstthätigem Kartenverkauf.

Da seit einer Reihe von Jahren ein anerkanntes Bedürfniss vorliegt, bei Abwickelung des von Jahr zu Jahr in ungeahnter Weise wachsenden Verkehres die Bahnbeamten durch Erziehung des Publikums zur Selbstbedienung zu entlasten,*) so dürfte es von allgemeinem Interesse sein, eine Reihe von Fällen anzuführen, in welchen automatische Drehkreuze mit Erfolg zur Einführung gelangt sind.

Seit Jahren ist von der Drahtseilbahn Durlach-Thurmberg in dem Aussichtsthurme bei Durlach (Baden) ein Wegner'sches Drehkreuz D. R.-P. Nr. 70975 in Betrieb genommen, welches nach Einwurf eines 10 ₰-Stückes einer Person den Zugang zum Thurme gestattet und dabei eine Ausweiskarte mit allerlei wissenswerthen Mittheilungen hergibt; nach Mittheilung der genannten Direktion gereicht einerseits die Selbstbedienung dem Publikum zur Freude, andererseits erspart die Anlage der Direktion die Anstellung einer Person zur Einziehung des Eintrittsgeldes und schützt sie vor Unterschleifen.

Für die elektrische Rundbahn der Berliner Gewerbeausstellung**) und im folgenden Jahre auf der Leipziger Ausstellung haben selbsteinkassirende Drehkreuze in grösserem Umfange Verwendung gefunden, jedoch ohne Kartenausgabe. Während durch den Fortfall der Kartenausgabe sich unseres Wissens in Berlin Missstände nur vereinzelt herausgestellt haben, da die Rundbahn eine erhebliche Längenausdehnung hatte und wohl selten jemand mehr als eine Rundfahrt hinter einander unternahm, hat man in Leipzig, um mehrmalige Rundfahrten bei einmaliger Zahlung zu verhindern und zugleich eine Ueberwachung der Geldeinnahme zu ermöglichen, neben den Drehkreuzen Personen zur Verausgabung von Fahrscheinen aufgestellt. Eine Ersparniss von Beamten konnte hier wegen Mangels der Kartenausgabe durch die Automaten nur in geringem Umfange eintreten.

Vor Einführung dieser Drehkreuze hatten die Stollwerkschen Chokoladenverkäufer und in ihrem Gefolge die Automaten zum Verkauf von Bahnsteigkarten bereits weite Verbreitung gefunden. In einzelnen Fällen werden durch derartige Automaten auch Fahrkarten zu 10, 15 und 20 ₰ verkauft, z. B. auf der Berliner Stadtbahn, den Berliner Vorortstrecken, in Werden a/Ruhr usw. Vielfach sind Bahnsteigkartenautomaten von einem Unternehmer gratis aufgestellt worden, wenn ihm gestattet wurde, ebenso viel Chokoladenautomaten aufzustellen, was zuweilen zur Folge hatte, dass man in der Eile ein Stück Chokolade oder dergl. statt einer Bahnsteigkarte löste. Der Vortheil, den diese Kartenautomaten im Eisenbahnverkehr dadurch bieten, dass sie Publikum und Schalterbeamte (u. U. Telegraphisten, denen auch der Kartenverkauf obliegt) gleichmässig entlasten, lässt sich, wie leicht ersichtlich, durch die Wegnerschen Drehkreuze mit Kartenverkauf erweitern zur Entlastung der Bahnsteigschaffner, sowie u. U. zur Entlastung beschränkter Warteräume und Bahnhofsanlagen.

Wegen der Einrichtung der Wegner'schen Drehkreuze wird auf das „Centralblatt der Bauverwaltung“ 1898 S. 197 und 1899 S. 53 verwiesen; es sei hier nur bemerkt, dass die Karten durch das Drehkreuz selbstthätig gestempelt und bei den in Ausführung begriffenen Anlagen auch gelocht werden.

Auf kleineren Stationen ist häufig dem Telegraphisten auch der Kartenverkauf übertragen. Gerade vor Ankunft und Abfahrt der Personenzüge ist der Telegraphist, namentlich auf eingelei-

*) Vergl. „Die mechanische Abwickelung eines geschlossenen Verkehres, Vorschläge zur weiteren Ausbildung der dem Verkehre dienenden Selbstverkäufer“ von G. Wegner, Verlag von Ernst & Korn, Berlin 1894; ferner „Die Abwickelung eines geschlossenen Verkehres mit Hilfe von Automaten,“ Vortrag im Verein für Eisenbahnkunde am 9. April 1895 („Glaser's Annalen“ 1895 und „Centralblatt der Bauverwaltung“ 1895 S. 20); „von Löhr, Die Maschine im Dienste der Kontrole“ (Nr. 4 1899 S. 56/57 d. Ztg.), und „Automat und Marke im Tarifwesen von Hlawatschek“ (Nr. 14 1899 S. 220 d. Ztg.).

**) Vergl. „Berlin und seine Arbeit“ S. 152.

sigen Strecken, durch den Zugmeldedienst in Anspruch genommen. In der Regel ist auf solchen Stationen nur dann der Personenverkehr stark entwickelt, wenn sie in der Nähe grösserer Städte liegen. Die Mehrzahl der Fahrkarten — und hiervon wiederum die überwiegende Mehrzahl IV. Klasse — lautet auf die Grossstadt. Es dient daher zur Erhöhung der Betriebssicherheit, wenn der Telegraphist von dem grösseren Theile des Kartenverkaufes befreit wird, was durch ein automatisches Drehkreuz leicht geschehen kann. Letzteres wird zweckmässig zwischen Vorplatz und Bahnsteig aufgestellt, damit das sonst übliche Gedränge im Flur und im Wartesaale vermindert wird. Die gleichzeitige Entlastung des Bahnsteigschaffners ist darum von grosser Wichtigkeit, weil an Sonntagen, wenn ein Drittel der Bahnsteigschaffner der Sonntagsruhe pflegt und durch weniger geübte Hilfsbeamte ersetzt werden muss, der Personenverkehr am stärksten ist und in einzelnen Verkehren bis auf das neunfache des Durchschnittsverkehres anschwillt.

Auf dem Haltepunkte Huckarde K. M. ist der Versuch mit selbstthätigem Verkauf von Fahrkarten IV. Klasse seit einigen Monaten mit Erfolg zur Vermeidung einer sonst nothwendigen Personalvermehrung durchgeführt worden. Der Haltepunkt liegt in der Mitte zwischen Dortmund und Marten; Fahrkarten IV. Klasse nach beiden Stationen kosten 10 ₰, weshalb nur Fahrkarten IV. Klasse Huckarde-Dortmund/oder Marten für das Drehkreuz verwendet werden. Der Haltepunktwärter hat ausser der Kartenausgabe die Gepäckabfertigung zu besorgen, während der Bahnsteigschaffner vor Ankunft der Züge seinen Standort nicht verlassen darf. Weiteres Personal ist nicht vorhanden. Es wird hier durch das Drehkreuz, welches zwischen Vorplatz und Bahnsteig aufgestellt ist, nebenbei der Vortheil erzielt, dass Reisende die in der letzten Minute vor Abgang des Zuges kommen, während der Schalter bereits geschlossen ist und der Haltepunktwärter auf dem Bahnsteige sein muss, ohne weiteres eine Fahrkarte erhalten können. Hierdurch wird das umständliche Verfahren wegen Einziehung von Strafgeld usw. nach Möglichkeit vermieden.

In Marten, Station II. Klasse der eingleisigen Emscherthalbahn, treffen die oben dargestellten Verhältnisse in vollem Maasse zu. Es werden täglich durchschnittlich 120 Fahrkarten IV. Klasse nach Dortmund — über die Hälfte sämmtlicher Fahrkarten — Sonntags bis zu 473 ausgegeben. Dem Telegraphisten liegt neben der Bedienung von fünf Morseschreibern die Kartenausgabe ob. Es ist deshalb die Aufstellung eines Drehkreuzes mit Ausgabe von Fahrkarten IV. Klasse nach Dortmund zu 15 ₰ angeordnet worden.

Auf Station Courl liegt der Bahnsteig für die Züge nach Dortmund auf der dem Empfangsgebäude entgegengesetzten (nördlichen) Seite der Gleise. Die beiden Hauptbahnsteige sind durch eine neben dem Wegeübergange erbaute Brücke verbunden. Wegen der sehr zahlreichen und schweren Güterzüge sind die Schranken des Wegeüberganges oft lange Zeit geschlossen, und deshalb die Personen, welche von Norden kommen, häufig genöthigt, die Brücke zweimal zu überschreiten, um eine Fahrkarte zu lösen und sodann zum Zuge zu gelangen. Um hierin Erleichterung zu schaffen und gleichzeitig den Schalter zu entlasten — Nachts und Sonntags wird der Schalter nebst vier Morseschreibern durch den Telegraphisten bedient — ist ein Drehkreuz vorgesehen, welches Fahrkarten IV. Klasse nach Dortmund für 20 ₰ ausgibt. Täglich werden durchschnittlich 110, Sonntags bis 202 Fahrkarten IV. Klasse nach Dortmund verausgabt; dabei kommt es vor, dass bis zu 240 Fahrkarten (meist IV. Klasse nach Dortmund) zu *einem* Zuge verkauft werden.

Des weiteren sind auf dem Hauptbahnhofe Dortmund vier Wegner'sche Drehkreuze aufgestellt. Das im Haupteingange befindliche verkauft täglich durchschnittlich 690, an Festtagen über 2 100 Bahnsteigkarten. An Sonn- und Festtagen wird als Reserve für etwaige Störungen des Drehkreuzes der alte Zedner'sche Kartenverkäufer geöffnet, aber wenig benutzt, weil sämmtliche Personen, die ein Mal das Drehkreuz benutzt haben, das letztere vorziehen.

Um das an Festtagen unerträgliche Gedränge vor den Schaltern möglichst zu verringern und den Haupteingang zu entlasten, wo zu gewissen Zeiten die angekommenen Reisenden mit denjenigen zusammentreffen, welche abreisen wollen, sind ferner drei Drehkreuze mit Fahrkartenverkauf aufgestellt: und zwar rechts vom Haupteingange zur unmittelbaren Verbindung des Vorplatzes mit dem Köln-Mindener Bahnsteige: ein Drehkreuz für Huckarde K. M. (10 ₰), welches im Durchschnitt täglich 89, Sonntags bis 448 Karten IV. Klasse ausgibt, ferner ein Drehkreuz für Mengede und Courl (20 ₰) mit einem Verkehre von durchschnittlich täglich 141, Sonntags bis 670 Karten. An der linken Seite des Vorplatzes, zur unmittelbaren Verbindung dieses mit dem bergisch-märkischen Bahnsteige befindet sich das vierte Drehkreuz für Marten, Lütgendortmund, Hörde und Barop (15 ₰) mit einem Verkehre von durchschnittlich 418, Sonntags bis über 3 100 Personen.

Obige Zahlen gewähren erst einen Ueberblick über die Entlastung der Schalterbeamten, der Bahnsteigschaffner usw., wenn man erwägt, dass

1895/96: 1 255 274 Fahrkarten, Rundreisehefte, Militärkarten usw. und 238 825 Bahnsteigkarten;
1896/97: 1 326 408 Fahrkarten, Rundreisehefte, Militärkarten usw. und 261 357 Bahnsteigkarten;
1897/98: 1 503 798 Fahrkarten, Rundreisehefte, Militärkarten usw. und 280 417 Bahnsteigkarten

in Dortmund Hauptbahnhof ausgegeben wurden, dass also nunmehr über ein Viertel sämmtlicher Karten durch die automatischen Drehkreuze verausgabt und gestempelt wird. Es hat deshalb neuerdings die Zahl der Bahnsteigschaffner vermindert werden können.

Bei weiterer Ausbildung des Verfahrens — Aufstellung von Drehkreuzen in Marten, Lütgendortmund, Hörde, Barop, Mengede und Courl — wird man die Doppelkarten IV. Klasse abschaffen können. Die Reisenden werden lieber zwei Mal das Drehkreuz benutzen, als ein Mal am Schalter und zwei Mal an der Bahnsteigsperre sich dem gewohnten Gedränge aussetzen. Es würde diese Maassregel zur Folge haben, dass man in Dortmund anstatt wie bisher sechs Arten von Fahrkarten (1. nach Hörde, 2. nach Barop, 3. nach Marten oder Lütgendortmund, 4. bis 6. Doppelkarten hierzu) nur eine einzige Art: Dortmund nach Hörde oder Barop oder Marten oder Lütgendortmund vorräthig zu halten braucht, für Mengede oder Courl statt der bisherigen vier Arten nur eine einzige (20 ₰) u. s. f. Dadurch würde der Umfang der Fahrkartenschränke und der zu führenden Listen, das Abrechnungsverfahren usw. erheblich vereinfacht und die Uebersichtlichkeit erhöht werden.

Um die Drehkreuze stets betriebsfähig zu erhalten, genügt es, sie alle 14 Tage gründlich zu reinigen und zu ölen, womit zweckmässig ein mit der Einrichtung vertrauter Weichenschlosser oder ein Monteur der Fabrik beauftragt wird, welche hierfür sowie für sämmtliche Ausbesserungen, die nicht durch gewaltsame oder böswillige Beschädigungen verursacht werden, eine geringe jährliche Entschädigung erhält.

Dortmund, 19. März 1899.

Wilh. Buchholtz,
Regierungs- und Baurath

Eisenbahnen und Kanäle im preussischen Abgeordnetenhause.

Im preussischen Abgeordnetenhause begannen am 13. d. Mts. die Verhandlungen über die Mittellandkanalvorlage. Zahlreiche Redner für und gegen die Vorlage hatten sich zum Wort gemeldet. In seiner einleitenden Begründung betonte Minister Thielen, dass der Landtag vor einer ernsten, folgenschweren Entscheidung stehe. Nach der Verstaatlichung der Privatbahnen sei kein Schritt auf dem weiten Gebiet des Verkehrswesens geschehen, der sich mit diesem vergleichen liesse. Die Staatsregierung sieht in der Vorlage eine nothwendige Konsequenz und eine Ergänzung der Verstaatlichung.

In seiner ersten Rede hatte Minister Thielen u. a. ausgeführt: „Von den ältesten Zeiten bis in unsere Tage ist stets und bei allen Völkern der Ausbau der Verkehrsstrassen die Vorbedingung gewesen zu ihrer wirthschaftlichen Entwickelung, die Vorbedingung gewesen zu dem Zusammenschliessen der Bevölkerung zu einem Einheitsstaate. Dies rechtzeitig erkannt und mit aller Energie durchgeführt zu haben, ist wahrlich nicht das geringste Verdienst der grossen Herrscher aus dem Hohenzollernhause. Die wirthschaftliche Entfernung zwischen dem Osten und dem Westen unseres Landes ist zum Theil grösser, als unsere Entfernung von Orten jenseits des grossen Ozeans. Als ein unnatürlicher und auch nur vereinzelten Orten zu gute kommender Nothbehelf ist es aufzufassen, wenn heute der Austausch der Güter zwischen dem Osten und Westen sich theilweise über die Flüsse und über das Meer hin vollzieht, und dabei ist gewiss kein Land von der Natur so auf die Ausnutzung seiner Binnenwasserstrassen angewiesen und so für die Ausführung derselben begünstigt, wie Preussen. Und gerade dort, wo sich Eisenbahnen und Kanäle in einer Hand befinden, und zwar in der Hand des Staates, liegen die Bedingungen für den parallelen Ausbau der Wasserstrassen neben den Eisenbahnwegen entschieden am günstigsten. Nicht nur das, sondern der gleichzeitige Ausbau der Wasserstrassen ist der natürlichste Weg, diejenigen Nachtheile, die immerhin neben den überwiegend grossen Vortheilen mit dem reinen Staatsbahnbetriebe verbunden sind, abzumildern, die Bedenken, die man in finanzieller, wirthschaftlicher und sozialer Beziehung gegen den reinen Staatsbetrieb der Verkehrsstrassen aufstellen kann, abzuschwächen."

Wie der Landwirthschaftsminister Freiherr von Hammerstein im Verlauf der Verhandlungen bemerkte, werde nach der übereinstimmenden Ansicht der Regierung, falls die Vorlage abgelehnt werden sollte, einfach das Privatkapital versuchen, den Kanal zu bauen. Es wäre aber, wie er hinzufügte, für die Landwirthschaft höchst bedenklich, wenn eine so grosse und wichtige nationale Verkehrsader in die Hände des Privatkapitals übergeben würde. „Wenn wir unsere Eisenbahnen verstaatlicht haben, so sind wir auch unbedingt genöthigt, dafür zu sorgen, dass eine in Konkurrenz mit den Staatsbahnen stehende, so bedeutsame Wasserverbindung, wie der Rhein-Elbekanal, in der Hand des Staates bleibt. Freilich glaube ich nicht, dass der ganze Kanal vom Rhein bis zur Elbe von der Privatindustrie gebaut werden würde. Er würde nur so weit gebaut werden, als volle Garantie für Verzinsung vorhanden ist, und das trifft allein für die Linie von Dortmund nach dem Rhein zu. Für diese Verbindung ist jede Kapitalanlage ganz zweifellos ausserordentlich rentabel. Darin würde aber für die Zufuhr, die von den holländischen Häfen unter Benutzung des abgabenfreien Rheinstromes zu uns kommt, ein grosser Vortheil liegen, während gerade die Konkurrenzfähigkeit weiterer Gebiete unseres Vaterlandes auf das Empfindlichste geschädigt werden würde."

Die Nothwendigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel.

Die Geschichte des Verkehres beweist, dass kein Land sich auf ein Verkehrsmittel allein beschränken kann und darf. Es sind immer neue Verkehrsmittel aufgekommen, sagte der nationalliberale Abg. von der Borght in seiner Rede für die Kanalvorlage, aber wir haben nie die alten zum alten Eisen geworfen. Wir haben den Telegraphen eingeführt, aber wir können den Briefverkehr nicht entbehren. Wir haben das Telephon eingeführt, aber wir können den Telegraphen nicht entbehren. Wir haben die Eisenbahnen ausgestaltet zu einem riesigen Netz, aber wir können Landstrassen und andere Wege nicht entbehren. Im Gegentheil, je vollkommenere Verkehrsmittel wir finden, desto mannigfaltiger werden die Verkehrsbedürfnisse abgestuft und destomehr muss man die alten Formen in modernisirter Gestalt nutzbar machen. Man sagt: Eisenbahnen befördern schneller und billiger. Aber das hat noch niemand behauptet, dass sie unter allen Umständen auch billiger befördern. Unter normalen Verhältnissen befördern vielmehr die Wasserstrassen billiger, schon deshalb, weil das Schiff viel leichter grosse Lasten transportiren kann und weil es weniger Personal erfordert als die Eisenbahn. Ausnahmen gibt es selbstverständlich, aber es kommt auf die normalen Verhältnisse an. Beide Verkehrsmittel empfehlen sich. Wir haben am Rhein nach Holland Eisenbahn und Wasserstrasse und beide werden je nachdem benutzt. Nur muss man die natürlichen Wasserstrassen verbessern, um sie leistungsfähig zu machen. Dagegen wendet niemand etwas ein. Aber alle Maassregeln für unsere Ströme sind halbe Maassregeln, wenn man sich darauf beschränkt und nicht auch zu Kanalbauten schreitet. Unsere Verkehrsmittel können nur vollständig ihren Zweck erfüllen, wenn man sie in ein zusammenhängendes System bringt. Das hat niemand schärfer hervorgehoben, als der berühmte Nationalökonom Friedrich List. Damals wurde er allgemein bespottet, als er verlangte, dass man die Eisenbahnen in ein richtiges System bringen müsse, und heute sind seine Forderungen alle erfüllt. Heute haben wir bei den Kanälen dieselbe Frage, und heute erhebt sich wieder Einspruch dagegen, dass man die Wasserstrassen in ein festes System bringen will. Wir haben in Preussen ein lebhaftes Interesse daran, es nicht dahin kommen zu lassen, dass das ganze Verkehrsbedürfniss lediglich von einem einzigen Verkehrsmittel abhängt, sondern wir haben ein Interesse an einer möglichst vollkommenen Ausrüstung mit leistungsfähigen Verkehrsmitteln. Davon haben alle Theile des Volkes einen Vortheil. Die ganze Bevölkerung muss verlangen, dass bezüglich des Verkehres alles zur Verfügung gestellt wird, was zur Verfügung gestellt werden kann. Dadurch allein wird die politische und wirthschaftliche Lage des Volkes gehoben. Wir müssen verlangen, dass wir den Staaten, mit denen wir um die Herrschaft auf dem Weltmarkt ringen, auch bezüglich des Verkehres und der Verkehrsmittel gewachsen sind. Zu den Mitteln, welche zur Verbesserung der Produktionsbedingungen dienen, gehören auch die Wasserstrassen, man darf aber nichts unterlassen, was zur Verbesserung der Produktionsbedingungen geeignet ist.

In einem ähnlichen Gedankengange hatte sich Minister Thielen bewegt, als er in seiner einleitenden Begründung ausrief: „Und nun soll an der Elbe Halt gemacht werden, wo ein Zusammenschluss der östlichen und westlichen Wasserstrassen nicht nothwendig, ja schädlich sei? Nun soll das einzige Heil des Landes darin liegen, in Zukunft die Eisenbahnen allein auszubilden? Das kann wohl kaum im Ernste behauptet werden. Denn wenn das richtig wäre, so wäre unsere ganze bisherige Verkehrspolitik auf dem falschen Wege gewesen. Unwillkürlich fühlt man sich derartigen Behauptungen gegenüber in das Zeitalter der ersten Eisenbahnen zurückversetzt. Auch dort wurde von einzelnen Landestheilen auf das Energischste Protest erhoben gegen den Zusammenschluss der westlichen und östlichen Eisenbahnlinien. Wo dies von Erfolg gewesen, hat es nur zum Schaden des Landes gedient, wie jetzt wohl niemand mehr bezweifeln wird."

Die Unzulänglichkeit der Eisenbahnen.

Um dem Nothstande der Landwirthschaft zu begegnen, wird es nach den Ausführungen des Abg. Schmieding nothwendig, im Inlande den intensivsten und energischsten Verkehr so lebhaft zu entwickeln, um die nöthige Brotfrucht jederzeit und an jeder Stelle den Bewohnern des Landes hinreichend billig zu liefern. „Bis jetzt hat aber die Eisenbahn allein diese Aufgabe der nothwendigen Verkehrsentwickelung thatsächlich nicht erfüllt." fuhr der Abg. Schmieding fort, „sie hat es nicht vermocht Königsberg so nahe an Köln heranzurücken, wie auf dem Wasserwege Köln herangerückt ist an Newyork und Buenos-Ayres. Und der Herr Eisenbahnminister hat es ja wiederholt ausgesprochen, dass eine ausreichende Verbilligung der Transportkosten nur erreicht werden kann durch den weiteren Ausbau der Wasserstrassen." Ferner sagte der Abg. Schmieding: „Trotz des vortrefflich entwickelten Eisenbahnsystems ist bis jetzt der Güteraustausch zwischen der hoch entwickelten Landwirthschaft des Ostens und der hochentwickelten Industrie des Westens fast gleich Null geblieben, und nicht nur diesen grossen Aufgaben für den Fernverkehr hat die Eisenbahn nicht gerecht werden können, sondern sie hat auch manchmal selbst in dem näheren und beschränkten Verkehr einzelner Landestheile versagt. Das gilt insbesondere vom Verkehr des rheinisch-westfälischen Industriegebietes." Bei diesem wachsenden Verkehr findet es der Abg. Schmieding nicht verwunderlich, dass der Leiter des Eisenbahnwesens sich nach einem Bundesgenossen umsieht und energisch für den Bau von Kanälen eintritt. Der Eisenbahnminister sei der erfahrenste Finanzmann im Staatministerium. „Kein Eisenbahnminister in der Vergangenheit hat solche Erfolge auf finanziellem Gebiete aufzuweisen und voraussichtlich werden wir kaum einen Nachfolger finden, der in der Zukunft solche hohen Ueberschüsse aus den Eisen-

bahnen herausarbeiten wird. Wenn nun aber die Eisenbahnen weder für die billige Tarifirung im grossen Fernverkehr, noch für die Bewältigung des Lokalverkehres in den wirthschaftlich bedeutendsten Bezirken des Staates ausreichen, dann fragt man: werden die Wasserstrassen, die wir ausbauen wollen, der richtige Bundesgenosse sein?

Die Wasserstrassen scheiden sich in Preussen heute noch in zwei vollständig von einander getrennte Gebiete, ein östliches und ein westliches. Im Osten ist ein Kanalsystem entwickelt, das Halt macht vor der Elbe; im Westen hat man erst in neuerer Zeit wieder mit dem Bau von Kanälen angefangen; Sie haben den Dortmund-Emskanal gebaut, welcher aber bis jetzt ein Torso geblieben ist, denn es fehlt ihm die Verbindung nach links zum Rhein und nach rechts zur Elbe hin. Und darin gerade liegt der grosse Werth der gegenwärtigen Vorlage, dass sie eine organische Verbindung zwischen Westen und Osten, ein einheitliches Netz von Wasserstrassen in Preussen herstellen will. Für die gesammte Verkehrsentwickelung wird es von epochemachender Bedeutung sein, wenn wir neben einem selbständigen Eisenbahnsystem ein selbständiges Wasserstrassensystem durch den ganzen preussischen Staat bekommen. Der Herr Eisenbahnminister selbst hat schon darauf hingewiesen, dass man anfänglich beim Bau der Eisenbahnen genau so verfahren ist wie jetzt bei den Wasserstrassen: zuerst hat man unzusammenhängende Bahnen nach dem lokalen Bedürfniss gebaut, und als das Verlangen entstand, Verbindungen durch den ganzen Staat herzustellen, wurden die Herren, die das beantragten, ausgelacht; heute betrachtet man das als selbstverständlich; heute haben wir sogar das grosse Staatseisenbahnsystem, welches alle durchgehenden Verkehrsstrassen in einer Centralstelle vereinigt.

Durch die Zerrissenheit des Kanalnetzes kommen aber die wunderlichsten und für das volkswirthschaftliche Leben höchst nachtheiligen Transportumleitungen vor. Dafür finden sie ja ein schlagendes Beispiel in der Denkschrift von Sympher, die uns mit den Motiven zugegangen ist, auf Seite 6. Sympher führt dort aus:

> So gehen z. B. östliche Grubenhölzer auf dem Binnenwasserwege bis zur Elbe, dann diese hinab nach Hamburg, von hier über See nach Rotterdam, mit dem Rheinschiff bis Ruhrort-Duisburg und von hier mit der Eisenbahn in das Industriegebiet.

Können Sie sich eine irrationellere Art des Verkehres denken als dieses Beispiel?! Und warum? Weil eben die Interessenten ganz gut wissen, dass, wo sie nur irgendwie den Wasserweg benutzen können, er dem Eisenbahnverkehr an Billigkeit so ungemein überlegen ist. Und nun nehmen Sie ein umgekehrtes Beispiel:

> Kohlen vom Ruhrrevier, welche nach Berlin bestimmt sind, benutzen die Eisenbahn bis Hamburg, und gelangen von hier elb- und havelaufwärts zu Schiff nach Berlin. Das sind Verhältnisse und Verkehrserschwernisse, die das Bedürfniss nach einer billigeren Verbindung des Ostens mit dem Westen in augenfälligster Weise darthun und durch die Schaffung des fehlenden Bindegliedes eine natürliche Abhilfe finden würden.

Ersetzen die Eisenbahnen die Wasserstrassen?

Diese Frage warf am dritten Tage der Verhandlung der Minister für Landwirthschaft Freiherr von Hammerstein auf, und wendete sich zunächst gegen jene Redner, welche die Frage bejahten und mit Rücksicht auf die Verhältnisse in Nordamerika, England und Frankreich die Auffassung vertraten, dass die Zeit der Wasserstrassen vorüber sei. „Wir haben in Deutschland selbst genug Erfahrung gesammelt", sagte Minister Freiherr von Hammerstein, „um die Frage entscheiden zu können. Der gesammte Verkehr in Deutschland hat ganz kolossal zugenommen, nicht nur auf den Eisenbahnen, sondern auch auf den Wasserstrassen, obgleich für diese nicht wie für die Eisenbahnen eine gute Verbindung der östlichen und westlichen Landestheile vorhanden ist. Es fragt sich nur, findet sich die grösste Verkehrssteigerung bei dem Eisenbahn- oder bei dem unvollkommenen Wasserstrassennetz, dem eine Verbindung vom Osten zum Westen fehlt? Und da sehen Sie, dass der Verkehr auf den Wasserstrassen sich trotzdem stärker gehoben hat als auf den Eisenbahnen. Betrachten Sie die Stadt Berlin! Der gesammte Bedarf der Stadt Berlin an Bedürfnissen landwirthschaftlicher Natur usw. wird zu 80 % auf den Wasserstrassen und nur zu rund 20 % auf Eisenbahnen herbeigeschafft. Und doch ist gerade Berlin mit dem denkbar engsten Eisenbahnnetz bereits umgeben. Wenn Sie daran denken, dann werden Sie nicht bestreiten wollen und nicht bestreiten können, dass, wenn Berlin für seine ganze Bedarfsbeschaffung auf die Eisenbahnen angewiesen wäre, diese sofort versagen würden. Und welche Erzeugnisse sind es denn, die hauptsächlich auf dem Wasserwege nach der Metropole des Deutschen Reiches gebracht werden? Sie werden finden, dass es fast ausschliesslich Erzeugnisse des Grund und Bodens sind, wozu ausser den landwirthschaftlichen Produkten auch Ziegel, Steine, Brennholz und andere wichtige Bedarfsartikel zu rechnen sind."

Die Eisenbahnfülle im Ruhrbezirk.

Schon bei der zweiten Lesung des Eisenbahnetats hatte Minister Thielen darauf hingewiesen, dass in einzelnen Gebieten des Landes die Eisenbahnverwaltung alle Ursache hat, auf eine Entlastung Bedacht zu nehmen, und es ausgesprochen, dass, wenn auch die Eisenbahnverwaltung sich völlig in der Lage fühlt, jetzt und noch für eine weitere Zeit dem Verkehrsbedürfnisse gerecht zu werden, sie doch nur mit schwerer Sorge in die Zukunft blicken kann, die unzweifelhaft kommen wird, wo die Verkehrszunahme in einzelnen Revieren es der Eisenbahn unmöglich machen wird, den Verkehr allein zu bewältigen. Der Minister hatte hervorgehoben, dass, wenn man auch die Zunahme des Verkehres jährlich nur auf 3,5 % veranschlagen will, dann in zehn Jahren auf einen Zuwachs der Einnahmen aus dem Verkehr von 5 000 000 000 ℳ zu rechnen sei.

In seiner Begründung der Kanalvorlage bestätigte Minister Thielen seine früheren Ausführungen mit dem Bemerken, dass die Vermehrung des Verkehres in Wirklichkeit noch höher sein werde. „Denn bei der halben Milliarde Mehreinnahme ist zu berücksichtigen, dass sehr erhebliche Ermässigungen in den Tarifen bereits stattgefunden haben, die naturgemäss die Wirkung hervorbringen, dass der Verkehr verhältnissmässig grösser ist als die Einnahmen aus ihm. Dass ein wesentlicher Theil dieses Verkehrszuwachses in dem niederrheinisch-westfälischen Kohlenrevier stattfinden wird, ist unzweifelhaft. Führt doch dieses Revier schon jetzt ein Viertel des gesammten Verkehres des Landes den Eisenbahnen zu; werden doch schon jetzt täglich dort 18 000 Wagen beladen und 30 000 umgeschlagen! Es gibt in der ganzen Welt nicht, auch nicht in England ein räumlich begrenztes Gebiet mit einem so dichten Verkehr, der von Jahr zu Jahr rapide anwächst. Dass wir noch lange nicht an der Grenze des Verkehres in diesem Revier angekommen sind, lässt sich ganz klar beweisen aus den überall an den Grenzen des Revieres neu abgeteuften und in der Abteufung begriffenen Kohlenschächten, an der Zunahme seiner sonstigen dort heimischen Industrie.

Wenn Sie die Eisenbahnkarte dieses Revieres in die Hand nehmen, so wird Ihnen sofort klar sein, dass eine erhebliche Vermehrung der Eisenbahnlinien schon in ihrer Trassirung auf sehr bedeutende Schwierigkeiten stösst und ganz aussergewöhnlich hohe Kosten verursacht. In ganz anderem Maasse ist das aber noch der Fall bezüglich der Anlage neuer Betriebsbahnhöfe. Der Herr Finanzminister kann davon Zeugniss ablegen, welche enormen Kosten schon jetzt in dieser Beziehung von ihm beansprucht werden. Man kann nicht nur die Behauptung aufstellen, sondern sie auch schlagend begründen, dass nur der einheitlich disponirende, seine Anlagen einheitlich gestaltende Staat, der über das ausserordentlich grosse Bahnnetz verfügt und einen kolossalen Bestand an Fahrmaterial sein eigen nennt, in der Lage gewesen ist, bis jetzt den Verkehr im grossen und ganzen normal zu bewältigen. Die drei Privatbahnen, die früher den Eisenbahnverkehr in diesem Revier bedienten, würden heutzutage trotz ihrer Kapitalkraft, trotz der Erfahrung, Intelligenz und Energie ihrer Verwaltungen nicht mehr in der Lage sein, den Verkehr aufrecht zu erhalten, weil ihnen eben die Einheitlichkeit in der Disposition fehlt, weil ihre Kräfte in der Konkurrenz sich zersplittern.

Wirksame Hilfe kann hier nur dadurch geschaffen werden, dass ein Theil des Verkehres von den Eisenbahnen auf eine andere mit ihr nicht zusammenhängende Strasse, den Kanal abgewälzt wird, welchem die Transporte thunlichst schon von den Produktionsstätten ab zugeführt werden. Der Kanal wird die Transporte innerhalb des Revieres der Hauptsache nach ohne Berührung der Eisenbahn bewerkstelligen, ausserhalb des Revieres der Eisenbahn an denjenigen Orten zuführen, die hierfür geeigneter sind als die Umschlagsbahnhöfe im Kohlenrevier.

Schon jetzt sind die Betriebsverhältnisse innerhalb des rheinisch-westfälischen Industriegebietes so gespannt, dass irgend welche, auch nur unbedeutende elementare Störungen, ein kleiner Betriebsunfall oder dergl. sich schon in den allerunangenehmsten Stockungen fühlbar machen, und wie es nun nach zehn Jahren und darüber hinaus werden wird, können Sie sich ohne grosse Phantasie vorstellen. Dass ich in dieser Hinsicht nicht übertreibe, und dass die Eisenbahnen im dortigen Revier im grossen und ganzen vollständig auf ihrem Posten und ihrer Aufgabe gewachsen sind, wird mir jeder mit den dortigen Verhältnissen vertraute Sachverständige gern bestätigen."

Minister Thielen berief sich schliesslich auf seinen Amtsvorgänger von Maybach, der bereits im Jahre 1883 als der Kohlenverkehr in diesem Bezirk 22 000 000 t betrug, erklärt hatte, dass eine Entlastung der Eisenbahnen daselbst durchaus wünschenswerth wäre. „Im Jahre 1898, also nach 14 Jahren, beträgt er 43 000 000 t; das ist ein Plus von 81 %. Das ist der Durchschnitt des Jahres; wie es aber in der Sturm- und Drangperiode vom September bis Dezember aussieht, das geht daraus

hervor, dass sich die Gestellung der Wagen in dieser Jahreszeit um ein ganz Erhebliches vermehrt. Meine Herren, ich bin fest überzeugt, dass Herr von Maybach und alle Sachverständigen mit mir dahin übereinstimmen, dass, wenn damals im Jahre 1883 der Kanal ein willkommener Bundesgenosse gewesen wäre, er jetzt ein unumgänglich nothwendiger Bundesgenosse der Eisenbahnen geworden ist."

Zu der Erklärung des Minister Thielen, dass die Eisenbahnen den Verkehr, wenn er in dem bisherigen Maasse weiter steige, nicht mehr bewältigen können, fügte noch Minister Dr. von Miquel bestätigend hinzu: „Wir sind verantwortlich für den gesammten Verkehr, jedes Manko, das in dieser Beziehung verursacht wird, legt man den Ministern zur Last; wir sind verantwortlich für ein von Tag zu Tag steigendes Beamtenheer. Wir haben in den letzten zwei Jahren über 35 000 neue Beamten etatsmässig angestellt, das Personal in der Eisenbahnverwaltung wächst verhältnissmässig viel schneller, als in anderen industriellen Unternehmungen, da für uns die Maschinen nicht in demselben Maasse in Betracht kommen. Wir haben grosse Aufwendungen für Eisenbahnzwecke gemacht; wenn wir auf die Eisenbahnen allein angewiesen sind, so ist es sehr unsicher, ob der Nettoertrag der Eisenbahnen in den nächsten Jahren noch wächst."

In einer späteren Rede vom 15. d. Mts. bedauerte Minister Thielen, dass es unmöglich sei, das ganze Abgeordnetenhaus einmal Sonnabends Nachmittags nach dem Ruhrbezirk zu führen, damit es dort die Verhältnisse studire. Dann werde die Nothwendigkeit des Kanalbaues nicht mehr bestritten werden können. „Zeigen Sie mir doch einen einzigen Betrieb in England oder Amerika, wo annähernd solcher Verkehr herrscht wie im Kohlenrevier!"

Neue Aufwendungen für Eisenbahnen in Preussen.

Die neue Kanalvorlage erfordert bekanntlich einen Kostenaufwand von rund 261 000 000 ℳ, die sich voraussichtlich auf mindestens zehn Jahre vertheilen werden. Für diejenigen, die an der Höhe dieser Kosten Anstoss nehmen und eine Vermehrung des Eisenbahnnetzes befürworten, machte Minister Thielen eine überraschende Aufrechnung. Das aufzubringende Kapital, sagte er, würde keineswegs geringer sein, wenn die nöthigen Ergänzungen der Verkehrsstrassen nicht auf dem Wasserwege, sondern durch Eisenbahnen erfolgen würden. Von offenbar nicht genügend sachverständiger Seite seien Berechnungen aufgestellt worden, um zu beweisen, dass durch die Anlage sogen. Schleppbahnen das Ziel billiger und zweckmässiger erreicht werden könnte. Schon bei der Berathung des Eisenbahnetats hatte Minister Thielen nachgewiesen, dass Schleppbahnen nicht zweckmässig seien. Aber sie würden auch nicht billiger zu stehen kommen, da von den Freunden der Schleppbahnen bei ihren Berechnungen ein sehr wichtiger Faktor für den Kostenanschlag überhaupt gar nicht berücksichtigt worden ist, nämlich die Betriebsmittel. Es handelt sich da um erstaunlich hohe Beträge, die für die Eisenbahnen in Aussicht genommen werden müssten, wenn der Bundesgenosse Wasserstrasse nicht in Thätigkeit treten sollte. Darüber machte Minister Thielen folgende Mittheilungen: „Am Ende des Etatsjahres 1899 werden die Beschaffungskosten der vorhandenen Betriebsmittel rund 1 540 000 000 ℳ betragen; bei Annahme einer Verkehrssteigerung von 3,5 % — Sie werden sich erinnern, dass es in den letzten Jahren immer 6 und 6,5 % gewesen sind — werden diese Kosten für die nächste zehnjährige Periode bis 1908/9 sich erhöhen um 630 000 000 ℳ. Ferner aber sind an Ergänzungen der Eisenbahnanlagen — Ordinarium und Extraordinarium — 65 000 000 ℳ ausgegeben in den letzten Jahren; wenn ich die auch mit 10 multiplizire, so erhalte ich 650 000 000 ℳ. Dabei ist vorausgesetzt, dass alles im bisherigen Gange bleibt. Es ist also nur für die nächste zehnjährige Periode mit einem Kapitalaufwande für Betriebsmittel unter Erweiterung der im Betriebe befindlichen Bahnanlagen, Bahnhöfe, Sicherheitsvorrichtungen usw. von im ganzen 1 280 000 000 ℳ zu rechnen."

Wird der Kanal gebaut, so werde man schon vor der Eröffnung mit einer Verminderung dieser Zahl rechnen dürfen. Ganz erspart wird nach den Darlegungen des Ministers die betreffende Vermehrung, sobald der Kanal überhaupt eröffnet ist, für denjenigen Theil, den der Kanal der Eisenbahnstrasse abnimmt. „Denn auf dem Kanal hat nicht der Staat den Betrieb, sondern vertheilt sich der Betrieb auf die verschiedensten grossen und kleinen Unternehmer. Dass eine derartige Betrachtung auch vom rein finanziellen Standpunkte aus vortheilhaft erscheinen muss und nicht nur eine wesentliche Entlastung der Eisenbahnen bedeutet, liegt meines Erachtens klar auf der Hand."

In Uebereinstimmung mit diesen Ausführungen des Ministers erachtete es auch der Abg. Schmieding für einen Irrthum, dass man billiger davon kommen würde, wenn man die Eisenbahnen einseitig ausbauen und auf die Wasserstrassen verzichten wollte. „Dass die ganze Idee mit den Schleppbahnen eine verfehlte Sache, das hat der Eisenbahnminister früher und heute wieder überzeugend nachgewiesen, so dass ich darauf nicht näher eingehen will. Wenn die Herren von den Schleppbahnen reden, so meinen sie, es handle sich blos um die Herstellung der grossen Verbindungsstrecken zwischen den einzelnen Orten. Ja, meine Herren, wenn auf den Eisenbahnen die Züge sich auf der Strecke so ausweichen könnten, wie die Schiffe sich auf dem Kanal ausbiegen, dann wäre die Sache leichter zu machen. Aber da liegt gerade die Schwierigkeit, dass für jedes Ausweichen der Züge eine Gleisentwickelung in den Bahnhöfen nöthig ist, und was der Ausbau der Bahnhöfe uns kostete, das wissen wir alle. In dem rheinisch-westfälischen Industriegebiete können die Bahnhöfe aber auch schon überhaupt nicht mehr wesentlich erweitert und ausgebaut werden, weil man das erforderliche Gelände nicht rechtzeitig erworben, sondern überall sich hat städtisch anbauen lassen. Was der Ausbau der Bahnhöfe aber in Wirklichkeit kostet, haben wir aus dem letzten Eisenbahnetat ersehen, wo wir die erste Rate von 40 000 000 ℳ für den Umbau des Bahnhofes in Hamburg bewilligt haben; nehmen Sie dazu jedesmal 30 000 000 ℳ für den Ausbau des Bahnhofes in Frankfurt a/M. und in Köln, dann sind das 100 000 000 ℳ für drei Bahnhöfe! Und ausserhalb Preussens wird auch nicht billiger gebaut; der Bahnhofausbau in Dresden kostet allein 63 000 000 ℳ. Also durch den Ausbau der Bahnen unter Verzichtleistung auf die Kanäle werden Sie auch nicht billiger fortkommen."

Die Ausfälle der Eisenbahneinnahmen.

Nach der Begründung der Vorlage wird mit der Entlastung des Eisenbahnverkehres auch eine Einbusse an den Eisenbahneinnahmen eintreten in Höhe von 53 000 000 ℳ rein für einen Frachtentgang von 8 800 000 t. „Das ist ja eine gewaltig hohe Summe", sagte Minister Thielen, „sie verliert aber von ihrem Schrecken dann, wenn man bedenkt, dass inzwischen innerhalb dieser nächsten zehn Jahre die Einnahmen um 500 000 000 ℳ oder so herum werden gestiegen sein, dass es sich dann also mehr um ein lucrum cessans als um ein damnum emergens handelt." Die Einnahmeausfälle sind auf Grund amtlichen Materials aufgestellt worden, also zuverlässig. Der Verlust selbst ist zunächst nur ein rechnungsmässiger, da ihm sehr erhebliche Minderausgaben zur Seite stehen. In Wirklichkeit wird ein solcher Verlust nicht eintreten; es wird vielmehr bald der Verlust vollständig verschwinden und einer Mehreinnahme Platz machen. Zwar lasse sich das ziffernmässig nicht begründen. Indess berief sich Minister Thielen auf die Erfahrungen. „Neben dem Rheine laufen zwei Eisenbahnen' neben allen unseren anderen Flüssen ist das Eisenbahnnetz auf das ergiebigste ausgebaut. Heute sind die Verkehre der Eisenbahnen neben den Flüssen grösser, als sie je zuvor gewesen sind. Diese Erfahrungen haben nicht nur wir gemacht, sondern alle Länder haben sie gemacht." Der Minister verwies auf die Denkschrift des Regierungs- und Bauraths Eger über „Die Binnenschifffahrt in Europa und Nordamerika" insbesondere auf Frankreich, das ja im Ausbau seiner Kanäle weiter fortgeschritten sei, als irgend ein anderes kontinentales Land. „Es hat sich als Lösung dieses Räthsels überall bewährt, dass die Wasserstrassen ebenso gut wie die Schienenwege einen ganz neuen, sehr erheblichen Verkehrszuwachs bringen, sofern sie nur richtig angelegt sind. In der Eger'schen Schrift ist in der Beziehung schlagend ausgeführt, dass beispielsweise von dem Verkehr des Rhein-Marnekanals, der unter den ungünstigsten technischen Bedingungen gebaut worden ist, der auf 210 km 113 Schleusen hat, und der ein Gesammtgefälle von 308 m zu überwinden hat, 83 % aus neuen Produktionsstätten herrühren, die erst seit der Eröffnung des Kanals dort entstanden sind. Dieser Verkehrszuwachs vertheilt sich erfahrungsgemäss ungefähr zu gleichen Theilen auf die Schienen und das Wasser; das werden Sie auch beim Studium der betreffenden Denkschrift bestätigt finden."

In seiner Entgegnung veranschlagte Graf Kanitz den Ausfall der Eisenbahneinnahmen weit höher und verwies auf die Reden der Abg. Schmieding und Beumer vom 11. Februar 1896, wonach fast die Hälfte sämmtlicher Güter der preussischen Eisenbahnen im rheinisch-westfälischen Industriegebiet bewegt wird, also auch die Hälfte der Eisenbahnüberschüsse im Westen verdient werden, da wesentlich die Massengüter und gerade die Kohlensendungen die Ueberschüsse für die Eisenbahnen erbringen. Der Abg. Schmieding bestätigte später seine früheren Aeusserungen und wiederholte die Frage, aus welchen direkten und indirekten Steuern sind denn überhaupt die glänzenden preussischen Staatsfinanzen geschaffen, sind die aus dem Osten oder Westen gekommen?, um darauf zu antworten: „Es sind im wesentlichen die ausserordentlichen Ueberschüsse der Eisenbahnen, die uns diese glänzenden Verhältnisse gebracht haben. Wenn Sie von den 500 000 000 ℳ Ueberschüssen der Eisenbahnen auch die Verzinsung und Amortisation der ganzen Staatsschuld mit 300 000 000

Mark abziehen, dann bleiben immer noch 200 000 000 ℳ jährlich übrig, welche die Eisenbahnen netto in die allgemeine Staatskasse abliefern. Aus den Bemerkungen, die ich im Eingang meiner Ausführungen gemacht habe, dass das rheinisch-westfälische Industriegebiet ein Drittel sämmtlicher Güter bewegt, die überhaupt in Preussen auf den Eisenbahnen verfrachtet werden, ist doch der Rückschluss leicht zu machen: wo werden vor allem diese ungeheuren überschiessenden Summen aufgebracht? wo anders als im rheinisch-westfälischen Industriegebiet? Diese Hochhaltung der Tarife ist doch nichts anderes als eine übermässige Heraufschraubung der Verkehrssteuer. Diese grosse Heranziehung der Verkehrssteuer im rheinisch-westfälischen Industriegebiete ist aber wieder nichts anderes als eine ganz ausserordentliche Vorbelastung der rheinisch-westfälischen Industrie. Aus den Ueberschüssen der Eisenbahnen des Westens sind schon seit länger als einem Jahrzehnt die unrentablen Eisenbahnen des Ostens gebaut. Dagegen haben wir auch nichts. Wer hat je von uns Widerspruch erhoben, wenn es sich irgendwie um Verkehrsmittel handelte, die dem Osten zu bewilligen waren? Deshalb sollte man aber auch endlich aufhören, immer den ‚reichen' Westen gegen den ‚armen' Osten in Gegensatz zu bringen."

Ausserdem bemängelte Graf Kanitz die berechneten Ersparnisse der Eisenbahnen an Personal und Unterhaltung, indem er bezweifelte, ob wirklich eine Entlastung der Eisenbahnen durch den Kanal stattfinden werde.

Dagegen meinte der Abg. Herold von der Centrumspartei, dass der Ausfall an Eisenbahneinnahmen eher noch geringer sein werde als die Regierung ihn schätze. Die Entlastung der Eisenbahnen werde nicht allzu gross sein, viele Waaren müssten doch noch mit der Eisenbahn befördert werden.

Ein anderes Bedenken gab der freikonservative Abg. Stengel zu erwägen. Nach seiner Meinung wird die Ausführung des geplanten Kanalbaues zur Folge haben, dass die Eisenbahninteressenten immer billigere Tarife und die Kanalinteressenten immer niedrigere Abgaben werden zahlen wollen, und der Staat wird nicht der tertius gaudens bei diesem Kampf sein, aber die Steuerzahler werden die Leidtragenden sein. Man sollte den Bau von Kanälen dem Privatunternehmen überlassen, der Staat hat mit den Eisenbahnen gerade genug zu thun.

In diesem Sinne äusserte sich auch der Abg. Graf Strachwitz von der Centrumspartei in seiner Rede gegen den Kanal, indem er hervorhob, dass, falls der Kanal kolossale Einnahmausfälle hervorrufe, dem Staate schliesslich nichts anderes übrig bleiben werde, als die Tarife der Eisenbahnen herabzusetzen.

Kompensationen.

Noch im Jahre 1883 konnte Staatsminister von Maybach im Landtage erklären, dass ihm kein Abgeordneter als grundsätzlicher Feind der Kanäle bekannt sei. Wer den Bau eines bestimmten Kanals bekämpfte, bekannte sich selbst grundsätzlich als Freund der Kanäle und nur aus diesen und jenen Gründen gegen den vorgeschlagenen Kanalbau. Auch gegenwärtig gehen, wie Minister Thielen feststellte, die Bedenken gegen die Kanäle im wesentlichen darauf hinaus, dass die Bewilligung erfolgen werde im Falle einer angemessenen Schadloshaltung für die Nachtheile, die aus dem neuen Kanal entstehen. „Die Staatsregierung", sagte Minister Thielen, „kann grundsätzlich die Forderung derartiger Kompensationen nicht als berechtigt ansehen; sie würde damit einen Weg betreten, der entweder zur völligen Stockung auf den gesammten Gebieten des Verkehrswesens führt oder eine ganz unwirthschaftliche Vergeudung des Nationalvermögens herbeiführt. Wohin dieser Weg führt, das haben zum Schaden ja viele Kreise, namentlich im Osten der Monarchie, an ihrem eigenen Leibe erfahren; beim Bau von Chausseen, beim Bau von Kleinbahnen. Was da schon nachtheilig war, würde sich auf den Staat übertragen, als geradezu verderblich erweisen.

Aber die Staatsregierung ist durchaus bereit, zu erklären, dass, wenn wirklich demnächst nachweisbar infolge der Verschiebungen, die der Kanal herbeiführt, wirthschaftliche Nothstände eintreten werden, hier oder dort, dann die Staatsregierung der Erwägung derjenigen Maassregeln sich nicht entziehen wird, die diese Nothstände beseitigen. Die Staatsregierung kann sich dem gar nicht entziehen, sie darf sich hierfür auch dreist auf die Vergangenheit berufen: sie hat noch niemals einem Nothstand mit geschlossenen Händen gegenübergestanden — auch nicht in Schlesien. Dass mehr gefordert wird, ist natürlich und entschuldbar; aber in Wirklichkeit hat die Staatsregierung immer das gethan, was nothwendig war, und sie hat es auch zur richtigen Zeit gethan.

Nun will ich einmal annehmen, wir wären selbst geneigt, grundsätzlich die Forderungen von Kompensationen als berechtigt anzuerkennen: kann denn einer von uns oder von Ihnen heute übersehen, welche von diesen Kompensationen zweckmässig und ausführbar sind, und ob die Kosten in irgend einem Verhältniss zu den zu erwartenden Vortheilen stehen? Es ist das für Sie und für uns absolut unmöglich.

Dazu kommt, dass ein Theil der von Schlesien geforderten Kompensationen schon jetzt in Behandlung der Staatsregierung sind — die Herren wissen es —, dass ein anderer Theil der Forderungen heutzutage noch ohne irgend welche finanzielle und technische Unterlagen sich befinden, und dass der dritte Theil der geforderten Kompensationen, die Eisenbahntarife, heute überhaupt noch gar nicht übersehen werden kann. Oder verlangt Schlesien, dass wir heute schon die Eisenbahntarife einführen sollen, die über zehn Jahre nothwendig sind? Wir wollen doch erst mal sehen, was über zehn Jahre nothwendig ist unter ganz veränderten Verkehrs-, unter ganz veränderten Wirthschafts-, unter ganz veränderten Zollverhältnissen! Und wenn es dann wirklich so ist, dann wird, wie ich vorhin schon sagte, der Staat die Hand nicht zuschliessen, wenn sich ein wirklicher Nothstand ergibt. Mag er herkommen, woher er will, der Staat hat immer zugegriffen, wenn ein wirklicher Nothstand sich zeigte."

Auch Minister Freiherr von Hammerstein bestritt einen Rechtsanspruch auf Kompensationen. Jede neue Eisenbahn habe ja für Einzelne Nachtheile zur Folge und doch werde Entschädigung nicht gezahlt. Gegenwärtig könne man die Verschiebungen noch gar nicht übersehen. Der Minister erklärte auch die Befürchtung für falsch, dass infolge des Kanalbaues die Kleinbahnen vernachlässigt werden, im Gegentheil, es würden infolge des gestiegenen Verkehres noch mehr Kleinbahnen nöthig werden.

Kanalabgaben und Eisenbahntarife.

Einen wesentlichen Faktor in der Ertragsberechnung und in der Beurtheilung dieser Frage bilden nach den Ausführungen des Ministers die Kanalabgaben und die Eisenbahntarife. „Wollte man Ertragsberechnungen überhaupt aufstellen, so müsste man von bestimmten ziffernmässigen Kanalabgaben und ziffernmässigen Eisenbahntarifen ausgehen. Das letztere war einfach. Man nahm diejenigen Tarife, die heute existiren. Bezüglich der Kanalabgaben hat eine sehr weitschichtige Untersuchung stattgefunden, es sind im weitesten Umfange Interessenten gehört worden, und man ist schliesslich auf die Zahlen gekommen, die in der Begründung in der Denkschrift angegeben sind. Wenn aber in dieser Beziehung bestimmte Zahlen angegeben sind, so ist damit nicht gemeint, dass demnächst diese Kanalabgaben auch wirklich genommen werden sollen. Es ist ebenso wenig gemeint, dass im Jahre 1908 auch die Eisenbahntarife genau so stehen, wie sie hier angeführt worden sind. Die Staatsregierung kann sich weder nach der einen noch nach der anderen Richtung heute binden. Aber das kann die Staatsregierung heute schon mit Bestimmtheit erklären, dass sie vor der Festsetzung der Kanalabgaben die Vertreter der einzelnen Wirthschaftszweige hören wird, die irgendwie bei der Sache interessirt sind."

Nachrichten.

Deutschland.

— Bemerkenswerthe Rückschlüsse auf die **Stellungnahme der Regierung zur Kanalvorlage** ergeben sich aus nachstehenden Ausführungen der „B. P. N.": „Die finanziellen Bedenken, welche die Gegner der Kanalvorlage gegen diese zu erheben pflegen, gründen sich auf die Höhe der Baukosten und auf den Ausfall an Eisenbahneinnahmen, welcher nach Herstellung des Rhein-Elbekanals zu erwarten und in der Begründung der Vorlage auf zunächst 53 000 000 ℳ berechnet ist. Mögen beide Momente bei oberflächlicher Betrachtung plausibel erscheinen, so bestehen sie eine eingehende Kritik doch nicht. Abgesehen davon, dass von dem Anlagekapital eine angemessene Rente und für die anfangs unvermeidlichen Ausfälle an Eisenbahneinnahmen in späterer Zeit ein mehr als ausreichender Ausgleich zu erwarten ist, kommt in Betracht einerseits, dass auch der dem Verkehrsbedürfniss entsprechende Ausbau des Staatsbahnnetzes einen sehr erheblichen Kostenaufwand verursachen würde und dass nach den neueren Erfahrungen die Steigerung des Verkehres auf den Staatsbahnen keineswegs gleichbedeutend mit

einer entsprechenden Vermehrung des Eisenbahnüberschusses ist, vielmehr im entgegengesetzten Sinne wirkt. Es ist an sich mehr als zweifelhaft, ob das Staatsbahnnetz überhaupt so ausgestaltet werden kann, dass es ohne Ergänzung durch Kanäle den rasch steigenden Verkehr bewältigen kann. Sicher aber ist, dass dazu überaus kostspielige Bauausführungen nothwendig sein werden. Erwägt man, dass allein zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der verkehrsreichsten Strecken durch rasch auszuführende Bauten in den letzten Jahren 100 000 000 ℳ. flüssig gemacht sind, so erhellt, dass eine der Leistungsfähigkeit des Rhein-Elbekanals gleichwerthige Ausgestaltung unserer Bahnen sicher nicht weniger kosten würde, als der Ausbau des Kanals. Sodann sind die Mehreinnahmen aus den Eisenbahnüberschüssen im Jahre 1898/99 von den höheren Ausgaben des Betriebes bis auf einen kleinen Rest von etwa 7 000 000 ℳ. wieder aufgezehrt worden. Daneben aber mussten aus den Rechnungsüberschüssen des Jahres noch 50 000 000 ℳ. für die durch die Verkehrszunahme bedingte Ergänzung und Erweiterung der Anlagen der Staatsbahnverwaltung verfügbar gemacht werden, so dass die Staatskasse von der Verkehrssteigerung, welche in den Mehreinnahmen der Bahnen von rund 62 000 000 ℳ. über den Etat in Erscheinung trat, nicht nur keinen Vortheil, sondern einen Schaden von etwa 43 000 000 ℳ. gehabt hat. Dieser Verlauf der Dinge kann als typisch auch für die Zukunft gelten. Würde der Rheinkanal nicht gebaut, so würde man mit einer stetig wachsenden stärkeren Zunahme der Ausgaben, als der Verkehrseinnahmen, infolge der zur Bewältigung des Verkehres nothwendigen Maassnahmen zu rechnen haben, welche sehr bald den bei dem Kanal anfangs zu erwartenden, dann aber stetig sinkenden Einnahmeausfall von 53 000 000 ℳ. übertreffen würde. In Wirklichkeit stehen daher finanzielle Bedenken der Herstellung des Rhein-Elbekanals nicht entgegen."

— Gegenüber den Ausführungen des Abgeordneten Graf Kanitz, welcher bekanntlich im preussischen Abgeordnetenhause sich in schroffste Opposition zur **Kanalvorlage** stellte, schreiben die „Berl. Pol. Nachr.":

„Wenn irgend eine Theorie verkehrt ist, so ist es die des Abgeordneten Grafen Kanitz, wonach Verkehrswege nur eröffnet werden sollen, wenn sie sämmtlichen Landestheilen zu gute kommen. Würde diese Theorie befolgt, so würde der Verkehr überhaupt nicht gefördert werden können, denn solche Verkehrswege, die allen Landestheilen gleichmässige Vortheile gewähren, gibt es gar nicht. Der Abgeordnete Graf Kanitz würde sehr empört sein, wenn man die Konsequenzen aus seiner Theorie beispielsweise für den Nebenbahnbau sowie für die Unterstützung des Kleinbahnbaues zöge. Diese Bahnen kommen bekanntlich in sehr grossem Umfange dem Osten zu gute. Wollte man nun bei jeder einzelnen Bahn finden, dass sie den Verkehr nur eines begrenzten Landstriches erschliesst, so müsste man nach dem Grafen Kanitz daraus den Schluss ziehen, dass ihr Bau unterbleiben müsste. Will aber Graf Kanitz mit seiner Aeusserung nicht das einzelne Kommunikationsmittel, sondern eine bestimmte Art von Verkehrswegen im Auge gehabt haben, so würde auch diese Anschauung nichts gegen den Rhein-Elbekanal beweisen. Gewiss wird dadurch, dass Nebenbahnen und Kleinbahnen an den verschiedensten Stellen des Vaterlandes gebaut werden, durch ihr gesammtes Netz der Verkehr in der ganzen Monarchie gehoben, genau so aber liegt die Sache doch auch mit dem Wasserstrassennetz. In Preussen ist eine beträchtliche Anzahl von Kanälen vorhanden. Es ist aber erwiesen, dass ihnen allen ein Abschluss insofern fehlt, als der Osten nicht mit dem Westen in direkter Wasserverbindung steht. Die Umständlichkeiten, welche der Beförderung der Grubenhölzer nach dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk und der Kohlen von demselben nach Berlin anhaften, sind wohl Beweis genug dafür. Erst wenn der Mittellandkanal gebaut werden würde, würde das ganze preussische Wasserstrassennetz seiner eigentlichen Bestimmung entgegengeführt werden, es würde ebenso wie das Eisenbahnnetz ohne Lücke funktioniren können. Gerade von diesem Gesichtspunkte aus wird der Mittellandkanal der gesammten Monarchie, auch dem Osten, dienen und deshalb ist sein Bau trotz der Theorie des Grafen Kanitz zu befürworten."

— Die „Berl. Corr." schreibt: In einzelnen Blättern wird unter Hinweis auf die angeblich ungünstigen Anstellungs- und Besoldungsverhältnisse vor dem **Eintritt bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung als Supernumerar** gewarnt. Insbesondere wird behauptet, dass die im Jahre 1890 als Supernumerare eingetretenen Anwärter vor dem Jahre 1920 nicht auf Anstellung rechnen könnten und für die jetzt eintretenden Anwärter die Anstellungsverhältnisse noch ungünstiger würden, da infolge der Neuorganisation eine weitere Verminderung der etatsmässigen Beamtenstellen und eine Mehreinstellung von Diätaren und Hilfsbeamten beabsichtigt sei. Diese, völlige Unkenntniss der einschlägigen Verhältnisse verrathenden Anführungen sind durchaus unrichtig. Unter den am 1. April d. J. in Eisenbahnsekretärstellen (Subalternbeamtenstellen 1. Klasse) eingerückten Beamten befanden sich Büreaudiätare, welche am 1. Oktober 1889 als Supernumerare in den Eisenbahndienst eingetreten waren, also, einschliesslich der dreijährigen Ausbildungszeit, eine Gesammtdienstzeit von neun Jahren sechs Monaten zurückgelegt hatten. Von den für die Anstellung als Betriebssekretär (Subalternbeamter 2. Klasse) noch in Betracht kommenden Anwärtern sind am 1. April 1899 sämmtliche im Jahre 1893 eingetretenen Supernumerare etatsmässig angestellt worden. Hiernach lässt sich ermessen, was von der Behauptung zu halten ist, dass die Supernumerare, welche 1890 bei der Eisenbahnverwaltung eingetreten sind, jetzt noch 20 Jahre auf etatsmässige Anstellung zu warten hätten. Der im Jahre 1895 in Kraft getretenen Neuordnung der Eisenbahnverwaltung haben es die Büreaubeamten zu verdanken, dass die Eisenbahnsekretärstellen nicht nur nicht vermindert, sondern gegen den Etat für 1894/95 um rund 1 000 vermehrt worden sind. Die neuerdings in Bezug auf die Ausbildung des nichttechnischen mittleren Beamtenpersonals getroffenen grundsätzlichen Anordnungen verschaffen überdies den Supernumeraren den Zugang zu einer grösseren Zahl von mittleren Stellen des äusseren Dienstes, die ihnen bisher verschlossen waren. Uebrigens gehen die Bewerbungen um Annahme als Eisenbahnsupernumerar fortgesetzt in so grosser Zahl ein, dass im allgemeinen nur diejenigen Bewerber, welche die Reife für die Oberprima erreicht haben, berücksichtigt werden können. Die jungen Leute, welche nur die Berechtigung für den einjährig-freiwilligen Militärdienst besitzen, können daher auf eine Einberufung nur in seltenen Fällen rechnen.

— **Zur Erleichterung des Reiseverkehres** können auf sämmtlichen preussischen Staatsbahnen diejenigen Reisenden, welche mit Personenzugkarten versehen sind und einen Schnellzug benutzen wollen oder auf einer Unterwegsstation eines Schnellzuges in eine höhere Wagenklasse übergehen wollen, die erforderlichen Zuschlagkarten ausser bei den Fahrkartenausgabestellen auch beim Zugführer des Schnellzuges lösen. Diese Einrichtung bietet für die erst kurz vor Zugabgang erscheinenden Reisenden, insbesondere für diejenigen, welche auf Uebergangsstationen von Seitenstrecken mit Zugverspätung eintreffen, unverkennbar eine grosse Annehmlichkeit.

— Aus Darmstadt wird unterm 14. d. Mts. der „Nat.-Ztg." geschrieben: Ueber die **preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft** richtet an die „M. Allg. Ztg." ein hiesiger Mitarbeiter eine Zuschrift, der wir folgendes entnehmen: Der Abg. Freiherr v. Wöllwarth hat in der Presse und dem württembergischen Landtag den Gedanken einer Eisenbahngemeinschaft mit Preussen ausgesprochen und dabei die hessischen Verhältnisse zur Begründung seiner Anschauung herangezogen. Hat man sich auch im Landtag auf gewisser Seite geradezu mit Entrüstung dagegen erhoben, dass es jemand wage, einer Annäherung an Preussen das Wort zu reden, so sind diese, man darf wohl sagen, reaktionären Velleitäten auch der einzige Grund gewesen, der gegen eine solche Verbindung ins Feld geführt werden kann; der Blick auf die ausserordentlichen Vortheile der hessisch-preussischen Gemeinschaft und der Einnahmeverlust durch dieselbe in Württemberg hätten Bedenken aufkommen lassen müssen, ob denn die Isolirung, die Abwendung von Preussen so vollauf gerechtfertigt ist. Nach den Erfahrungen, die wir in Hessen gemacht haben, sind wir entschieden zufrieden mit den Folgen und besonders mit den finanziellen Erfolgen der Gemeinschaftsverwaltung. . . . Welche eminenten Vortheile hat uns jetzt schon die Eisenbahngemeinschaft gebracht: in dem ersten Jahre einen Gewinn von 3 168 000 ℳ. In früheren Jahren war eine Zubusse zu den Eisenbahnen von 120 000 ℳ. erforderlich und jetzt ein Ueberschuss von mehr als 3 000 000 ℳ.! Diese Zahlen lassen die früheren Gegner der Gemeinschaft verstummen . . . Und wie haben sich die Betriebs-, Verkehrs- und Beamtenverhältnisse gegenüber den Zuständen bei der früheren hessischen Ludwigsbahn, welche bekanntlich das Gemeinschaftsobjekt bildet, gehoben! Das Wagenmaterial ist durchgängig verbessert; neue Gleise sind im Bau oder bereits gelegt; Bahnhofsgebäude in ganz erheblicher Zahl werden errichtet. Die IV. Wagenklasse wurde eingeführt und mit deren billigen Fahrpreisen der ärmeren Bevölkerung eine ausserordentliche Wohlthat erwiesen. Die Beamtengehälter sind ausserordentlich aufgebessert, die Löhne der Arbeiter erheblich gesteigert worden, die Arbeitszeit streng geregelt. Mit einem Wort, die Verhältnisse gegen früher sind durchgängig weit besser geworden.

— Wie der Geschäftsbericht der **Breslau-Warschauer Eisenbahn** mittheilt, sind im vergangenen Jahre besondere Neubauten nicht zur Ausführung gekommen. Befördert wurden 236 265 Personen gegen 216 441 Personen im Jahre vorher und 141 011 t (1897: 130 292 t) Güter aller Art. Meist betheiligt am Güterverkehr waren Steinkohlen mit 29 625 t, Holz mit 28 733 t und Getreide mit 14 503 t. Die Gesammteinnahmen beliefen

sich auf 486 326 ℳ und die Betriebsausgaben auf 266 279 ℳ, so dass ein Ueberschuss von 220 047 ℳ und zuzüglich des Vortrages aus 1897 von 221 160 ℳ verblieb, der wie folgt verwendet werden soll: zum Erneuerungsfonds 17 953 ℳ, zum Reservefonds 4 000 ℳ, für Eisenbahnsteuer 3 851 ℳ, für 3,75 % Dividende auf die Vorzugsaktien 150 187 ℳ und als Vortrag auf neue Rechnung 5 889 ℳ. Ende 1898 waren noch 609 300 ℳ Prioritäten in Umlauf. Die Sicherheitsfonds setzten sich zusammen aus: Reservefonds 102 219 ℳ und Erneuerungsfonds 763 500 ℳ, insgesammt 865 719 ℳ oder 10,81 % des Aktienkapitals von 8 010 000 ℳ.

— Der „D. R.-Anz." veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer vollspurigen **Nebeneisenbahn von Stralsund über Richtenberg und Franzburg nach Tribsees** durch die Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

— Der Ausschuss der **Lübeck-Büchener Eisenbahn** setzte nach Vorschlag der Direktion einstimmig die Dividende wie im Vorjahre auf 7,25 % fest.

— Mit einem Grundkapital von 6 000 000 ℳ wurde von der westdeutschen Eisenbahngesellschaft unter dem Namen **Moselbahnaktiengesellschaft in Köln** eine neue Aktiengesellschaft begründet. Ihr Zweck ist der Betrieb einer Kleinbahn von Bullay nach Trier und anschliessender Kleinbahnen.

— Der Gemeinderath von Eisenach bewilligte 50 000 ℳ Beitrag zum Grunderwerbe für die **Eisenbahn Eisenach-Eschwege**; gefordert waren 75 000 ℳ.

— In der Nr. 7 d. Ztg. (S. 110/111) ist einer Auslassung des Grossindustriellen Heinrich Freese Erwähnung gethan, in welcher dieser eine **Gewinnbetheiligung der Bediensteten bei den Staatsbetrieben** befürwortet. Er erwähnt dabei, dass eine solche Gewinnbetheiligung in der schweizerischen Postverwaltung in den Jahren 1869/72 bestanden habe und dass sie bei der Paris-Orleansgesellschaft seit 1844 und bei den portugiesischen Staatstabakfabriken seit 1888 in Uebung sei. Er hätte beifügen können, dass die gleiche Einrichtung auch bei der badischen Staatseisenbahnverwaltung bestanden hat.

Mit dem Voranschlag für 1882/83 ist auch der Antrag der Verwaltung genehmigt worden, dass an Stelle der bis dahin aus besonderen Belohnungsfonds und aus den Ersparnissen des Gehaltsetats geschöpften Remunerationen eine Betheiligung der etatsmässigen Bediensteten an dem Reinertrage in der Weise eintreten solle, dass von dem Reinertrage, welcher eine Verzinsung des Anlagekapitals bis zu 1 % darstellt, ein Betrag von 1 %, von der weiteren Verzinsung bis zu 2 % 1,5 % und so fort von jedem Theil des Erträgnisses, welcher eine Verzinsung des Anlagekapitals bis zu 1 % weiter mit sich bringt, 0,5 % mehr zur Vertheilung gebracht wird. Es lag dabei der Gedanke zu Grunde, dass jeder Bedienstete hierdurch ein Interesse an dem günstigen finanziellen Ergebniss des Bahnbetriebes gewinne und damit einen Ansporn erhalte, in seiner Stellung, direkt oder indirekt, durch gute Leistung und Fleiss zur Förderung des ökonomischen Interesses der Verwaltung mitzuwirken.

Auf Grund dieser Bestimmung sind in den Jahren 1882/89 nach der Höhe des Reinertrages und des Anlagekapitals nachstehende Beträge unter die Eisenbahnbediensteten zur Vertheilung gelangt:

	Aus dem Reinertrag von ℳ	bei einem Anlagekapital von ℳ	Gewinnbetheiligung ℳ
1882	12 807 748	387 523 069	205 435
1883	13 312 851	393 120 173	214 885
1884	13 124 018	395 915 804	209 324
1885	12 847 289	398 834 919	201 531
1886	12 300 458	402 467 469	186 769
1887	13 492 279	406 191 655	215 449
1888	16 785 689	415 413 689	295 863
1889	17 018 732	420 007 327	300 526

Mit dem Jahre 1890 traten ein neues Beamtengesetz und eine Gehaltsordnung in Kraft, welche grundsätzlich alle an die Form von Remunerationen erinnernde Nebenbezüge ausschlossen und mit denen daher auch die bis dahin übliche Gewinnbetheiligung fallen musste.

Wäre die 1882 eingeführte Bestimmung noch heute in Kraft, so würde z. B. für das Jahr 1898 bei einem Reinertrage von 23 299 488 ℳ und einem Anlagekapital von 494 422 940 ℳ die Gewinnbetheiligung betragen haben 451 771 ℳ oder etwa 7 % des Gehaltsetats.

— **Neubaustrecke Königsbrück-Schwepnitz.** Die Betriebseröffnung der 9,9 km langen, eingleisigen und vollspurigen Neubaustrecke Königsbrück-Schwepnitz, welche die Fortsetzung der jetzigen Linie Klotzsche-Königsbrück bilden wird, soll voraussichtlich Anfang Oktober d. J. erfolgen. Ausser der Anfangs- und Endstation sind noch Haltestellen in Aussicht genommen in Königsbrück, Weissbach und Schmorkau.

— Der **deutsche Handelstag** veranstaltet unter seinen Mitgliedern eine Rundfrage über Beschwerden und Wünsche hinsichtlich der **Beförderung von Stückgut auf der Eisenbahn**, insbesondere hinsichtlich der Schnelligkeit dieser Beförderung. Bekanntlich hatte der Verband der Textilindustriellen von Chemnitz dem Reichtage in einer Eingabe eine Reihe bezüglicher Beschwerden, besonders wegen des deutsch-englischen Verkehres, mit der Bitte um Abhilfe vorgetragen; der Handelstag beabsichtigt nunmehr, die Verbreitung dieser Beschwerden zu vermitteln.

— **Personalnachrichten.** Der Geheime Baurath und vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Sarrazin ist zum Geheimen Oberbaurath und der Geheime Regierungsrath und vortragende Rath in demselben Ministerium, Peters, zum Geheimen Oberregierungsrath ernannt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich.** Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen gestaltete sich während des Monats Februar d. J. folgendermaassen:

Durch den Baubeginn der Verbindungsbahn Linz-Urfahr (1,6 km), der Lokalbahn Grulich-Schildberg (16,4 km) und der Eisenbahn in die Bocche di Cattaro sammt Flügel nach Gravosa (1 km) (Anschüttungsarbeiten für die Stationen Gravosa und Zelenik) sind 19 km Lokalbahnen zugewachsen; dagegen durch die Eröffnung der Abzweigung Kaisermühle-Schüttauplatz der elektrischen Bahn Wien-Praterstern-Kagran 1,1 km abgefallen. Es verblieben am Schlusse des Monats Februar 251 km Hauptbahnen (gleichwie im Vormonate) und 669,9 km Lokal- und Kleinbahnen (gegen 652 km im Vormonate) in Bauausführung.

— **Zur Erhöhung der Betriebssicherheit auf den Eisenbahnen.** Mit dem 1. Mai wird auf dem grösseren Theile des Netzes der österreichischen Staatsbahnen eine Maassregel in Wirksamkeit treten, welche berufen ist, ein Erhebliches zur Erhöhung der Betriebssicherheit auf den Eisenbahnen beizutragen: das Fahren in Raumdistanz. Dasselbe wird je nach der Stärke des Verkehres auf den bezüglichen Linien in drei verschiedenen Formen eingeführt. Auf Linien mit schwachem Verkehre wird in Stationsdistanz gefahren, dass heisst, der Zug wird die Station nicht früher verlassen, bevor nicht die Meldung vorliegt, dass der vorangegangene Zug in die nächste Station eingefahren ist. Dieser Modus war bereits zu Ende des abgelaufenen Jahres zur Durchführung gebracht worden. Auf Linien mit stärkerem Verkehre ist ein derartiges Distanzfahren unthunlich und da tritt das sogenannte Zugmeldesystem in Wirksamkeit, welches darin besteht, dass die Strecke zwischen zwei Stationen, je nach der Länge derselben, in zwei oder mehrere ideelle Stücke getheilt wird. An den Theilungspunkten werden Meldehütten errichtet und mit einem verlässlichen Wächter versehen, der, sobald der Zug die Meldestelle passirt, dies telegraphisch oder telephonisch an die letzte Station oder Meldestelle zu berichten hat. Erst dann darf der Zug die Station oder Meldestelle verlassen. Diese Zugmeldestellen sind auf dem grössten Theile der nach diesem System einzurichtenden Linien errichtet und werden im Mai in Funktion treten. Die noch zu errichtenden Meldestellen werden binnen kurzem hergestellt sein, so dass vor Ablauf des ersten Halbjahres das Zugmeldesystem auf sämmtlichen Linien der Staatsbahnen, auf denen dasselbe im Hinblicke auf die Verkehrsstärke überhaupt aktivirt werden soll, auch zur Durchführung gelangt sein wird. Auf Strecken mit besonders lebhaftem Verkehre endlich tritt das Blocksystem, soweit dasselbe bisher noch nicht bestand, zur Einführung. Es wurde nicht blos auf den Wiener Lokalstrecken (Westbahn und Franz Josefbahn) die Blockirung ausgedehnt, es wurden auch andere Strecken der Staatsbahnen, auf denen im Sommer ein besonders dichter Verkehr abzuwickeln ist, so unter anderem das Gesäuse, mit dem Blocksystem ausgestattet. Auch die Privatbahnen folgen dem Beispiele der Staatseisenbahnverwaltung durch Einführung des Fahrens in Raumdistanz überall dort, wo die Lebhaftigkeit des Verkehres dies erfordert, und wo dasselbe bisher noch nicht in Wirksamkeit stand. Speziell bei der Südbahngesellschaft ist die Ausdehnung der Blockirung, die bisher bis zur Station Baden eingerichtet war, auf die ganze Lokalstrecke bezw. bis zum Semmering im Zuge.

Bezüglich der Einführung des Zugmeldesystems bei den Privatbahnen sind die Verhandlungen in der Direktorenkonferenz anhängig.

— **Die Bilanz der österreichischen Nordwestbahn.** Die Rechnungsabschlüsse der österreichischen Nordwestbahn für das Jahr 1898 liegen nunmehr vor und gestalten sich günstiger als nach den bisherigen Einnahmeausweisen angenommen werden konnte. Der Dezemberausweis, welcher die Korrekturen aus den definitiven Abrechnungen bis Ende August zeigte, ergab für die garantirte Linie eine Mehreinnahme von 422 858 fl., für die Elbethalbahn ein Plus von 414 745 fl. Nach den definitiven Abrechnungen für das ganze Jahr stellt sich die Mehreinnahme der garantirten Linie auf 842 154 fl., jene der Elbethalbahn auf 717 815 fl. Die Besserung, welche die definitiven Abrechnungen der letzten 4 Monate ergaben, beträgt somit bei der garantirten Linie 422 000 fl., bei der Elbethalbahn 303 000 fl.

Die Betriebseinnahmen des garantirten Netzes betragen 11 479 233 fl. und haben sich gegenüber dem Vorjahre um 842 154 fl. erhöht; hiervon kommen die Ausgaben mit 6 822 089 fl. in Abschlag, welche eine Steigerung um 251 295 fl. erfahren haben. Der Betriebsüberschuss stellt sich somit auf 4 657 143 fl., das ist um 590 859 fl. höher als 1897. Im vorigen Jahre hat die Stammlinie der Nordwestbahn einen Staatsgarantiezuschuss von 475 637 fl. bezogen, in diesem Jahre zahlt sie auf die Staatsgarantie 45 907 fl. zurück. Der Prioritätendienst erforderte 3 092 235 fl. Nach Bestreitung dieser Auslage verbleibt ein Nettogewinn von 1 618 462 fl. Dazu kommt noch der Antheil an dem Erträgnisse der Elbethalbahn, welcher 465 351 fl. beträgt und im Vergleiche mit dem Vorjahre um 277 835 fl. höher ist. An die Aktionäre wird ein Betrag von 2 070 000 fl. ausgeschüttet, der Vortrag wird nicht in Anspruch genommen, sondern um 13 814 fl. erhöht und mit 227 173 fl. auf die Rechnung des laufenden Jahres übertragen.

Die Betriebseinnahmen der Elbethalbahn mit 7 777 368 fl. sind um 717 815 fl., die Betriebsausgaben und Steuern mit 3 555 421 fl. um 101 018 fl. gestiegen. Der Nettoüberschuss beträgt 2 461 528 fl. und ist im Vergleiche mit dem Vorjahre um 608 389 fl. grösser. Da sich jedoch auch das Erforderniss für die Aktientilgung, sowie für Dotirungen und Tantiemen um 114 460 fl. gehoben hat, so ist der Ueberschussrest, welcher 827 292 fl. beträgt, nur um 493 929 fl. grösser.

— Im Oktober 1898 hat die **Prag-Duxer Eisenbahn** im Hinblicke auf die gerichtlichen Entscheidungen, welche den rücksichtlich der 5 % **Prioritätsobligationen** beobachteten Verloosungsvorgang als vollständig vertrags- und gesetzmässig erklärten, den Besitzern dieser Obligationen die Konversion in Titres der neuen 3 % Anleihe, Emission 1896, offerirt. Von dieser Offerte machte der weitaus grösste Theil der Prioritäre Gebrauch. Nur ein Restbetrag von etwa 10 % der gesammten Emission gelangte weder damals, noch seither zur Anmeldung, offenbar im Hinblicke darauf, dass seitens des Kurators der 5 % Prioritäten nochmals der Versuch gemacht wurde, im Prozesswege gegen den Verloosungsvorgang anzukämpfen. Nunmehr hat der Oberste Gerichtshof im vollen Einklange mit den beiden unteren Instanzen neuerlich entschieden, dass dem Kurator die Zustimmung zur Klageführung zu versagen sei, und erscheint hiermit der Verloosungsvorgang gesetzlich unanfechtbar. Um jedoch die Besitzer der 5 % Prioritäten durch den gedachten erfolglosen Versuch des Kurators nicht zu Schaden kommen zu lassen, hat sich die Prag-Duxer Eisenbahn entschlossen, denselben nachträglich die Konversion zu den früheren Bedingungen einzuräumen.

— **Vergnügungszüge zum Arlberg.** Die Staatsbahndirektion Innsbruck wird, wie gemeldet wird, in diesem Sommer zwischen Innsbruck und dem Arlberg Vergnügungszüge mit 50 % Fahrpreisermässigung in Verkehr setzen, für welche Züge nach den Vorschlägen des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Tirol und der Innsbrucker alpinen Vereine die Fahrordnung derart zusammengestellt wurde, dass sich diese Züge bei grösster Zeit- und Geldersparniss zu Ausflügen und Bergtouren im Oberinnthal: Sellrain, Oetzthal, Mieming-Fernstein, Pitzthal und Paznaun und im Arlberggebiete ganz ausserordentlich eignen. Die Züge gehen an den Vorabenden der meisten Sommer-Sonn- und Feiertage Nachmittags 5 Uhr von Innsbruck ab, halten an allen Stationen usw. durch das ganze Thal hinauf und kommen um 9 Uhr 38 Min. Abends in Langen an. Die Rückfahrt erfolgt am darauffolgenden Sonn- oder Festtage ab Langen um 8 Uhr 5 Min. Abends, wobei die Züge wieder an allen Stationen anhalten und um 12 Uhr 15 Min. Nachts in Innsbruck eintreffen. Der erste Vergnügungszug geht zu Pfingsten, am 20. Mai, von Innsbruck ab, die Rückfahrt erfolgt in diesem Falle am 22. Mai Abends. Dann folgen Züge am 10. und 28. Juni, am 8. und 22. Juli, am 5., 12. und 19. August, am 2., 7. und 16. September, stets mit der Rückfahrt am folgenden Tage. Die Vergnügungszüge führen alle drei Wagenklassen.

— **Vermehrung des Fahrparkes der österreichischen Staatsbahnen.** Die Staatseisenbahnverwaltung ist, wie schon vor einiger Zeit mitgetheilt wurde, dem Gedanken näher getreten, den aus der bisherigen fallweisen von Jahr zu Jahr stattfindenden Bestellung von Fahrbetriebsmitteln sich ergebenden Uebelständen durch die Aufstellung eines den Bedarf von Fahrbetriebsmitteln für einen längeren Zeitraum — etwa von fünf Jahren — sicherzustellenden Programmes zu begegnen. Der im verflossenen Sommer mit den Vertretern der bezüglichen industriellen Unternehmungen gepflogene Meinungsaustausch hat die Bereitwilligkeit der Fabriketablissements ergeben, trotz der Steigerung der Rohmaterialienpreise und Arbeitslöhne bezüglich der meisten Gattungen von Fahrbetriebsmitteln über die ihnen zuletzt bewilligten Preise nicht hinauszugehen und nur in einzelnen Positionen mässige Preisaufbesserungen zu beanspruchen. Die endgültige Schlussfassung der Angelegenheit dürfte erst erfolgen, bis in Bezug auf das nächstjährige Budget- und Investitionspräliminare ein Ueberblick möglich sein wird.

— **Das staatliche Tarifherabsetzungsrecht bezüglich der Wiener elektrischen Strassenbahnen.** In der vor kurzem abgehaltenen Generalversammlung der Wiener Tramwaygesellschaft ist die Verwaltung auch bezüglich des staatlichen Tarifherabsetzungsrechtes gegenüber der Wiener elektrischen Strassenbahnen interpellirt worden. Die Angelegenheit ist mit Rücksicht auf den Umstand, dass die gewählte Form und das hierdurch geschaffene Verhältniss zwischen der Konzessionärin und der Bau- und Betriebsgesellschaft nicht genau in den Rahmen des Art. XIX des Lokal- und Kleinbahngesetzes vom Jahre 1894 sich bringen lässt, von besonderem Interesse. Nach dem genannten Art. XIX bleibt in Ansehung der Kleinbahnen der Staatsverwaltung das Recht vorbehalten, sobald die Bahn in drei aufeinanderfolgenden Jahren aus den eigenen Reinerträgnissen das nicht durch Prioritätsobligationen beschaffte Anlagekapital zu mindestens 6 % verzinst hat, ermässigte Maximaltarife nach Anhörung der Unternehmung festzusetzen, wobei jedoch einerseits auf die allgemeinen Interessen, andererseits auf die dauernde Sicherstellung der 6 % Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals aus den eigenen Erträgnissen der Bahn Bedacht zu nehmen ist. Es liegt, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt“ sich äussert, auf der Hand, dass dieser Artikel gegenüber den Wiener elektrischen Strassenbahnen nicht anwendbar erscheint; denn das Tarifherabsetzungsrecht wird der Staatsverwaltung ganz zweifellos gegenüber dem Konzessionär eingeräumt. In dem vorliegenden Falle aber wird das Kapital für die elektrischen Strassenbahnen nicht von der Gemeinde dem Konzessionär, sondern von der Bau- und Betriebsgesellschaft aufgebracht. Nachdem nun die gesetzliche Bestimmung nicht ausser Kraft gesetzt, andererseits aber in ihrer Textirung auf den vorliegenden Fall nicht angewendet werden kann, ist, wie dasselbe Blatt mittheilt, zwischen der Regierung und der Gemeinde Wien eine Erträgnissziffer vereinbart worden, welche die Grenze für das besagte Recht der Staatsverwaltung zu bilden hat.

— **Nordböhmische Transversalbahn.** Für den Bau der seitens der Aussig-Teplitzer Eisenbahn projektirten Abkürzungslinie R e i c h s t a d t - G a b e l der nordböhmischen Transversalbahn haben sich nunmehr in der Form von Resolutionen und Petitionen, welche an das Eisenbahnministerium gerichtet wurden, die Städte Teplitz, Lobositz, Leitmeritz, Auscha, Bleiswedel, B.-Leipa, Reichstadt, Gabel und Reichenberg ausgesprochen, sohin sämmtliche Stadtgemeinden im Zuge der neuen Lokalbahn Teplitz-Reichenberg (ausgenommen die Stadt Niemes), ferner die Städte Aussig, Dux und Brüx, weiter die Bezirke B.-Leipa und Gabel; überdies hat auch der „Bergbauliche Verein für das nordwestliche Böhmen in Teplitz“ an das Eisenbahnministerium eine Eingabe gerichtet, in welcher um die Genehmigung der vorgenannten Abkürzungslinie der Theilstrecke B.-Leipa-Gabel gebeten wird, da eine Abkürzung der Bahnverbindung des böhmischen Braunkohlenrevieres mit dem Industriegebiete von Reichenberg entschieden im Interesse der Braunkohlenindustrie insbesondere deshalb gelegen sei, weil sich dadurch auch die Möglichkeit einer Verbilligung der Kohlentarife bietet.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Der Wiener Stadtrath verhandelte kürzlich über das Projekt zur Herstellung einer elektrischen Kleinbahn von Wien nach Pressburg und beschloss folgendes: 1. Die Gemeinde Wien macht ihre Zustimmung zu dem vorliegenden Projekte von dem Zustandekommen eines Vertrages wegen Benutzung des städtischen Strassengrundes abhängig. 2. Der Magistrat wird beauftragt, mit dem Projektanten in diesem Sinne Verhandlungen zu pflegen und das Resultat der bestehenden Kommission zur Berathung aller auf ein elektrisches Bahnnetz in Wien bezughabenden Fragen zur Vorberathung und Antragstellung vorzulegen.

— **Ein Monstreprozess gegen Eisenbahndiebe.** Am 24. d. Mts. beginnt bei dem Landesgericht Brünn die Schwurgerichtsverhandlung gegen 21 Angeklagte wegen Massendiebstählen auf Eisenbahnen. Die Angeklagten haben vom Jahre 1895 bis 1898 an Eisenbahnfrachtzügen der Nordbahnstrecke von Süden nach Norden und in einzelnen Stationen der Staatsbahn auf freche Art Einbruchsdiebstähle verübt. Der Schade, den die Eisenbahnverwaltungen erleiden, beträgt viele Tausende. Die Genannten sind oftmals empfindlich vorbestrafte Gauner, welche sogar mit Revolver bewaffnet auf Raubzüge ausgingen und einmal auf dem Rossitzer Bahnhofe gegen ihre Verfolger Schüsse abfeuerten. Die organisirte Bande hatte die Bahnhöfe Böhmisch-Trübau, Rossitz, Schimitz, Prossnitz, Mährisch-Kromau, Nezamislitz, Misslitz, Ungarisch-Hradisch, Lundenburg, Chirlitz, Sokolnitz, Znaim, Kojetein, Ober-Gerspitz u. a. unsicher gemacht. Ein ganzes Magazin gestohlener Sachen befindet sich beim Gericht.

— **Die Eisenproduktion in Oesterreich.** Die nunmehr vorliegenden Ziffern über die Produktion und den Absatz der kartellirten Eisenwerke in Oesterreich im ersten Vierteljahr 1899 halten sich ungefähr auf der Höhe der entsprechenden Periode des Vorjahres. Was speziell den Schienenkonsum anbelangt, so erreicht derselbe, soweit heute bereits ein Ueberblick gewonnen werden kann, gleichfalls das Niveau des Vorjahres, wobei bemerkt werden muss, dass das Jahr 1898 den grössten Absatz von Schienen zu verzeichnen hatte, der überhaupt seit dem Bestande der österreichischen Schienenwerke erzielt wurde. Mit Hinzurechnung der von der Südbahn für den Eigenbedarf erzeugten Schienen erreichte derselbe fast 1000000 Doppelcentner.

— In einem in der „Zeitschrift für das gesammte Lokal- und Strassenbahnwesen“ erschienenen Artikel werden die **in den letzten Jahren bemerkbaren Ursachen der Stagnation des Baues von Vizinalbahnen in Ungarn** besprochen. Der Verfasser des Artikels verweist darauf, dass nach dem Gesetze vom Jahre 1891 (Gesetzartikel XXXI) bei den ungarischen Vizinalbahnen 35 % des Baukapitals Stammaktien bilden, welche gewöhnlich von Interessenten, Gemeinden, Komitaten und dem Staate aufgebracht werden, während 65 % des übrigen Baukapitals als sogenannte Prioritätsaktien das Vorrecht geniessen, dass erst nach einer 5 % Verzinsung ihres Stammwerthes der Ueberschuss an die Stammaktien abzugeben ist.

Bei billigen Bahnen — und diese sind in Ungarn nun ausgebaut — bot obiges Verhältniss zwischen Stamm- und Prioritätsaktien keine Schwierigkeiten. Man investirte pro Kilometer etwa 10000—18000 fl. in Prioritätsaktien und erlangte eine Verzinsung des Kapitals mit 4—8 %. Eine 8 % Rentabilität der ungarischen Eisenbahnpapiere ist nicht selten, denn die Prioritätsaktien mit 100 fl. Nennwerth stellen sich effektiv selten höher als auf 60 fl. Da nun diese Papiere ein Vorrecht bis zu 5 % Zinsen vom Nennwerthe haben, so ist im günstigen Falle das Zinserträgniss 5 von 60, was beiläufig einer Verzinsung von 8,3 % entspricht.

Die wohlfeileren Bahnen der Ebene und der Thäler sind nun ausgebaut und besonders diejenigen, welche ein Bedürfniss waren, und ein Erträgniss sichern. Die Vizinalbahnen, welche jetzt in Frage kommen, bieten entweder grössere technische Schwierigkeiten, oder berühren volksarme Gegenden. Im ersten Falle hat man es mit forst- oder industriereichen Gebirgsbahnen zu thun, wo die 35 % an Stammaktien beschaffbar sind, aber zum Ausbau ist ein Zuschuss von seiten des Unternehmers von 30—50000 fl. für das Kilometer gegen Uebernahme von Prioritätsaktien nöthig, für welches Kapital keine genügende Verzinsung zu erwarten ist.

Im zweiten Falle, wo die projektirten Bahnen in volksarmen Gegenden, aber in günstigem Terrain liegen, und ein Kapitalzuschuss von seiten der Finanzirungsfirma mit 10—15000 fl. für das Kilometer genügen würde, sind in den seltensten Fällen die 35 % an Stammaktien aufbringbar. Diese Erscheinungen bilden hauptsächlich den Grund der Stagnation. Weder eine Ueberproduktion ist vorhanden, noch eine wirthschaftliche Krise, sondern jene auf dem Gesetze beruhende Schablone, welche seinerzeit den Verhältnissen angemessen und vollkommen zutreffend war, ist heute veraltet. Um in Ungarn auch fernerhin auf Grund der bisherigen Basis Vizinalbahnen bauen zu können, muss das Verhältniss der Stammaktien zu den Prioritätsaktien nicht vorher, sondern dem Projekte angemessen, fallweise bestimmt werden. Zur Stagnation trägt auch der Umstand bei, dass in den ungarischen Gesetzen für Bahnen, welche weniger dem öffentlichen Verkehr, als den Interessen einzelner Etablissements dienen (Industrie- und Forstbahnen), kein Grundenteignungsrecht zugesichert ist. Kann somit der betreffende Industrielle nicht eine theuere Lokalbahn gründen, so muss er eine Eisenbahn überhaupt entbehren, denn für eine Industrie- oder Waldbahn ist ihm der Grund und Boden des Anrainers verschlossen. Hierin liegt ein wichtiger Grund des jetzigen Stillstandes auf dem Gebiete der Vizinalbahnen, aber zugleich die günstige Perspektive des zukünftigen Bahnbaues in Ungarn, weil Bahnen mit wohlfeilen Anlagen und schmaler Spur in Ungarn eine grosse Berechtigung haben.

— **Beschaffung von Betriebsmaterial für die ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Handelsminister hat der Direktion der ungarischen Staatsbahnen die Bewilligung ertheilt, aus dem für Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln im Investitionsanlehen vom Jahre 1897 bestimmten Fonds von 4320000 fl. innerhalb der Jahre 1899—1901 20 Postambulanzwagen, 20 gemischte Kondukteur- und Postwagen (für Lokalbahnzüge), 300 Personenwagen III. Klasse, 40 zweiachsige Kondukteurwagen für Schnellzüge, 22 vierachsige Personenwagen I. und II. Klasse, 46 vierachsige Personenwagen II. Klasse, ferner zur elektrischen Beleuchtung der Züge eine Anzahl von Akkumulatoren zur Ausrüstung der Kondukteurwagen anzuschaffen.

Für Lokomotiven sind 1800000 fl. präliminirt. Es wurden für 1899 20 Stück Personenzuglokomotiven und 28 Stück schwere Güterzuglokomotiven bestellt.

— **Schifffahrtgebühren am Eisernen Thore.** Die niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer hat eine Eingabe an den niederösterreichischen Handelsminister gerichtet, in welcher gegen die beabsichtigte Einhebung der Schifffahrtsgebühren am Eisernen Thore Stellung genommen wird. Die Resolution der Kammer lautet: „Das Ministerium wolle, die prinzipiellen Ausführungen der Kammer würdigend, 1. mit aller Energie die von Ungarn geplante Belastung von dem österreichischen Verkehre abwenden; 2. jede vertragswidrige Art der Bemessung einer Gebühr verhindern, und 3. die Einführung einer Schifffahrtsgebühr nur dann als zulässig betrachten, wenn die Hindernisse der Schifffahrt am Eisernen Thore und bei den Katarakten den bestehenden Verträgen gemäss vollständig beseitigt erscheinen.“

Vereinsausland.

— Der **belgischen Lokomotivbauindustrie** ist es, angespornt durch den Umstand, dass zwecks Beförderung der Belgien passirenden internationalen Expresszüge englische Schnellzugslokomotiven von der Regierung bestellt und in Gebrauch genommen wurden, Brüsseler Meldungen zufolge gelungen, eine Maschine Typ 12 (Express international) zu konstruiren, die erfolgreich mit den englischen Maschinen zu konkurriren vermag. Diese Lokomotive legt in der Stunde 120 km zurück, allerdings unter Benutzung eigens für Maschinen dieses Genres hergestellter Kohlenbrikets. Das Trachten der belgischen Lokomotivbauindustriellen geht nun auf Erzielung einer Konstruktion, die auch unter Anwendung der gewöhnlichen Steinkohle die Erreichung der vorerwähnten Zuggeschwindigkeit ermöglicht.

— **Arbeiterausstand.** Wie unterm 17. d. Mts. aus Paris gemeldet wird, beschlossen dem „Journal du peuple“ zufolge die Arbeiter der „Compagnie générale de construction des waggons-lits“, deren Anzahl 1200 beträgt, in den Ausstand zu treten.

— **Die Lage der Bahnwartfrauen auf den französischen Bahnen,** speziell auf den Staatsbahnen, bildete — nach der „Sozialen Praxis“ — kürzlich den Gegenstand einer Debatte in der Deputirtenkammer. Die Bezüge dieses im Barrierendienst verwendeten weiblichen Personals sind bekanntlich sehr niedrige. Sie erreichen vielfach nur die Höhe von 2,50 Frcs. pro Monat für die mit Bahn- und Weichenwärtern verheiratheten und etwa von 30—45 Frcs. für die selbständigen Frauen. Die Unverhältnissmässigkeit dieser Vergütungen zu der Verantwortlichkeit der dafür geleisteten Funktionen wird auch von keiner Seite bestritten. In der Arbeiterbewegung bildet sie eines der wirksamsten Agitationsargumente. Die Unternehmergesellschaften selbst betonen freilich immer, dass die Arbeit der Barrierefrauen eine ungemein leichte sei, ihnen erlaube, den mannigfachen Anforderungen der Haushaltung fast ungestört nachzukommen, dass die geringe Geldentschädigung auch nur ein Supplement zu dem Einkommen des Mannes oder bei den selbständigen Frauen zu den Naturalbezügen darstellen solle.

In Anerkennung des Missverhältnisses hatte die Direktion der Staatsbahn im diesjährigen Budget eine Erhöhung dieser Vergütungen zugestanden und einen monatlichen Minimalverdienst von 5 Frcs. bewilligt. Während der Budgetberathung der Deputirtenkammer wurde der Antrag gestellt, das Minimum auf 10 Frcs. festzusetzen, was eine Mehrausgabe von 11000 Frcs. verursachen würde. Diese Aufbesserung schien den Befürwortern des Antrages um so leichter realisirbar, als die Staatsbahnen im laufenden Etatsjahre einen für den Staatsschatz dis-

ponibeln Ueberschuss von nahe 13 000 000 Frcs. liefern und als das diesjährige Staatsbudget im Laufe der parlamentarischen Berathung ohnedies eine Erhöhung von 11 000 000 Frcs. über den Anschlag der Regierung erfahren hatte. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, als Chef der Staatsbahnen, lehnte den Antrag ab mit der Motivirung, dass er sonst konsequenterweise gezwungen wäre, die Gehälter der sämmtlichen niederen Bediensteten zu erhöhen, was zu grosse Summen erfordere. Er versprach indessen, Mittel und Wege zu finden, um im nächsten Jahre das Einkommen der selbständigen Frauen aufzubessern. Nachdem der Finanzminister noch aus finanziellen Interessen gegen den Antrag gesprochen hatte, wurde er auch von der Kammer abgelehnt, und es bleibt also vorläufig bei der Erhöhung des Minimums der verheiratheten Barrierefrauen von 2,50 Frcs. auf 5 Frcs.

— Auf der Eisenbahnlinie **Paris-Lyon-Marseille** ist, wie aus Paris unterm 12. d. Mts. gemeldet wird, ein kühner **Einbruchsdiebstahl** auf einen der Gepäckwagen des Abends gegen 12 Uhr in Marseille ankommenden „Rapide" verübt worden. Der Schnellzug führt zwei Gepäckwagen mit sich, die das Passagiergepäck enthalten, einen am Kopfe, in dem sich der Zugführer befindet, und einem am Schlusse, der verschlossen und plombirt ist, da er das direkte Gepäck von Paris nach Marseille enthält. In letzteren verschafften sich kurz hinter Lyon Diebe Eingang und erbrachen sämmtliche Gepäckstücke. Wahrscheinlich befanden sie sich in einem benachbarten Abtheil I. Klasse und erreichten den Gepäckwagen während der Fahrt, indem sie auf den Trittbrettern entlang kletterten. Als der Wagen in Marseille geöffnet wurde, bot sein Inneres ein Bild unbeschreiblicher Verwüstung. Das Gepäck gehörte grösstentheils reichen Engländern, die sich von London nach Cannes, Nizza und anderen Punkten der Riviera begaben. Man kann sich denken, welch' schweren Standpunkt da der Bahnhofsvorstand in Marseille hatte. Die gestohlenen Gegenstände waren meist Werthsachen, aber auch Wäsche und Kleidungsstücke. Von den Dieben fehlt bis jetzt jede Spur.

— In dem Konzessionsgesuch für Erstellung einer **Eisenbahn von Biasca nach Olivone und durch den Lukmanier nach Disentis** werden die Kosten bei normalspurigem Bau auf 73 486 000 Frcs. veranschlagt. Die Regierung des Kantons Graubünden, vom schweizerischen Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung über das erwähnte Konzessionsbegehren aufgefordert, hat die Erklärung abgegeben, dass sie gegen dasselbe nichts einzuwenden habe, wenn auch die Form, in der das Gesuch mit seinen zahlreichen Eventualitäten gestellt ist, die Bildung einer definitiven Meinung etwas erschwere. Sie spricht sich zu Gunsten einer schmalspurigen Linie nach den Normen der rhätischen Bahn aus, weil das Projekt dabei leichter realisirbar sein werde; auch hält sie dafür, dass eine Schmalspurbahn bei den relativ geringen Steigungen, die zur Anwendung kommen können, vollkommen befähigt sei, den zu erwartenden Verkehr zu bewältigen. Uebrigens müsse die Frage offen bleiben, ob eine Lukmanierbahn, gleichviel ob normal- oder schmalspurig erstellt, die Lösung des ostschweizerischen Alpendurchstiches enthalte oder ob sie nicht vielmehr als ein drittes Gleise der Gotthardbahn anzusehen wäre. Den tessinischen Interessen ist durch die Gotthardbahn in reichlicher Weise entgegengekommen und fallen beim ostschweizerischen Alpendurchstich die Interessen der ostschweizerischen Kantone in Betracht.

— Angesichts des täglich wachsenden Verkehres von Genua nach Oberitalien arbeitete die italienische Mittelmeerbahn Pläne für eine **Ergänzungslinie Genua-Voltaggio-Gavi** aus, die bei Novi in das alte Hauptnetz einmünden soll und unterbreitete dieselben der Regierung behufs Genehmigung.

— **Zugverbindung London-Schweiz über Ostende.** Am 1. Mai d. J. wird für den Verkehr zwischen London und Basel, über Ostende, ein neuer Fahrplan eingeführt werden, welcher die Fahrtdauer für diese Strecke um 2 Stunden 37 Min. abkürzt (London ab 9‗, Basel an 5,25). Diese Aenderung hat ausserdem zur Folge, dass man nunmehr, von London aus, Zürich um 3½ Stunden früher als bisher erreichen wird, desgleichen Luzern um 1½ Stunden, Bern um 7½ Stunden, Freiburg um 4¼ Stunden, Neufchatel um 11½ Stunden, Lausanne und Genf um 5 Stunden und Montreux um 5½ Stunden früher als bisher.

— Auf den **türkischen Eisenbahnen** hatte sich der Ruf „Fertigdji!" eingebürgert, türkisirt aus fertig, bei Abfahrt des Zuges und aufgebracht ohne Zweifel von den zahlreichen deutschsprachigen Angestellten, die wenigens anfangs bei den türkischen Eisenbahnen, zumeist aus Oesterreich stammend, zu finden waren. Nunmehr ist auch dieses Wort, obwohl es allerwärts verstanden wurde, beseitigt worden infolge eines Erlasses der türkischen Bahndirektion, die angeblich unter dem Einflusse deutscher Kapitalisten stehen soll, wonach vom 1. d. Mts. ab die Schaffner angewiesen worden sind, das Wort „Fertigdji" zu vermeiden und in Zukunft „Tammamdji!" zu rufen.

— Die einem Londoner Blatte aus Kairo gemeldete Nachricht über **neue Eisenbahnpläne im Sudan** ist, wie man der „Köln. Ztg." aus England schreibt, richtig, aber keineswegs neu. Dass die angeblich in Aussicht genommene Linie Berber-Suakin, die man auf dem Festlande vielfach als bereits im Bau begriffen oder gar als nahezu vollendet hinstellte, hier an maassgebender Stelle aus einer ganzen Reihe von Gründen als nicht zweckentsprechend seit langer Zeit von ernster Erwägung ganz ausgeschlossen hatte, ist längst bekannt gewesen. Der Vorschlag entstammte der Zeitungserörterung in längst vergangenen Tagen und liegt hinter der mit Reorganisirung des ägyptischen Heeres begonnenen Neuzeit zurück. Später ist dieser Gedanke dann noch hier und da, wenn ein neuer Ruhepunkt in der Entwickelung der Dinge erreicht oder eine neue Schwierigkeit im Vordringen nach Süden zu überwinden war, von dem einen oder anderen Blatte in die Erörterung geworfen worden, allein die Abneigung dagegen wuchs von Jahr zu Jahr bei den Befehlshabern im Sudan wie bei den Staatsmännern daheim. Die Schwierigkeiten des Geländes drängten sich immer mehr auf, und der Umstand, dass eine solche Linie auf dem grössten Theil der Strecke durch unbevölkerte Sandwüste gehen, keinen örtlichen Verkehr aufschliessen und wenig für die Verbindung der beherrschenden Hauptpunkte im Sudan thun würde, fiel immer schwerer in die Waagschale. Wie heute die Dinge liegen, hat der neuere Gedanke, vom Atbara aus eine Linie nach Aderamat und von dort aus Zweiglinien nach Kassala und Suakin zu bauen, vom militärischen Standpunkt alles Mögliche für sich, und die strategischen Gesichtspunkte werden in diesem Falle in erster Linie entscheiden. Lord Kitchener's Besichtigungsreise, die er jüngst zu Pferde nach Gedaref, Kassala und Suakin unternommen, hat auch, wie es heisst, den Hauptzweck gehabt, eine allgemeine Idee über die Ausführbarkeit und die zu überwindenden Hindernisse des Geländes zu gewinnen. Dass diese Strecke, abgesehen von der strategischen Bedeutung, auch zum grössten Theil durch angebaute oder anbaufähige Landstriche führen und somit wesentlich zur neuen Besiedelung, Hebung und Aufschliessung des Sudans beitragen würde, liegt auf der Hand. Möglichkeiten, den Handelsverkehr mit Abessynien zu eröffnen, liegen vor der Hand noch in weiter Zukunft. Von einer Ableitung des Sudanhandels nach Suakin spricht niemand, weil dieser Gedanke naturgemäss in Aegypten manche Kreise empfindlich berühren würde. Der Bau der neuen Strecken könnte, falls der Plan den leitenden Männern sich als erwünscht, dringlich und ausführbar empfohlen hat, ziemlich bald beginnen. Lord Kitchener, der bekanntlich Ingenieuroffizier ist und durch den Bau der Sudanbahn über reiche eigene und fremde Erfahrungen verfügt, ist nicht gewohnt, „das Gras unter den Füssen wachsen zu lassen." Bis August wird die nach Süden fortschreitende Hauptlinie Khartum erreichen. Dort dürfte dann wohl eine Weile Halt gemacht werden, und die Bauabtheilungen wären mittlerweile für die neuen Strecken verfügbar. Dass ungefähr um diese Zeit der neue Vorstoss gegen den Khalifa zu erwarten steht, gilt in London, wo jetzt zahlreiche anglo-ägyptische Offiziere in Urlaub weilen, als ziemlich sicher.

— **Hafenprojekt an der Mündung des Kunene und Bahnverbindung von dort nach Buluwayo.** Nach einer Drahtmeldung aus Mossamedes (Portugiesisch-Westafrika) ist zwischen Cecil Rhodes und einer Bankgruppe ein Abkommen geschlossen worden für die Anlegung eines grossen Hafens an der Mündung des Kunene und die Herstellung einer Eisenbahn von da in östlicher Richtung längs der Hochebene durch portugiesisches Gebiet nach Buluwayo (Rhodesia). Diese Anlage würde die Dampferreise von Rhodesia nach Europa um 4 Tage kürzen. Es verlautet, das erforderliche Kapital sei gesichert.

Allgemeines.

— **Ein Eisenbahnzug mit vier Wochen Verspätung.** In Cheyenne (Wyoming) ist kürzlich ein Zug der Cheyenne- und Northernbahn mit einer Verspätung von nicht weniger als einem Monat eingetroffen. Er war bei einer Zwischenstation am Iron Mountain im Schnee und Eis stecken geblieben und hatte selbst mit Hilfe der grössten Rotationsschneepflüge nicht „losgeeist" werden können. Die Reisenden, 42 an der Zahl, darunter ein Dutzend Damen, blieben einen Monat lang Gefangene in der wilden, unwirthlichen Gegend, und es wäre ihnen wohl schlecht ergangen, wenn nicht einige grosse Viehzüchtereien in der Nähe des Iron Mountain die von aller Welt Abgeschnittenen mit Nahrung versorgt hätten.

— **Eine Eisenbahn ohne Wagen,** die schwere Lasten befördert, erscheint auf den ersten Blick undenkbar, und doch gibt es eine solche in den Wäldern von Bridal Veil im Staate Oregon der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Jeder Zug, welcher auf dieser merkwürdigen, einer Aktiengesellschaft gehörigen Linie in Betrieb gesetzt ist, besteht thatsächlich nur aus einer sehr kräftigen Lokomotive, welche eine Anzahl mächtiger Baumstämme zieht. Dieselben schleifen auf dem zwischen den Schienen befindlichen Bohlenbelag und sind hierbei einzeln hintereinander gereiht. Unstreitig spielt hier die Reibung eine bedeutende Rolle, aber dafür fällt das schwierige und zeitraubende Auf- und Abladen der ungeheueren Stämme fort. Man begnügt sich damit, den Bohlenbelag bei Steigungen etwas zu schmieren, und die Beförderung, so primitiv sie ist, geht flott von Statten.

— **Ausdehnung des Telegraphenwesens Ende 1898.** In dem üblichen Rückblick auf die Entwickelung des Telegraphen- und Fernsprechwesens im vergangenen Jahre veröffentlicht das internationale Büreau der Telegraphenverwaltungen in Bern in der Januarnummer des „Journal télégraphique“ die foldenden Angaben. Die Gesammtzahl der beförderten Telegramme hat im Jahre 1898 398 283 000 betragen. Davon entfallen auf Europa 266 330 000 und auf die vier anderen Welttheile 131 953 000. Andererseits waren von der Gesammtsumme 320 135 000 Inlandstelegramme, während der Rest mit 78 148 000 auf den internationalen Verkehr entfiel. Von den europäischen waren 205 705 000 Inlands- und 60 625 000 Auslandstelegramme; von den aussereuropäischen dagegen entfielen 114 430 000 auf den Inlands- und 17 523 000 auf den Auslandsverkehr.

— Die neuesten englischen Blätter enthalten Näheres über die Versuche, welche mit der **Telegraphie ohne Draht** vor einigen Tagen unter der persönlichen Leitung des Erfinders Marconi über den Kanal La Manche stattfanden. Nach allen Berichten sind sie trotz der bedeutenden Entfernung (32 englische Meilen) und mancher atmosphärischen Störungen ausserordentlich gelungen. Jedes Wort, das von Frankreich nach England und umgekehrt telegraphirt wurde, kam deutlich an. Die Depeschen wurden den Berichten zufolge so leicht abgegeben und empfangen, als ob die Endpunkte durch einen Draht verbunden gewesen wären. Wenn das wirklich der Fall ist, so wären die Kabel zwischen England und Frankreich überflüssig. Die Stationen waren: in Frankreich das Chalet l'Artois Wimereux, einem Dorfe in der Nähe von Boulogne, in England der Leuchtthurm von South Foreland bei Dover. Vertreter des französischen Kriegsministeriums und französische Postbeamte wohnten den Versuchen bei und äusserten ihr Erstaunen und ihre Bewunderung. Die Versuche werden jetzt emsig fortgesetzt, und man wird auch erproben, ob man sich mit Schiffen, die sich auf der See befinden, in telegraphische Verbindung setzen kann. Der „Daily-Telegraph“ meint, der 28. März 1899 werde in der Geschichte des menschlichen Fortschrittes ein denkwürdiger Tag sein. Marconi's Erfindung beruht auf der elektrostatischen Wirkung des elektrischen Stromes. Es benutzt elektrische Wellen von hoher Wechselzahl (System Hertz), deren Länge er durch geeignete Reflektoren auf ein Minimum herabsetzt. Die Wechselzahl der Wellen beträgt ungefähr 250 000 000 in der Sekunde. Das Empfangsrelais Marconi's ist ein 4 cm langes Glasrohr, in welchem sich zwei Silberelektroden befinden. Den Zwischenraum zwischen denselben füllt ein Gemisch von Silber- und Nickelspänen. Dieses Rohr liegt mit einem empfindlichen Relais und zwei Leitungswiderständen in einem Batteriestromkreis. Sobald das Glasrohr von einer elektrischen Welle getroffen wird, werden die darin befindlichen Metalltheilchen polarisirt, stellen sich, an einander haftend, in eine Richtung und schliessen so den Strom. Ein kleiner Ankerhammer, von einem zweiten Lokalstromkreis in Funktion gesetzt, schlägt an das Glas, und durch diese Erschütterung wird die Verbindung der Metallspäne unterbrochen und mit ihr der Strom. Hierbei sind die Morse'schen Telegrammzeichen, die auch schriftlich abgenommen werden können, für ein geübtes Ohr auch leicht nach dem Gehör abzulesen.

— Aus Brüssel wird den „B. N. N.“ gemeldet: Die **Telephonie ohne Draht** scheint ebenso viel Aussicht zu haben wie die entsprechende Telegraphie. Neulich zerriss ein heftiger Sturm die Drähte, die die Fernsprecher der Vorstadt Ixelles mit dem Haupttelephonamt in Brüssel verbinden, und es wurde angezeigt, dass die Arbeiten zur Wiederherstellung des Anschlusses drei Wochen in Anspruch nehmen würden. Einer der technischen Leiter des dortigen Fernsprechwesens kam jedoch auf den Gedanken, einen Versuch mit einem Telephoniren ohne Draht zu machen, bis der Schaden wieder reparirt sein würde. Man nahm den Plan auf und machte einige Versuche, die derart erfolgreich ausfielen, dass die Bewohner von Ixelles seitdem in ebenso sicherer telephonischer Verbindung mit der Hauptstadt stehen wie vor der Beschädigung der Drahtleitung. Versuche einer Telephonie ohne Draht sind schon früher aus Frankreich berichtet worden, jedoch waren die Ergebnisse dort nicht derart, dass man nicht die Meldung aus Brüssel mit einiger Vorsicht aufzunehmen hätte.

— **Sonst und jetzt.** Gerade jetzt, wo zwischen Manchester und Liverpool eine Eisenbahn gebaut werden soll, deren Züge 90 Meilen (145 km) in der Stunde zurücklegen werden, ist die Entdeckung einer Bekanntmachung von hohem Interesse, die das bayerische Medizinalkollegium im Jahre 1836 erliess. In diesem Jahre war die erste Eisenbahn — von Nürnberg nach Fürth — kurze Zeit eröffnet, und das genannte Kollegium hielt eine Sitzung ab, in der die vermeintlichen schädlichen Folgen der „Neuerung“ erörtert wurden und man folgenden Beschluss fasste: „Im Interesse der öffentlichen Gesundheitspflege sollte die Beförderung durch Wagen, die durch Dampf gezogen werden, untersagt werden. Denn die schnelle Bewegung muss für das Gehirn schädlich wirken, und eine Art Delirium Furiosum kann die Folge sein. Selbst wenn die Reisenden keinen Schaden nehmen, müssen die Zuschauenden doch mit aller Macht vor solch einem schädlichen Einfluss bewahrt werden. Der blosse Anblick eines vorbeifahrenden Zuges genügt, um das Gehirn in Unordnung zu bringen. Dieses hat die Erfahrung und gelegentliche Beobachtung gelehrt. Daher sollen zum mindesten fünf Fuss hohe Pallisaden auf jeder Seite des Weges, den der Zug nimmt, gebaut werden.“

— In Lord Cromer's Bericht über die Verwaltung Aegyptens und des Sudans befindet sich ein Abschnitt, der für die englischen Industriellen und Eisenarbeiter nicht besonders schmeichelhaft ist. Es handelt sich um die **über den Atbarafluss zu bauende Eisenbahnbrücke,** die an eine amerikanische Firma vergeben worden ist. Eine englische Firma wurde in erster Linie angefragt und erbot sich, die Brücke in 6½ Monaten für 10 490 £ abzuliefern. Die amerikanische Firma verlangte 6 500 £ und verpflichtete sich in 42 Tagen abzuliefern. Es war ausserordentlich wichtig, dass die Brücke vor dem 1. Juli über den Atbara erstellt war, da von diesem Tage an die Fluth den Brückenbau unmöglich macht. Am 30. Januar wurde die Bestellung in Amerika gemacht; am 8. März, d. h. in 37 Tagen, war die Brücke zur Besichtigung in Newyork, und am 15. März war sie verschifft. Einen Monat später soll sie in Alexandrien eintreffen und Mitte Mai über dem Atbarafluss liegen. Noch bedenklicher ist, dass auch für die Nilbahn vieles Rollmaterial aus Amerika kommt. Doch haben auch englische Bahngesellschaften angefangen, Bestellungen für Lokomotiven ins Ausland zu vergeben. Die Verwaltung der Docks und Eisenbahn in Barry bei Südwales hat bei einer amerikanischen Firma mehrere Lokomotiven bestellt, und eine belgische Firma hat eine Bestellung für drei Lokomotiven erhalten. Kürzlich hat die englische Ostbahn ebenfalls Bestellungen nach dem Festlande geschickt. Nach Berechnung der Direktoren der Barrybahn ist eine in Amerika gebaute Lokomotive 500 £ billiger als eine englische. Das soll daher kommen, weil der amerikanische Arbeiter auf eine bestimmte Arbeit 3 100 Stunden verwendet, während der englische Arbeiter, durch die Vorschriften seines Gewerkvereines gebunden, nur 1 900 Stunden darauf verwenden darf, was die englische Arbeit vertheuert. („Voss. Ztg.“)

— Ueber das **Luftschiff des Grafen Zeppelin,** über das wir erst vor Kurzem berichtet haben, wird der „Frankf. Ztg.“ aus Friedrichshafen am Bodensee geschrieben: „Einsteigen nach Säntis, Glärnische Tödi, Rigi, Pilatus, Jungfrau, Mönch usw., aber nicht auf der Eisenbahn, sondern auf dem Luftschiff Graf Zeppelin. Das klingt paradox, aber wer weiss, ob es nicht bald sich verwirklicht. Geht man etwa ¾ Stunden von Friedrichshafen dem alten Meerburg zu, so hört man plötzlich inmitten einer sonst stillen, einsamen Natur ein weithin schallendes, mächtiges Hämmern, und hat man den kleinen Wald von Seemoos durchschritten, so gewahrt man hart am Seegestade, wo noch vor wenigen Monaten kaum ein Mensch sich zeigte, einen Riesenbauplatz, auf dem ein kleines Heer Arbeiter durcheinander wimmelt. Das ist das Luftschiffwerk, auf welchem mit Emsigkeit an der Brücke gebaut wird, von der sich das lenkbare Luftschiff des Erfinders erheben soll. Auf einer Anzahl schwimmenden Pontons wird die Auffahrtbrücke an 500 m weiter in den See hinausgeführt, aber in fester Verbindung mit dem Lande. Der See hat dort am Ende der Brücke eine Tiefe von mehr als 20 m. Die Kosten dieses Baues belaufen sich auf etwa 140 000 ℳ und werden von der Gesellschaft zur Beförderung der Luftschifffahrt getragen, während die königliche Domäne Manzell den Platz zur Erbauung des Luftschiffwerkes hergab. Die Aufsteigebrücke sowie die sonstigen baulichen Vorarbeiten sollen bis Mai fertiggestellt sein, während die Auffahrt im Juli geplant ist. Der Aufstieg des Luftschiffes im Juli wird ein Schauspiel seltenster Art werden und viele Neugierige an das Ufer des schwäbischen Meeres locken.

— **Ueber die Königin Viktoria auf Reisen** schreibt die Münchener „Allgem. Ztg.“: Die fast 80 jährige Königin von England machte, wie die Blätter schon berichteten, auch in diesem Jahre wieder die Reise von ihrem düsteren Schlosse zu Windsor nach den sonnigen Gestaden des Südens ohne Unterbrechung und kam nach 29 stündiger Fahrt wohlbehalten und ohne jede Spur von Ermüdung in Nizza an. Freilich verdankt sie dies vornehmlich ihrer kräftigen Körperkonstitution, doch trägt dazu gewiss auch der reiche Komfort, mit dem sie reist, das Seinige bei. Von Windsor nach Folkestone fuhr die Königin in dem prachtvollen Salonzug, den ihr vor zwei Jahren die Great Western Railway Company zum Geschenk gemacht hat. Namentlich der eigene Salonwagen der Königin mit seinem schweren Simswerk, das Löwen und Leoparden darstellt, seinen vergoldeten Kupferfüllungen, seinen Spitzenvorhängen und weissen Seidentapeten und seinem Aubussoner Teppich gleicht mehr einem Thronsaal, als einem Eisenbahnwagen. Von diesem aus schaut die Königin auf einen Glasvorbau, den prächtige Blattpflanzen und herrliche Blumen zieren. Zur Ueberfahrt von Folkestone nach Boulogne benutzte, wie schon bekannt, die Königin nicht ihre Yacht „Victoria and Albert“, sondern einen Dampfer der London, Chatham and Dover Company. Auf dem Verdeck desselben wurde, dem Ersuchen der Königin gemäss, eine geräumige Kabine eingerichtet, von der aus sie „länger ihre Blicke auf der Landschaft von Boulogne, an die sich für sie so theure Erinnerungen knüpfen, ruhen lassen kann.“ (Königin Viktoria landete nämlich mit ihrem Prinzgemahl Albert im Jahre 1855 im Hafen von Boulogne.) Von Boulogne aus reiste nicht mehr die Königin von England, sondern die Gräfin von Balmoral. Nach einem Berichte des „Figaro“ bestand der Spezialzug aus neun Wagen, von denen nur zwei für die Königin bestimmt und mit dem einfachen, aber eleganten Komfort eines englischen home ausgestattet sind. In jedem Gemache befindet sich ein Kaminschirm aus crêmefarbiger Seide, auf dem in Goldbuchstaben die Haltestellen auf der Reise von Boulogne bis nach Nizza angegeben sind. Der Zug darf nicht mehr als 60 km in der Stunde zurücklegen und das längere Anhalten des Zuges richtet sich nach den Mahlzeiten der Königin, da diese, wenn sie speist, absolute Ruhe wünscht. An manchen Haltestellen empfängt sie auch Depeschen aus London oder Windsor, denn sie wünscht von allen wichtigeren Ereignissen in ihrem Reiche Kenntniss zu nehmen. Selbstverständlich sind auch für die persönliche Sicherheit der hohen Reisenden auf dem ganzen Wege die sorgfältigsten Maassregeln getroffen; alle Brücken und Tunnels sind wohlbewacht und eine Lokomotive fährt dem Zuge voraus und eine andere folgt ihm.

Bücherschau.

— **„En Sibérie.“** So nennt sich ein neues Buch über Sibirien von Jules L e g r a s, der mit Unterstützung der französischen Regierung eine Studienreise durch Sibirien gemacht hat. In diesem Buche, dem weitere Bände folgen sollen, beschäftigt sich Legras auch mit der sibirischen Eisenbahn und bestätigt, dass sie in ihrem gegenwärtigen Zustande nur auf einen sehr beschränkten Betrieb zugeschnitten ist. Nach den Angaben von Legras ist namentlich die westliche Strecke zwischen Slatoust und Samara über den Ural mangelhaft gebaut. Trotz beträchtlicher Steigungen habe man nur wenig Kurven angelegt; die Linie werde alljährlich durch die Witterungsverhältnisse stark mitgenommen. Auf einer Versuchsfahrt zwischen Kamsk und Irkutsk fielen Legras die kleinen Schienen auf, die durch vorzeitigen Gebrauch bereits brüchig geworden waren, die rasch folgenden Traversen, die hastig gemachten Aufschüttungen. Man hat offenbar zunächst die Schienen legen und die Bahn unter allen Umständen rasch fertig stellen wollen, um dann später auszubessern und zu konsolidiren. Inzwischen hat das sibirische Eisenbahnkomitee beschlossen, zur Verstärkung des westlichen und mittleren Theiles der sibirischen Bahn 82 800 000 Rubel zu bewilligen, um die bedenkliche Unzulänglichkeit, insbesondere die grösseren Steigungen, die geringeren Kurven zu beseitigen, neue Ausweichstellen und Reservegleise anzulegen, schwerere Schienen zu beschaffen, das Fahrmaterial zu vermehren, die Bahndämme zu erweitern usw.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 32 (königliche Eisenbahndirektion zu Berlin), Nr. 58 (k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin) und Nr. 64 (Eperjes-Bártfaer Lokalbahn) sind neu herausgegeben worden. Zum Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 38 (königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.) ist der Nachtrag I und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen“ der Nachtrag X erschienen.

Durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 32 wird das im Jahre 1897 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer nebst Nachtrag I und durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 58 das im September 1896 ausgegebene Verzeichniss Nr. 58 aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger.

Neu herausgegeben sind die Vereins-Kilometerzeiger Nr. 64 (Eperjes-Bártfaer Lokalbahn) und Nr. 81 (Torontáler Lokalbahnen). An Nachträgen zu den bestehenden Vereins-Kilometerzeigern sind erschienen: Nachtrag II zu dem Kilometerzeiger Nr. 54 (königlich württembergische Staatseisenbahnen), Nachtrag IV zu dem Kilometerzeiger Nr. 34 (königliche Eisenbahndirektionen zu Breslau, Kattowitz und Posen), Nachtrag VI zu dem Kilometerzeiger Nr. 35 (königliche Eisenbahndirektionen zu Bromberg, Danzig und Königsberg) und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ der Nachtrag IV.

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 81 wird der im Januar 1898 herausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehende 40,442 km lange Strecke I p o l y s á g - K o r p o n a, welche am 7. April d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den V e r e i n s b a h n s t r e c k e n zugerechnet worden.

Anderweite Abgrenzung der Direktionsbezirke.

E i s e n b a h n d i r e k t i o n s b e z i r k M ü n s t e r i/W. Am 1. April d. J. sind aus dem Direktionsbezirke Münster i/W. die Strecken: S o e s t (einschl.) - H o l z m i n d e n (ausschl.), A l t e n b e k e n - W a r b u r g (ausschl.) und P a d e r b o r n - B ü r e n mit den Stationen: Ahden, Alfen, Altenbeken, Benninghausen, Bonenburg, Borchen, Brakel (Kreis Höxter), Brenken, Büren, Buke, Driburg, Ehringhausen, Geseke, Godelheim, Hembsen, Herste, Höxter, Horn (Westfalen), Lippstadt, Lüchtringen, Menne, Neuenbeken, Neuenheerse, Ottbergen, Paderborn, Salzkotten, Sassendorf, Scharmede, Soest, Tudorf, Wewelsburg, Wewer, Willebadessen in den Direktionsbezirk Cassel und die Strecken: S o e s t (ausschl.) - H a m m (ausschl.) und V e n l o K. M. - W e s e l - W i n t e r s w y k (ausschl.) mit den Stationen: Blumenkamp, Bocholt, Bönninghardt, Borgeln, Büderich, Dingden, Geldern K. M., Hamminkeln, Issum, Menzelen, Pont, Rhynern, Straelen, Venlo K. M., Welwer, Wesel in den Direktionsbezirk Essen übergegangen.

Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen.

Dieses Verzeichniss ist neu herausgegeben worden und zur Vertheilung gelangt. Das im April 1896 ausgegebene Verzeichniss wird nebst zugehörigen Nachträgen durch das neu herausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1574 vom 6. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Berathung über wichtige Gegenstände des Eisenbahnwesens (über die Frage der Schienenstosskonstruktion) (abgesandt am 13. April d. J.).

Nr. 1577 vom 5. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 15. April d. J.).

Nr. 1578 vom 5. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 15. April d. J.).

Nr. 1581 vom 6. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Vereins-Güterprobenstatistik des Berichtsjahres 1897/98 (abgesandt am 13. April d. J.).

Nr. 1601 vom 7. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten über die Thätigkeit der Vereins-Abrechnungsstelle in der Zeit vom 1. April 1898 bis 31. März 1899 (abgesandt am 13. April d. J.).

Nr. 1603 vom 10. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 13. April d. J.).

Nr. 1620 vom 8. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das alphabetische Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen (abgesandt am 13. und 14. April d. J.).

Nr. 1621 vom 10. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den X. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 11. April d. J.).

Nr. 1625 vom 8. April d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 14. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Pfälzisch-bayerischer Güterverkehr.

Die Entfernung Buttenheim-Erpolzheim (Seite 35 des Tarifs) ist von 396 auf 296 km zu berichtigen.

München, den 15. April 1899. (1075)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der von der Bahnstrecke Berlin-Zossen zwischen den Stationen Zossen und Rangsdorf neuerrichtete Haltepunkt „Dabendorf“ für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Dabendorf u. Zossen . 2,08 km
„ „ „ Rangsdorf 3,36 „

Zur Bedienung des neuen Haltepunkts werden daselbst sämmtliche Vorortzüge der Strecke Berlin Anhalter Bahnhof-Zossen in beiden Richtungen halten.

Berlin, den 13. April 1899. (1076)
Königliche Eisenbahndirektion.

Neuer Haltepunkt im Direktionsbezirk Breslau.

Am 1. Mai d. J. wird der auf der Strecke Greiffenberg i. Schl.-Hermsdorf Bad zwischen Schmottseiffen (Lähn) und Mois bei Löwenberg gelegene Haltepunkt Nieder-Schmottseiffen für den Personenverkehr eröffnet.

In Nieder-Schmottseiffen werden alle Züge mit Personenbeförderung anhalten.

Der Fahrkartenverkauf erfolgt durch die Zugführer.

Gepäckabfertigung findet nicht statt.

Breslau, den 14. April 1899. (1077)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Binnengüterverkehr der königlich sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai d. J. werden die Ladestellen Altenhain bei Brandis, Ammelshain und Seelingstädt bei Brandis, die bisher nur dem beschränkten Güterverkehr in Wagenladungen dienten, auch für den beschränkten Stückgutverkehr eröffnet. Von der Beförderung ausgeschlossen sind bahnlagernde, zollpflichtige und explosible Güter, sowie Frachtstücke von grösserem Gewichte als 300 kg oder solche, zu deren Ver- oder Entladung besondere Vorrichtungen erforderlich sind. Der Viehverkehr von und nach den gedachten Ladestellen ist auch fernerhin ausgeschlossen.

Nähere Auskunft über die Frachtberechnung usw. ertheilen unsere Stationen.

Dresden, den 13. April 1899. (1078)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

4. Güterverkehr.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. kommt der Nachtrag III zum Tarifhefte 1 zur Ausgabe. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife. Die mit diesem Nachtrage durchgeführte Erhöhung des Frachtsatzes des Ausnahmetarifs 7 (Eisenerze usw.) für die Stationsverbindung Sulzbach i. d. O.-Zeitz (sächs. und preuss. Staatsbahn) von 0,52 auf 0,62 Mark ist erst vom 15. Juni ab gültig.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterverwaltungen zu erlangen.

Dresden, den 13. April 1899. (1079)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-württembergischer Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag IX zum Gütertarif, Theil II, in Kraft. Er enthält im wesentlichen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, sowie der Stations- und Ausnahmetarife. Insoweit durch die anderweite Ermittelung der Frachtsätze für die württembergischen Stationen Kirchheim unter Teck und Uethlingen Frachterhöhungen eintreten, erlangen diese erst am 15. Juni d. J. Geltung.

Ebenso treten die mit der neuen Fassung des Kalitarifs verbundenen Frachterhöhungen erst am 15. Juni d. J. in Wirksamkeit.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen.

Dresden, den 15. April 1899. (1080)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Mai d. J. treten neue Nachträge zu den Tarifheften 1—5 in Kraft.

In den Nachträgen zu den Tarifheften 2, 3 und 5 sind neue Frachtsätze für die Beförderung von Kleie, Oelkuchen usw. enthalten, die durchwegs niedriger sind, als die bisher maassgebend gewesenen.

Abdrücke dieser Nachträge können von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen bezogen werden.

Dresden, den 17. April 1899. (1081)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Ausnahmetarif 10 für Getreide etc. ermässigte Frachtsätze von den Stationen Dratzigmühle, Marienwalde, Miala, Mokrz, Pamiontkowo, Penskowo, Rokietnice, Samter, Waldowshof, Woldenberg und Wronke nach Berlin Schl. Bhf. in Kraft.

Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 16. April 1899. (1082)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. treten für den Verkehr von Station Mückenberg (Dir.-Bez. Halle a/S.) nach den Stationen Greifenberg i/Pm., Naugard, Plathe, Regenwalde und Treptow a/R. (Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn), sowie von Station Grossräschen, Petershain, Senftenberg, Strassgräbchen und Weisswasser (Dir.-Bez. Halle) nach der Station Plathe (Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn) neue Frachtsätze für Braunkohlenbrikets bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 20 000 kg usw. (Ausnahmetarif 6 c) in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.

Stettin, den 15. April 1899. (1083)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten
Verwaltungen.

Ausfuhrtarif von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transit.

Zu dem vom 1. Januar 1895 gültigen Ausfuhrtarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen transit, Prostken transit, Illowo transit und Thorn transit zur Ausfuhr nach Russland tritt mit Gültigkeit vom 15. April d. J. der siebente Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser Berichtigungen die Aufnahme einiger neuer Stationen und neue Frachtsätze für mehrere Stationen der königlich bayerischen Staatsbahnen.

Bromberg, den 10. April 1899. (1084)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Am 1. Mai d. J. tritt ein ermässigter Ausnahmetarif für trockene, geniessbare Bohnen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern von Illowo trans. nach Danzig und Neufahrwasser in Kraft. Die Anwendung dieses Ausnahmetarifs erfolgt unter Beobachtung der im Gütertarif mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn (Seite 9) enthaltenen Kontrolvorschriften.

Abdrücke des Ausnahmetarifs können durch die vorgenannten Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Danzig, den 12. April 1899. (1085)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Französisch-belgisch-deutsch-russischer Verkehr.

Zum Ausnahmetarif 8 für die Beförderung von Flachs, Hanf usw. von Russland nach Belgien und Frankreich vom 1. Juli 1898 tritt am 13. d. Mts. der Nachtrag II in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs und kann von der diesseitigen Drucksachenverwaltung bezogen werden.

Köln, den 13. April 1899. (1086)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

Vom 15. April d. J. ab gelangen für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II von den oberschlesischen Eisenbahnversandstationen nach Reinickendorf (Dorf) im Berlin-Stettin-schlesischen Güterverkehre Ausnahmesätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen und die Auskunftsstellen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 8. April 1899. (1087)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Mai d. J. tritt im Tarif Theil II, Heft 2 ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 15 c und d für Pfeifenerde und Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin) zwischen Karlsbad B. E. B. einerseits und Gräfenthal, königliche Eisenbahndirektion Erfurt, andererseits in Höhe von 73 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 11. April 1899. (1088)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Der Ausnahmetarif 7 für zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze, Schwefelkiesabbrände etc. wird mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab durch Aufnahme der Station Merzdorf wie folgt ergänzt:

Gröditz-Merzdorf . 0,49 ℳ } für
Riesa-Merzdorf . . 0,51 „ } 100 kg.

Breslau, den 13. April 1899. (1089)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Mai d. J. treten im Anhang zu den Tarifheften 1 und 2 (ehemaliger Werrabahn-österreichischer Gütertarif) für den Verkehr zwischen Meiningen preussische Staatsbahn einerseits und einigen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. österreichische Staatsbahnen andererseits ermässigte Frachtsätze für Eilgut, Stückgut I und II und Spezialtarif A 2 in Kraft, die bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Breslau, den 14. April 1899. (1090)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Tarifheft 5.

Am 1. Mai d. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Holz der Abtheilung a von Losenstein (k. k. österr. St. B.) und Reichraming (k. k. österr. St. B.) nach Adorf, Altchemnitz, Hainsberg, Jägersgrün, Klingenthal S. St. B. und B. E. B., Markneukirchen und Rautenkranz in Kraft.

Näheres ist bei diesen Verkehrsstellen zu erfahren.

Dresden, am 12. April 1899. (1091)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II (Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen).

Die im Tarifnachtrag IV auf Seite 26 unter 5 aufgeführte Ergänzung ist dahin abzuändern, dass nur die Frachtsätze für Ruppersdorf i. Schl. zu streichen sind. Die Sätze für Gutschdorf bei Gross-Rosen bleiben bis auf weiteres in Geltung. Für Zadel treten die Frachtsätze vom 15. Mai d. J. ab ausser Kraft.

Kattowitz, den 13. April 1899. (1092)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1899 werden die Stationen Füssen und Pfronten in den Ausnahmetarif Nr. 54 für Zucker aufgenommen.

München, den 13. April 1899. (1093)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordostdeutsch-sächsischer Verbandsgütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt ein neuer Seehafenausnahmetarif E 1 für Schiffsbaueisen in Kraft, enthaltend Ausnahmefrachtsätze für Sendungen von Riesa nach Danzig, Elbing, Königsberg i. Pr. und Memel.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Bromberg, den 12. April 1899. (1094)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn.
(Ausgabe der Nachträge XII und VII zu den vom 15. Oktober 1893 gültigen Tarifheften 3 bezw. 4.)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1899 treten die Nachträge XII zum Verbandsgütertarife Theil II, Heft 3, und VII zum Seehafenausnahmetarife Theil II, Heft 4 in Kraft.

Der Nachtrag XII enthält die Aufnahme der Stationen „Budapest-Angyalföld“ und „Pommerensdorf“ in den Tarif, die Einbeziehung der Station „Budapest-Jozsefváros“ in die allgemeinen Tarife für Eilgut, die Eliminirung der für den Eilgutverkehr geschlossenen Station „Budapest-keleti p. u.“ aus dem Tarife, die Wiedereinführung des bis Ende Dezember 1898 im Rückvergütungswege, bei Auflieferung eines bestimmten Minimalquantums gültig bestandenen Ausnahmetarifs Nr. 27 (Mehl- und Mahlprodukte), im Kartirungswege, einen neuen Ausnahmetarif Nr. 29 (Knochenleim), eine Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen“, hinsichtlich der Anwendbarkeit der Frachtsätze der Klassen C 1 und C 2, Ergänzungen bezw. Aenderungen der „Vorbemerkungen zu den Tariftabellen“ des „Verzeichnisses der Ausnahmetarife“ und des „Kilometerzeigers“, dann Berichtigungen und die Aenderung von Stationsnamen.

Der Nachtrag VII enthält nebst Aenderungen bezw. Ergänzungen der „Vorbemerkungen zu den Tariftabellen“, des „Alphabetischen Waarenverzeichnisses“ und des „Kilometerzeigers“, die Aufnahme der Stationen „Budapest-Angyalföld“ und „Pommerensdorf“ in diverse Ausnahmetarife, eine Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs Nr. 10 (Jute, etc.), die Aufnahme der Station Rozsahegy-fonógyár in den Ausnahmetarif Nr. 12 (Baumwolle rohe) und die Aenderung von Stationsbenennungen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 13. April 1899. (1095)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-Nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

Verschiebung des Einführungstermines für den Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1897 gültigen Tarifhefte 1.

Die im Verordnungsblatte Nr. 39 vom 6. April 1899 (Kundmachung 296) verlautbarte Einführung des Nachtrages I zu dem vom 1. Januar 1897 gültigen Tarife, Theil II — Heft 1 des Ost-Nordwest-österr. Eisenbahnverbandes erfolgt nicht mit 1. Mai 1899, sondern erst mit 1. Juni 1899. Allfällige Erhöhungen, bezw. Erschwerungen treten mit Gültigkeit vom 1. Juli 1899 in Kraft.

Exemplare des Nachtrages I sind vom 15. Mai l. J. an bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 40 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. April 1899. (1096)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einhaltung der erreichbaren billigsten Frachtsätze für Transporte von Stammholz, Eisenbahnschwellen, Grubenholz, Bau- und Nutzholz in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen auf einen Frachtbrief.

Vom 10. Mai 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899 gelangen für Sendungen von Stammholz, Eisenbahnschwellen, Grubenholz, Bau- und Nutzholz, welche zu den Frachtsätzen des Tariftheiles IV, Heft 1, gültig vom 1. Juni 1894, und Heft 2, gültig vom 1. Juli 1894, des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes abgefertigt werden, jene Frachtsätze auf dem Rückvergütungswege zur Berechnung, welche sich zur Zeit der Aufgabe der Sendungen bei Benutzung der im deutsch-französischen, beziehungsweise im österreichisch - ungarisch - schweizerischen Eisenbahnverbande bestehenden Frachtsätze nachweisbar ergeben hätten, vorausgesetzt, dass diese letzteren Frachtsätze niedriger sind, als die angewendeten direkten Frachtsätze.

Diese Begünstigung hat auch für solche Sendungen Geltung, welche nach den Bestimmungen der obgenannten Tarife des österr.-ungar.-französ. Eisenbahnverbandes in Unterwegsstationen eingelagert oder reexpedirt werden.

Die Liquidirung der entfallenden Differenzen erfolgt gegen auf die reklamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbriefduplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahndirektion in Wien in Vorlage gebracht werden müssen. Bei Reexpeditionssendungen sind überdies die Originalfrachtbriefe bis zur betreffenden Einlagerungsstation vorzulegen.

Wien, am 11. April 1899. (1097)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

(Frachtberechnung für Güter der Wagenladungsklassen C1 und C2 im Verkehre mit den österreichischen Elbeumschlagsplätzen ab 1. April 1899.)

Für Güter, die nach der Güterklassifikation des Tarifes, Theil I für die Elbeumschlagsverkehre vom 1. März 1899 in Mengen unter 5 000 kg nach Stückgutklasse II tarifiren und für welche in den Rubriken für 5 000 kg und 10 000 kg Striche enthalten sind, gelangen im Verkehre mit den österreichischen Elbeumschlagsplätzen bis auf weiteres noch die im Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. September 1893 und dessen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze, und zwar:

a) bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 5 000 kg der Wagenladungsklasse C 1;
b) bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg der Wagenladungsklasse C 2

zur Anwendung.

Wien, am 12. April 1899. (1098)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Kremmen - Neuruppin - Wittstocker Eisenbahn.

Vom 1. Juni d. J. ab erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 3 (Kalitarif) unseres Binnentarifs nachstehende anderweite Fassung:

1. rohe Kalisalze, als: Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sämmtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull oder Torfstaub gemischt;
2. Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia, bis zu einem Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, auch kalzinirt;
3. Kalzinirter gemahlener Kieserit.

Anmerkung. Dieser Tarif findet keine Anwendung auf Sendungen zu gewerblichen oder zu Badezwecken.

Neuruppin, den 12. April 1899. (1099)

Die Direktion.

Rumänische Eisenbahnen.

Am 15. April l. J. tritt ein Tarif für Umzugsgut im Lokalgüterverkehr in Kraft. Preis 15 bani. (1100)

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Personenverkehr mit den Nordseeinseln Norderney, Juist, Borkum, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge.

Am 1. Mai 1899 tritt unter Aufhebung des Tarifs für den Personen- und Gepäckverkehr mit den Nordseeinseln Norderney, Juist, Borkum, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge vom 1. Mai 1898 ein neuer Tarif für diesen Verkehr in Kraft.

Durch ihn werden gegenüber dem bestehenden Tarife infolge Ergänzung der Bestimmungen sowie Erweiterung der Gültigkeit der Sommerkarten usw. neue Verkehrserleichterungen für diesen Verkehr geschaffen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Nähere Auskunft über die einzelnen neuen Verkehrseinrichtungen geben die betheiligten Dienststellen.

Münster i/W., den 15. April 1899. (1101)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Im Namen der betheiligten Verwaltungen machen wir bekannt, dass am 1. Juni d. J. ein neuer Tarif für die rheinischen Personenverkehre ausgegeben wird, durch welchen neben Ermässigungen in vereinzelten Fällen auch Erhöhungen eintreten, über welche wir Auskunft ertheilen. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss I (2) genehmigt worden.

Mainz, den 15. April 1899. (1102)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Am 1 Mai d. J. werden auf der Bahnstrecke Rothfliess-Rudczanny eröffnet:

1. die Haltestelle Collogienen zwischen Peitschendorf und Alt-Ukta, welche bis dahin nur dem Wagenladungsgüterverkehr dient, für den gesammten Personen- und Gepäckverkehr;
2. der Haltepunkt Wiersbau zwischen Sensburg und Peitschendorf für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr

mit den Stationen der Strecke Rothfliess-Rudczanny.

Die auf genannter Strecke verkehrenden Züge werden in Collogienen und Wiersbau regelmässig halten.

Die Abfahrtszeiten der Züge sind in dem vom 1. Mai d. J. gültigen Fahrplane enthalten.

Gepäckstücke werden von Wiersbau unabgefertigt mitgenommen. Etwaige Fracht hierfür wird auf der Endstation erhoben. (1103)

Königsberg i/Pr., den 10. April 1899

Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Generalversammlungen.

Ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Einladung

zur 53., als ordentlichen 46. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn, welche am 13. Mai 1899, Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu Prag, Bredauergasse Nr. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1898.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1898.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrath.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1899.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens 5 Stück Aktien Litt. A oder Genussscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Aktien Litt. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, und zwar:

bei der Hauptkasse der Gesellschaft in Prag,
„ „ k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt in Wien,
„ „ allgemeinen deutschen Kreditanstalt in Leipzig,
„ „ Diskontogesellschaft in Berlin,
„ „ bayerischen Vereinsbank in München,
„ Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
„ „ L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 5. Mai 1899 zu hinterlegen.

Prag, am 12. April 1899. (1104)

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt.

K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.

Der Verwaltungsrath beehrt sich die Herren Aktionäre zur 48. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Donnerstag, den 25. Mai 1899, um 11 Uhr Vormittags in Wien im Sitzungssaale des Ersten allgemeinen Beamtenvereines der österr. - ungar. Monarchie, I. Wipplingerstrasse 25, stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1898;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1898 gewählten Revisionsausschusses;

3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkupons;
4. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1899.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Aktien sammt den nicht fälligen Kupons längstens bis Mittwoch, den 10. Mai l. J., 12 Uhr Mittags entweder bei der gesellschaftlichen Hauptkasse in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt in Wien deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Konsignation wird mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Aktien das Recht auf eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1899. (1105)

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt!

---

7. Verdingungen.

Die Anlieferung von 8500 Stück Glühkörpern zur Gasglühlichtbeleuchtung soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen Einsendung von 0,50 ℳ. in Baar bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von 8500 Stück Glühkörpern zur Gasglühlichtbeleuchtung“

versehen zu dem auf

Montag, den 1. Mai 1899, Vormittags 11 Uhr

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1899. (1106)

Königliche Eisenbahndirektion.

Wir beabsichtigen, die Lieferung nachfolgenden Kleineisenzeugs auf dem Wege öffentlicher Ausschreibung zu vergeben:

1. 50 t Doppelwinkellaschen mit 6 Löchern, Normalprofil,
2. 20 t Unterlagsplatten für Stossschwellen mit Neigung, Normalprofil,
3. 100 t Unterlagsplatten für Mittelschwellen, Normalprofil,
4. 30 t Schwellenschrauben in Leinöl gekocht,
5. 300 Stück Innenlaschen, Normalprofil auf Holzschwellen.

Die maassgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können gegen postfreie Einsendung von 1,00 ℳ. in Briefmarken der deutschen Reichspost von unserem Materialienbüreau (Verwaltungsgebäude an der Karlstrasse) hierselbst, bezogen werden.

Die Lieferung der Materialien hat spätestens bis zum 1. September, die erste Hälfte möglichst schon bis zum 1. August d. J. zu erfolgen.

Der Zuschlag wird bis zum 16. Mai d. J. ertheilt werden.

Bezügliche Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Kleineisenzeug“ sind verschlossen und postfrei bis zum 1. Mai d. J., Vorm. 11 Uhr, an uns einzusenden.

Oldenburg, den 11. April 1899. (1107)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Die Umsetzung der Bahnsteighalle von der Süd- nach der Nordseite, sowie die Anlieferung und Aufstellung einer neuen Bahnsteighalle an der Südseite des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Saarbrücken soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Umsetzung einer alten und Anlieferung einer neuen Bahnsteighalle auf Bahnhof Saarbrücken“ bis zum Eröffnungstermine am 6. Mai 1899, Vorm. 11 Uhr, an uns, Eisenbahnempfangsgebäude Saarbrücken, einzureichen.

Daselbst liegen auch die Bedingungen und Zeichnungen zur Einsicht aus; erstere können auch gegen postfreie Einsendung von 3 ℳ. (nicht in Briefmarken) von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen. (1108)

St. Johann-Saarbrücken, 12. April 1899.

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung und Aufstellung von 13 eisernen Ueberbauten für Brückenbauwerke der Eisenbahnneubaustrecke Bünde-Sulingen in einem Gesammtgewichte von 35360 kg Flusseisen, 3185 kg Stahlformguss und 635 kg Stahl.

Termin: Montag, den 1. Mai 1899, Nachmittags 3 Uhr,

bei der königlichen Eisenbahnbauabtheilung in Sulingen. Entwurfszeichnungen, Lagepläne, Gewichts- und statische Berechnungen, sowie die Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und unter Ausnahme der Lagepläne und statischen Berechnungen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 6,50 ℳ. in Baar (nicht in Briefmarken) an die Bauabtheilung in Sulingen, nur von der Letzteren bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 13. April 1899. (1109)

Königliche Eisenbahndirektion.

Für den Umbau und die Unterhaltung der im diesseitigen Bezirk belegenen Gleisstrecken sind in diesem Etatsjahr 15700 cbm gesiebter Kies erforderlich und zwar für die Strecke Berlin Nordbhf.-Oranienburg 4300 cbm, Schönholz-Kremmen 2700 cbm, Pankow-Bernau 8000 cbm und für den Stettiner Bahnhof 700 cbm. Die Anlieferung hat in der Zeit vom 15. Mai bis 31. Juli d. J. zu erfolgen. Preisangebote mit entsprechender Aufschrift sind mit den verlangten Proben bis Montag, den 1. Mai, Vormittag 11 Uhr, portofrei an die königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 6 auf dem Stettiner Bahnhof, von der auch die Angebotsformulare und die Lieferungsbedingungen gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ zu beziehen sind, einzusenden.

Die Zuschlagsfrist beträgt 2 Wochen.

Berlin, den 14. April 1899. (1110)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 6.

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

60000 kg Achsen, 370000 kg Drehspäne von Stahl und Eisen, 100000 kg Eisenblechschrott, 340000 kg Eisenschrott, 50000 kg Federstahlschrott, 3000 kg Feilenschrott, 3000 kg Flussstahlschrott, 120000 kg Formeisenschrott, 2000 kg Gummiabfälle, 50000 kg verbrannter und 200000 kg unverbrannter Gusseisenschrott, 6000 kg Kupferabfälle, 3000 kg Kupferspäne, 11000 kg Messing- und Rothgussspäne, gemischt mit Weissgussspänen, 50000 kg Radreifen, 125000 kg Radscheiben, 100000 kg Radsterne.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 38 des Verwaltungsgebäudes, eingesehen, oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien“ versehene Gebote sind bis zum 2. Mai 1899, Vormittags 11 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 15. Mai 1899, Nachmittags 6 Uhr. (1111)

St. Johann-Saarbrücken, 15. April 1899.

Königliche Eisenbahndirektion.

---

9. Offene Stellen.

Geprüfter Heizer oder Lokomotivführer, spätestens zum 15. Mai d. J., von einer Nebenbahn zu engagiren gesucht. Stellung bei zufriedenstellenden Leistungen dauernd. Meldungen mit Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen sind unter Z. 500 an die Expedition dieser Zeitung einzusenden. (1112)

Grossherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen.

Gesucht zum sofortigen Eintritt für unser maschinentechnisches Büreau werden zwei gewandte Zeichner mit guter maschinentechnischer Fachschulbildung und guten Zeugnissen.

Erwünscht ist, dass dieselben schon bei dem Entwerfen von Betriebsmitteln beschäftigt gewesen sind.

Schriftliche Meldungen mit Zeugnissen sind unter Angabe der Gehaltsansprüche bis zum 25. April einzureichen.

Oldenburg, den 15. April 1899. (1113)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 31. 22. April 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Wer trägt die Kosten der Herstellung schienenfreier Uebergänge zur Beseitigung von Uebergängen in Schienenhöhe? *)

Von Regierungsassessor Loewe.

Eigenthümliche Erscheinungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens sind die Fehden, die sich zwischen den Eisenbahnverwaltungen und den betheiligten Gemeinden regelmässig abspielen, sobald es sich darum handelt, im öffentlichen Verkehrsinteresse eine im Niveau der Strasse liegende Kreuzung der Bahn zu beseitigen und durch Herstellung einer Wegeüber- oder Unterführung eine Trennung des Eisenbahnbetriebes und des Strassenverkehres herbeizuführen.

Die Eisenbahnverwaltung vertritt grundsätzlich den Standpunkt, dass sie, weil das Bauwerk gleichzeitig den Zwecken des Strassenverkehres diene, zur Ausführung des schienenfreien Ueberganges nur verbunden werden könne, wenn die wegebaupflichtigen Gemeinden sich mit einem angemessenen Beitrage an den Anlagekosten betheiligen. Die Gemeinden bestreiten in der Regel diese Beitragspflicht. Nach ihrer Ansicht ist es die Eisenbahn, die den Wegeverkehr behindert, die Menschen und Fuhrwerke gefährdet und demgemäss die Kosten des Bauwerkes allein zu tragen hat. So heftig entbrennt oft der Streit und so langwierig sind häufig die zwischen der Eisenbahnverwaltung und der Gemeinde geführten Verhandlungen, dass man vielfach die obwaltenden Zustände als rechtlos bezeichnet und das Heil nur von dem Einschreiten des Gesetzgebers erwarten zu können gemeint hat. Gleichzeitig hiermit wird gegen die Staatseisenbahnverwaltung der Vorwurf einer unberechtigten Fiskalität erhoben und geltend gemacht, dass der Staat aus einer Zwangslage der Kommunen Gewinn zu ziehen trachte.[1])

Da es sich um Anlagen handelt, die für die Sicherheit und die Entwickelung des Verkehres von erheblicher Bedeutung zu sein pflegen, würde es in der That als ein empfindlicher Mangel der bestehenden Rechtseinrichtungen angesehen werden müssen, wenn es zutreffen sollte, dass das geltende Recht nicht die nöthige Handhabe zu einer schnellen Verständigung der Parteien über die Frage der Kostenpflicht bietet. Dazu kommt, dass es sich um Regelung von Beziehungen zwischen Staat und Gemeinde handelt, die als Glieder eines Gesammtorganismus namentlich in Angelegenheiten des öffentlichen Verkehrsbedürfnisses sich nicht wie feindliche Brüder entgegentreten dürfen. Die Gründe des Zwiespaltes könnten in einer Lücke des bestehenden materiellen Rechtes insbesondere des öffentlichen Wegerechtes oder in einem Mangel der die Durchführung des Anspruches bezweckenden Rechtsformen zu finden sein.

Eine Darstellung der diesbezüglichen Rechtsverhältnisse erscheint um so mehr angezeigt, als die Streitfälle in Zukunft voraussichtlich sich noch bedeutend vermehren werden. Denn in Deutschland sind die Eisenbahnen nicht, wie dies z. B. in England der Fall, auf Dämmen, sondern im Niveau des Geländes angelegt worden. Bei der stetigen Steigerung des Eisenbahnverkehres wie auch des Strassenverkehres namentlich in der Umgegend von Städten wird das friedliche Nebeneinanderbestehen von Eisenbahn und Strasse immer schwieriger, der Konflikt des Eisenbahn- und Wegeinteresses immer häufiger werden.

Theorie und Praxis sind die Wegweiser, um zu einer Beantwortung der Frage zu gelangen, ob das bestehende Recht zur Regelung der Interessenbeziehungen zwischen Staat und Gemeinde bei Anlage schienenfreier Uebergänge ausreicht, oder ob der Gesetzgeber einschreiten darf und soll.

---

*) Fortsetzung des Aufsatzes „Ueber die Betheiligung der Gemeinden und Interessenten an den Anlagekosten der Staatseisenbahnen", vergl. Nr. 22 S. 358 d. Ztg.

[1]) Vergl. Verhdlg. d. Abg.-H. 1898 55. Sitzg. Sten. Ber. S. 1615, 1633, 1645, 1673, 1677, 1705, 1805.

I.

Die Anlage einer Eisenbahn verursacht einen tiefen Eingriff in die bestehenden privat- und öffentlichrechtlichen Verhältnisse. Das Mittel, durch das diesem gewaltsamen Akt die rechtliche Sanktion zu theil wird, ist die Enteignung. Indem sie den Eisenbahnunternehmer zum vollständigen Schadensausgleich sowie zur Herstellung der im Privat- und öffentlichen Interesse erforderlichen Schutz- und Sicherungsanlagen verpflichtet, verleiht sie andererseits dem durch die Eisenbahnanlage geschaffenen Zustand die rechtliche Anerkennung seiner Daseinsberechtigung.

Den Gemeinden und Wegeinteressenten steht es frei, bei Anlage der Eisenbahn die aus der Durchkreuzung eines Weges sich ergebenden Nachtheile in den vorgeschriebenen Formen des Rechtes zur Geltung zu bringen und Schadensersatz für die etwa entstehenden Verkehrs- und Wirthschaftserschwernisse sowie Herstellung der zum Schutze der benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse erforderlichen Sicherungsanlagen zu fordern. Sind aber die hierauf bezüglichen Rechtsmittel erschöpft oder sind die zur Einlegung der Rechtsmittel gegebenen Fristen verstrichen, so ist ein neuer Rechtszustand geschaffen. Die Eisenbahn erscheint nunmehr als gleichberechtigt mit den übrigen Strassen des öffentlichen Wegenetzes, und jeder Vorzug, der aus dem Alter der bestehenden, die Eisenbahn im Niveau kreuzenden Strassen hergeleitet werden möchte, ist als erloschen anzusehen.

Privatrechtlich betrachtet, erscheint der Uebergang in Schienenhöhe als ein zwischen dem Eisenbahnunternehmer und der wegeberechtigten Gemeinde durch Zwangskauf oder Vertrag geschaffenes gemeinschaftliches Wegebenutzungsrecht.

Das bisher unbeschränkte Wegebenutzungsrecht der Gemeinde erfährt eine Einschränkung dadurch, dass der Eisenbahnunternehmer im Enteignungswege oder durch Vertrag das Recht der Mitbenutzung des Weges erwirbt. Der Inhalt des Wegerechtes bestimmt sich für jede der beiden Parteien durch die Art und den Umfang des Eisenbahn- und Strassenverkehres zur Zeit der Eröffnung des Betriebes auf der Bahnstrecke. Eine Ausdehnung dieses Rechtes ist für jede Partei insoweit zulässig, als dadurch das Recht der anderen nicht wesentlich beeinträchtigt oder unmöglich gemacht wird. Im übrigen sind die beiderseitigen Rechte völlig gleichwerthig. Denn mag auch das Wegerecht auf einem älteren Titel des Privat- oder des öffentlichen Rechtes beruhen, das Recht des Eisenbahnunternehmers ist durch den Zwangskauf begründet und besitzt somit den gleichen Rang wie das Recht der Wegeinteressenten. Hieraus folgt, dass, wenn im Laufe der Zeit infolge der Zunahme des Verkehres das Nebeneinanderbestehen der Eisenbahn und Strasse im Niveau unthunlich wird, der Eisenbahnunternehmer nicht lediglich aus dem Grunde zur Beseitigung der Niveaukreuzung auf seine Kosten für verpflichtet erachtet werden kann, weil er seiner Zeit dem Strassenverkehr ein Hemmniss bereitet hat. An der Beseitigung dieses Hemmnisses sind vielmehr auch die wegepflichtigen Gemeinden und zwar nicht nur thatsächlich, sondern auch rechtlich interessirt, nämlich in dem Maasse, als sie nach den Normen des allgemeinen Rechtes zur Betheiligung an den Anlagekosten verpflichtet sein würden.

Die Richtigkeit dieser Rechtsauffassung wird aber nicht nur durch das Enteignungsgesetz begründet; sie folgt unmittelbar auch aus den Bestimmungen des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838. Nach § 14 a. a. O. ist „die Eisenbahngesellschaft ausser zur Geldentschädigung auch zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet, welche die Regierung an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- oder Vorfluthanlagen usw. nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden. Entsteht aber die Nothwendigkeit solcher Anlagen erst nach Eröffnung der Bahn durch eine mit den benachbarten Grundstücken vorgehende Veränderung, so ist die Gesellschaft zwar auch zu deren Einrichtung und Unterhaltung verpflichtet, jedoch nur auf Kosten der dabei interessirten Grundbesitzer."

Hierdurch ist zum Ausdruck gebracht, dass die aus der Enteignung folgende Pflicht des Eisenbahnunternehmers zur alleinigen Tragung der Kosten für Herstellung der erforderlichen Sicherheitsanlagen mit der Fertigstellung der Bahn aufhört.[2])

Allerdings bezieht sich, worüber in Theorie und Praxis kein Zweifel mehr besteht,[3]) die Bestimmung des § 14 des Eisenbahngesetzes nur auf Anlagen zum Schutze benachbarter Grundstücke, nicht auf die im öffentlichen Interesse erforderlichen Wegeanlagen, wie denn auch über die Nothwendigkeit dieser Anlagen nicht die Regierung, sondern der Minister der öffentlichen Arbeiten auf Grund des § 4 des Eisenbahngesetzes entscheidet. Hinsichtlich der Frage der Kostenpflicht gilt indessen auch für die dem Eisenbahnunternehmer nach Vollendung der Bahn auferlegten öffentlichen Wegeanlagen das gleiche Rechtsprinzip. Danach ist die aus der Enteignung folgende Verbindlichkeit des Unternehmers zur alleinigen Tragung der Anlagekosten als erloschen zu betrachten; vielmehr entscheidet sich die Frage, von wem und in welcher Höhe die Kosten zu tragen sind, nach den Bestimmungen des allgemeinen Rechtes.[4])

Im Einklange mit dieser Rechtsanschauung stehen auch die Normen des formellen Rechtes.[5]) Zu welchen Einrichtungen an Wegen der Eisenbahnunternehmer infolge der Bahnanlage verpflichtet ist, entscheiden im Verwaltungswege unter Berücksichtigung und im Rahmen des ministeriell genehmigten und festgestellten Bauplanes im Enteignungsverfahren die nach § 14 des Enteignungsgesetzes zuständigen Behörden. Insoweit diese Entscheidung bis zur Herstellung der Bahn getroffen wird, ist sie sowohl bezüglich der Herstellungs- und Unterhaltungspflicht wie auch der Kostentragungspflicht endgültig. Wird aber die Entscheidung über die Nothwendigkeit der Wegeanlage sei es auf Grund des § 14 von der Regierung, sei es auf Grund des § 4 des Eisenbahngesetzes von dem Minister der öffentlichen Arbeiten erst nach Ausführung der Bahnlinie getroffen, so ist sie nur bezüglich der Herstellungs- und Unterhaltungspflicht endgültig, dagegen hinsichtlich der Pflicht zur Tragung der Kosten provisorisch derartig, dass die Frage der endgültigen Tragung der Kosten im Rechtswege nach den allgemeinen Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes und des Wegerechtes zu entscheiden ist.[6])

Das Ergebniss der bisherigen Untersuchung kann in kurzen Worten dahin zusammengefasst werden:

Die Niveaukreuzung ist ein für den Eisenbahnunternehmer durch Enteignung oder Vertrag begründetes, servitutarisches Recht, das den Wegeinteressenten die Pflicht zur Duldung auferlegt, und seine Grenze findet in dem entgegenstehenden Wegerecht der Kommune. Die Frage der Vertheilung der Kosten zur Beseitigung der Niveaukreuzung und Herstellung eines schienenfreien Ueberganges regelt sich nach den Normen des bürgerlichen Rechtes in Verbindung mit den Bestimmungen des Wegerechtes.

II.

Wie stellt sich nun das Rechtsverhältniss nach Civil- und Wegerecht? Kann der Eisenbahnunternehmer aus der Herstellung einer Wegeüber- oder Unterführung einen civilrechtlichen

[2]) So auch Schelcher, bei Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 13 S. 263 und 266. Eine Verschiedenheit zwischen preuss. und sächs. Recht besteht in dieser Hinsicht nicht.

[3]) Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 9 S. 186 und vom 12. Juli 1897, Eger, Entsch. Bd. 14 S. 309. Seydel, Kom. z. E.-G. Anm. 6 zu § 14.

[4]) So auch nach österreich. Recht, vergl. Entsch. d. österr. Verw.-G.-H. v. 2/12. 96. Arch. f. Eisenbahnwesen 1897 S. 1020.

[5]) § 14 des Enteign.-Ges. § 150 d. Zust.-Ges. v. 1. Aug. 83.

[6]) Vergl. Eger, Eisenbahnrecht I. S. 553. Erk. d. O.-V.-G. bei Eger, Entsch. Bd. 6 S. 273.

Anspruch auf Rückerstattung der von ihm aufgewendeten Anlagekosten herleiten? unter welchen Voraussetzungen? gegen wen? und in welcher Höhe?

Der öffentlichrechtliche und gleichzeitig wirthschaftliche Zweck eines schienenfreien Ueberganges ist einerseits die erhöhte Sicherheit des Eisenbahn- und Strassenverkehres sowie andererseits die Vermeidung des Aufenthaltes, den der Strassenverkehr durch die zeitweilige Sperrung des Ueberganges erleidet. Während die Erhöhung der Verkehrssicherheit als Folge der Beseitigung des Ueberganges in Schienenhöhe niemals bezweifelt werden kann, ist man — vornehmlich auf Seiten der Gemeinden — geneigt, den wirthschaftlichen Vortheil zu unterschätzen, der sich aus der ungehinderten Durchführung des Strassenverkehres für die Einwohner ergibt. Um nach dem Sprichwort, dass Zeit Geld bedeutet, einen ungefähren Anhalt für die Schätzung dieses Vortheils zu gewinnen, stelle man bei einem verkehrsreichen Uebergange in einer Stadt oder in einer Industriegegend den Zeitverlust fest, den die Fussgänger und Fahrzeuge im Jahre durch die Schliessung der Schranken erleiden, und ermittele nach dem jährlichen Durchschnittseinkommen der Bewohner in der betreffenden Gemeinde sowie nach den Durchschnittskosten der Leistung eines Fuhrwerkes diejenige Summe, die den Einwohnern jährlich an Vermögen entzogen wird. In den meisten Fällen wird man auf einen nicht unerheblichen Betrag kommen, der der betreffenden Gemeinde an steuerbarem Vermögen zufliessen könnte, wenn an Stelle des Ueberganges in Schienenhöhe ein schienenfreier Uebergang hergestellt würde.

Interessirt an der Herstellung des schienenfreien Ueberganges ist die Gemeinde, der Kreis oder die Provinz, sofern sie Träger der ordentlichen Wegebaulast sind. Nach öffentlichem Recht können von dem Wegebaupflichtigen alle Maassnahmen gefordert werden, die für die Befriedigung des öffentlichen Wegebedürfnisses nothwendig sind. Auch Vorkehrungen im Interesse der Sicherheit des Verkehres und zum Schutz gegen Gefahren, selbst wenn sie ohne Verschulden des Pflichtigen hervortreten, hat der Träger der Wegebaupflicht zu treffen. Von letzterer Verpflichtung wird der ordentliche Wegebaupflichtige allerdings dann befreit, wenn die fraglichen Leistungen vermöge *einer speziellen Norm des öffentlichen Rechtes* einem Dritten auferlegt sind.[7]) Dies trifft hinsichtlich der durch eine Eisenbahn in Schienenhöhe durchkreuzten Strasse zu. Nach den Vorschriften der vom Bundesrath in Gemässheit der Art. 42 und 43 der Reichsverfassung erlassenen Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands sowie der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands liegt dem Eisenbahnunternehmer unter bestimmten Voraussetzungen die Fürsorge für die Sicherheit des durch den Eisenbahnübergang gehemmten Strassenverkehres ob. Die Kosten, die dem Eisenbahnunternehmer auf Grund der vorgedachten Bestimmungen aus der Einfriedigung, Bewachung und Beleuchtung des Ueberganges erwachsen, hat der Eisenbahnunternehmer als eine Folge des Eisenbahnbetriebes zu tragen. Er kann diese Kosten auf den Wegepflichtigen nicht abwälzen, weil sie dem Eisenbahnbetriebe immanent sind.[8]) Hätte der Eisenbahnunternehmer die durch die Bewachung des Ueberganges entstehenden Kosten ersparen wollen, so hätte er sogleich bei Anlage der Eisenbahn einen schienenfreien Uebergang herstellen müssen. Die Anlagekosten würden nach § 14 des Enteignungsgesetzes ihm allein zur Last gefallen sein. Mithin würde sich der Eisenbahnunternehmer bereichern, wenn er etliche Jahre nach Herstellung der Bahn die nunmehr von ihm zu ersparenden Bewachungskosten ebenso wie die übrigen Kosten zur Vertheilung unter die interessirten Gemeinden bringen wollte. Von den Anlagekosten der Wegeüber- oder Unterführung hat der Eisenbahnunternehmer demgemäss den kapitalisirten Betrag derjenigen Aufwendungen in Abzug zu bringen, die im Interesse der Sicherheit des Verkehres insbesondere zur Bewachung des Ueberganges erforderlich waren. Das Restkapital stellt diejenigen Kosten dar, die aufgewendet werden müssen, um die durch die Niveaukreuzung veranlasste Verzögerung des Strassenverkehres zu beseitigen. Nur an der Vertheilung dieses Kostenbetrages ist der ordentliche Wegebaupflichtige rechtlich interessirt.

Aus dem öffentlichen Recht lassen sich daher für die vorliegende Frage folgende Sätze ableiten:

1. Die Betheiligung des Wegebaupflichtigen an den Kosten für Anlage eines schienenfreien Ueberganges an Stelle eines Ueberganges in Schienenhöhe setzt voraus, dass der Eisenbahnunternehmer nachweist, ob und inwieweit er seinerseits die ihm obliegende Pflicht zur Fürsorge für die Sicherheit des Strassenverkehres abgelöst hat oder:

   die Wegepflicht der Gemeinden erstreckt sich auf die Betheiligung an den Kosten, die im Interesse der ungestörten Durchführung des Strassenverkehres aufzuwenden sind.[9])
2. Ueber die Frage, ob und in welchem Umfange eine Gemeinde mit der öffentlichen Wegebaupflicht belastet ist, wird unter Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges im Verwaltungsstreitverfahren entschieden.[10])

Dagegen regelt sich die Frage der Vertheilung der Anlagekosten, soweit der ordentliche Wegebaupflichtige nach öffentlichem Recht an ihnen überhaupt interessirt erscheint, nach dem Umfang der *Privatrechte*, wie sie durch den Zwangskauf bei Anlage der Bahn begründet worden sind. Durch die Beseitigung des Ueberganges in Schienenhöhe wird das durch die Enteignung geschaffene gemeinschaftliche Wegebenutzungsrecht gelöst. Auf die aus dieser Lösung hinsichtlich der Kostenpflicht sich ergebenden Rechtsfolgen findet lediglich das bürgerliche Recht Anwendung. Sofern daher die öffentliche Frage der Wegebaupflicht als solche im Einzelfall nicht bestritten wird, ist der Anspruch des Eisenbahnunternehmers gegen die wegepflichtige Gemeinde im ordentlichen Rechtswege verfolgbar.[11]) Der Anspruch stellt sich dar als die Versionsklage, gerichtet auf Erstattung der von dem Eisenbahnunternehmer zu Gunsten der Gemeinde „ohne rechtlichen Grund" aufgewendeten Kosten.[12])

Die Voraussetzungen dieses civilrechtlichen Anspruches sind folgende:

1. Die rechtliche Verpflichtung des Eisenbahnunternehmers zur Beseitigung des Ueberganges in Schienenhöhe.

   Inwieweit die Herstellung einen schienenfreien Ueberganges im öffentlichen Interesse nothwendig ist, entscheidet hinsichtlich der dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 unterworfenen Eisenbahnen unter Ausschluss des Rechtsweges gemäss § 4 a. a. O. der Minister der öffentlichen Arbeiten.[13]) Soll die Entscheidung den Grund des privatrechtlichen Anspruches bilden, so muss sie die Frage der im öffentlichen Verkehrs- und Sicherheitsinteresse liegenden Nothwendigkeit der Beseitigung des Niveauüberganges bedingungslos bejahen. Denn sofern hierüber bei der richterlichen Prüfung des Anspruches Zweifel obwalten, müsste die Klage abgewiesen werden, weil der Richter zur Entscheidung über die durch das Verkehrsinteresse gebotenen Anlagen nicht zuständig ist.
2. Der Nachweis, dass die beklagte Gemeinde Trägerin der Wegebaulast ist.

   Wie bereits oben erwähnt, muss diese Frage, wenn hierüber Streit herrscht, zunächst im Verwaltungsstreitverfahren festgestellt werden.

---

[7]) Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 17 S. 291; Bd. 24 S. 194; Bd. 30 S. 213. Arch. f. Eisenbahnwesen 93 S. 1169.

[8]) Entsch. d. Reichsger. bei Eger, Entsch. Bd. 13 S. 109.

[9]) Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 30 S. 184 u. Bd. 32 S. 203. Arch. f. Eisenbahnwesen 98 S. 1401. Eger, Entsch. Bd. 14 S. 310.

[10]) § 56 d. Zust.-Ges. Entsch. d. Reichsger. bei Eger, Entsch. 8 S. 168.

[11]) Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 18 S. 231 u. Arch. f. Eisenbahnwesen 88 S. 770; 89 S. 286.

[12]) §§ 812, 818 Abs. 2 B. G.-B.

[13]) § 158 d. Zust.-Ges. v. 1. August 1883.

3. Der Nachweis der zur Ausführung des Bauwerkes nothwendigerweise aufgewendeten Kosten. Vor Vollendung des Bauwerkes kann nur auf Feststellung der Verpflichtung der Gemeinde zur Betheiligung an den Anlagekosten geklagt werden.
4. Der Nachweis, dass und in welchem Umfange auf Seiten der Gemeinde durch Herstellung des schienenfreien Ueberganges eine Kostenersparniss eingetreten oder für die Gemeinde etwas „ohne rechtlichen Grund“ aufgewendet worden ist. Hierzu ist folgendes zu bemerken:

Nur derjenige Kostenbetrag kommt, wie nachgewiesen wurde, für die Vertheilung in Betracht, der sich als Aufwendung im Interesse der Verbesserung und Beschleunigung des Strassenverkehres darstellt.

Die nothwendige Beseitigung eines Ueberganges in Schienenhöhe ist die ursächliche Folge einer Ueberschreitung der zwischen dem Eisenbahnunternehmer und der Gemeinde bei Anlage der Bahn begründeten Gemeinschaftsrechte, sei es, dass eine Steigerung des Eisenbahnbetriebes oder des Strassenverkehres oder beider zusammen stattgefunden hat. Wenn auch bei der Enteignung der Umfang der dem Träger der Wegepflicht bezw. dem Eisenbahnunternehmer zustehenden Wegebefugniss nicht zahlenmässig festgestellt zu werden pflegt, so kann doch an der Existenz eines derartigen Rechtes ebenso wenig wie an der Bestimmbarkeit desselben gezweifelt werden. Maassgebend ist Art und Umfang des Strassenverkehres und des Eisenbahnbetriebes alsbald bezw. eine bestimmte Zeit nach Eröffnung des Betriebes auf der Bahn. Jede Vermehrung des Verkehres auf der Strasse oder der Eisenbahn ist eine Ueberschreitung der bei der Enteignung gegenseitig zugestandenen Rechte. So lange durch diese Ausdehnung des Rechtes die Existenz des anderen Betheiligten nicht in Frage gestellt wird, ist die Ueberschreitung rechtlich belanglos. Sie erzeugt aber eine Rechtswirkung, sobald der Zustand des Nebeneinanderbestehens von Eisenbahn und Strasse sich nicht mehr aufrecht erhalten lässt. In dem Maasse mithin, als jeder der beiden Betheiligten über die ursprüngliche Grenze des Rechtes hinausgegangen ist, trägt er sozusagen die Schuld an der Auflösung des Gemeinschaftsverhältnisses und hat dementsprechend für die dadurch entstehenden Kosten aufzukommen.[14])

Demgemäss ist gegenüberzustellen:

a) der Aufenthalt, den der Strassenverkehr durch die Sperrung des Ueberganges alsbald nach der Betriebseröffnung täglich erlitten hat,

b) die Zahl der Fussgänger und Fuhrwerke, die den Uebergang zu dem gleichen Zeitpunkt täglich passirt haben;

a^1) der Aufenthalt, den der Strassenverkehr durch Sperrung des Ueberganges augenblicklich erleidet,

b^1) die Zahl der Fussgänger und Fuhrwerke, die den Uebergang zur Zeit passiren.

Die Verkehrsziffern zu a, a^1 und b^1 sind ohne Schwierigkeit bestimmbar. Die Ziffer zu b wird in der Regel durch Vergleichung der früheren und jetzigen Zahl der Einwohner bezw. der Gespanne der in Betracht kommenden Gemeinden zu ermitteln sein. Gleichgültig hierbei ist, ob die Steigerung des Strassenverkehres wiederum eine Folge der Eisenbahnverkehrseinrichtungen ist.[15]) Steht fest, in welchem Maasse der Aufenthalt des Strassenverkehres infolge des vermehrten Eisenbahnbetriebes gegen früher zugenommen hat und andererseits in welchem Umfange eine Steigerung des Strassenverkehres eingetreten ist, so ergibt sich ohne weiteres das Verhältniss, nach dem die Anlagekosten (abzüglich der Bewachungskosten) zwischen dem Eisenbahnunternehmer und dem Träger der Wegebaulast zu vertheilen sind.

Das geschilderte Auseinandersetzungsverfahren ist nicht schwieriger und ungewöhnlicher wie bei vielen anderen gleichartigen Gemeinschaftsverhältnissen, zum Beispiel in dem Fall, wenn zwei Grundstücksbesitzer den nämlichen Privatweg zur An- und Abfuhr ihrer landwirthschaftlichen Erzeugnisse benutzen. Tritt die Nothwendigkeit einer Aenderung, Verlegung oder Verbreiterung des Weges ein, so bestimmt sich auch hier der gegenseitige Kostenantheil nach dem Verhältniss des bei Begründung des Wegerechtes geübten und des zur Zeit vorhandenen Wirthschaftsbedürfnisses der beiden Güter.

Nach den nämlichen Grundsätzen wird auch die Frage der Verbreiterung der bestehenden Wegeüber- oder Unterführungen zu behandeln sein. Auch hier bildet den Vertheilungsmaassstab das Verhältniss der durch die Wegeanlage begründeten beiderseitigen Wegerechte zu der thatsächlichen Ausübung dieser Rechte.

Die vorstehenden Darlegungen dürften erkennen lassen, dass dem Eisenbahnunternehmer gegen die wegepflichtige Gemeinde aus der Herstellung eines schienenfreien Ueberganges ein materiell begründeter und im Rechtswege verfolgbarer Rechtsanspruch erwächst. Dem festen Gefüge dieses Anspruches gegenüber vermag der oft gehörte Einwand, dass bei einem derartigen Vertheilungsverfahren mit ungleichem Maasse gemessen werde, weil der Eisenbahnunternehmer den Transport als Gewerbe betreibe, die Gemeinde aber aus dem Strassenverkehre keine Einnahmen erziele, nicht Stand zu halten. Der Eisenbahnunternehmer wie die Gemeinde sind Rechtssubjekte und als solche Träger von Pflichten und Rechten. Beiden ist die öffentlichrechtliche Pflicht der Befriedigung eines Verkehrsbedürfnisses auferlegt. Ob und inwieweit eine Verzinsung des für Verkehrszwecke aufgewendeten Kapitals erzielt wird, ist juristisch unerheblich. Uebrigens ist die schienenfreie Wegeanlage auch für den Eisenbahnunternehmer nur insoweit rentabel, als die Bewachungskosten erspart werden. Deren Vertheilung wird aber auch, wie dargelegt, nicht gefordert.

III.

Weit erstrebenswerther ist es freilich, Streitfälle vorliegender Art im Vergleichswege zu erledigen. Der Richterspruch ist nur ein Nothbehelf. In vollkommenerer Weise lässt sich das beiderseitige Wirthschaftsbedürfniss durch einen Ausgleich der widerstreitenden Interessen befriedigen. Vor allem verdient eine verwaltungsseitige Verständigung stets den Vorzug vor der Entscheidung im Rechtswege, wenn es sich um die Kosten von Anlagen handelt, die durch das allgemeine Verkehrsinteresse bedingt werden. Selbstverständlich kann der Vergleich sich nur auf die Beilegung des Streites beziehen, der nach den vorstehenden Darlegungen privatrechtlichen Inhaltes ist.

Eine Frage praktischer Erwägung ist es, ob es sich nicht empfiehlt, im Falle der Aussichtslosigkeit weiterer Verhandlungen die Herbeiführung eines Vergleiches gemäss § 851 C.-P.-O. einem von den Parteien aus Vertretern der Eisenbahnverwaltungen und der Kommunalverbände gewählten Schiedsgerichte zu übertragen. Wenn in heutiger Zeit auf allen Wirthschaftsgebieten das Bestreben nach schiedsrichterlicher Entscheidung der Streitigkeiten sich geltend mache, so rechtfertige sich der Gedanke einer schiedsrichterlichen Vergleichung der entgegenstehenden staatlichen und kommunalen Interessen durch unparteiische Sachverständige schon um deswillen, weil in den meisten Fällen die Rechts- und Sachlage für eine Beurtheilung nach arbiträrem Ermessen besonders geeignet erscheint.

Während die in Betracht kommenden Rechtsfragen einfacher Natur zu sein pflegen, ist die thatsächliche Schätzung der gegeneinander abzuwägenden Interessen häufig schwierig; sie erfordert zumeist eine eingehende Untersuchung der örtlichen Verhältnisse. Hierzu ist aber der mit der Beurtheilung ähnlicher Fragen ständig befasste Fachmann weit eher in der Lage als der Richter, der lediglich auf den Akteninhalt angewiesen und häufig gezwungen ist, die Sache zur Ergänzung des Beweismaterials an die Vorinstanz zurückzuverweisen. Bei dem schnellen Wechsel, dem die Verkehrsverhältnisse unterworfen sind, kann es kommen, dass bereits eine vollständige Verschie-

---

[14]) Vergl. § 741, § 743 Abs. 2, § 748 B. G.-B.

[15]) Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 30 S. 184.

bung der für die Vertheilung maassgebenden Umstände eingetreten ist, wenn schliesslich das Endurtheil die Rechtskraft beschritten hat. Vor allem ist der Schiedsrichter berechtigt, bei der Fällung des Spruches auch auf die wirthschaftliche Leistungsfähigkeit der betreffenden Gemeinde billige Rücksicht zu nehmen. Denn es liegt nicht in der Absicht des Staates, eine notorisch leistungsunfähige Gemeinde durch zu hohe Leistungen wirthschaftlich zu schwächen. Durch einen derartigen, die beiderseitigen Interessen ausgleichenden Spruch wird den Beziehungen des Staates und der Kommune mehr gedient, als durch ein lediglich den formalen Rechtsstandpunkt betonendes richterliches Urtheil. Hinsichtlich der Rechtskraft und Vollstreckbarkeit hat der Schiedsspruch die Wirkung eines richterlichen Erkenntnisses.

Die Uebertragung der Streitsachen an gewählte Schiedsrichter würde für beide Theile insbesondere auch dann von wesentlichem Vortheil sein, wenn es sich um Fälle handelt, wo die landespolizeiliche Frage der Nothwendigkeit des schienenfreien Ueberganges sich zur Zeit noch nicht unbedingt bejahen lässt, die Parteien aber darin einig sind, dass die Anlage im beiderseitigen Interesse wünschenswerth erscheint. Zur richterlichen Feststellung der Kostenantheile fehlt es hier an der Voraussetzung. Kommt in diesen Fällen ein Vergleich in dem Sinne zustande, dass die Parteien sich bezüglich der Kostenvertheilung dem Spruche eines Schiedsgerichtes unterwerfen wollen, so wird der Zustand beseitigt, der zur Zeit als besonders lästig empfunden wird, dass nämlich die Herstellung des Bauwerkes verzögert wird, weil die Parteien sich über die Kostentragungspflicht nicht einigen können.

Aus diesen Darlegungen dürfte sich ergeben, dass von einem des Rechtes entbehrenden Zustande hinsichtlich der Vertheilung der Kosten für die Anlage schienenfreier Uebergänge nicht die Rede sein kann. Sowohl in materieller wie in formeller Beziehung bietet das bestehende Recht die Handhabung zur Durchführung des Anspruches auf Erstattung der vom Eisenbahnunternehmer aufgewendeten Anlagekosten. Das Bedürfniss einer gesetzlichen Regelung der Angelegenheit kann mithin nicht anerkannt werden. Auch ist nicht einzusehen, welche andere Maassnahmen der Gesetzgeber zur Durchführung des eisenbahnseitigen Anspruches ergreifen sollte. Die Anwendung von Zwangsmaassregeln — ausserhalb des Prozessrechtes — gegen die ihre Beitragspflicht bestreitenden Gemeinden, würde einer auf den Gemeinden schwer lastenden Besteuerung gleichkommen. Zwecklos wäre die gewünschte Schaffung einer neuen Verwaltungsinstanz, die unabhängig von dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Streitigkeiten zwischen Staat und Kommune entscheiden soll. Denn da die Frage der Kostenpflicht in der Hauptsache privatrechtlicher Natur ist, kann die letzte neutrale Instanz immer nur der Richter oder der Schiedsrichter sein. Nur durch ihn erlangt die Forderung auf Kostenerstattung Rechtskraft und Vollstreckbarkeit.

Nicht das Recht fehlt, sondern nur die Anwendung des Rechtes hat bisher gemangelt. Sind erst die für die rechtliche Beurtheilung maassgebenden Gesichtspunkte durch eine Reihe richterlicher oder schiedsrichterlicher Urtheile geklärt und erläutert, so werden auch die Gemeinden der Ueberzeugung Raum geben müssen, dass sie nicht berechtigt sind, ihrer Wegepflicht sich auf Kosten des Eisenbahnunternehmers zu entziehen.

Die Hollerith'sche Registrirmaschine und ihre Verwendung im Eisenbahndienste.

Eine zu statistischen Ausrechnungen in grossem Maassstabe und zur Aufstellung auch der verwickeltsten Tabellen geeignete elektrische Zählmaschine, von dem Amerikaner Hermann Hollerith ersonnen, ist im Jahre 1890 gelegentlich der Volkszählung der Vereinigten Staaten von Nordamerika in Anwendung gebracht und seitdem weiter verbreitet und von maassgebenden Stellen vielseitig empfohlen worden.

Gleich bei der ersten Anwendung ergab es sich, dass die Feststellung des Ergebnisses fünf Mal schneller mit der Maschine bewerkstelligt werden konnte, als mit der Hand und dass dabei dennoch Rechenfehler fast gänzlich vermieden wurden. Die Ersparniss an Geld infolge des Gebrauches der Maschine belief sich dabei auf nicht weniger als 529 000 D. In Oesterreich und Kanada ist die Maschine ebenfalls für Volkszählungen bereits benutzt worden und in Amerika findet sie auch bei Eisenbahnen die mannigfachste Anwendung zur Aufstellung von Rechnungen und zur Kontrole der Einnahmen.

Zweck der folgenden Zeilen ist, die Einrichtung der Maschine und die Art und Weise ihrer Handhabung näher zu erläutern.

Das maschinelle Verfahren setzt voraus, dass sich die zu registrirenden Angaben auf einzelnen Kartenblättern in Gestalt von Lochungen vorfinden, die nach Zahl und Stellung elektrisch verzeichnet und zum Endergebniss zusammengezählt werden. Zunächst handelt es sich also um die Herstellung der Lochkarten, mit anderen Worten um die Uebertragung der grundlegenden Angaben, etwa, wie im vorangeführten Falle, der Ergebnisse einer Volkszählung, aus der Form gewöhnlicher geschriebener Zählkarten in die Form der Lochkarten.

Dies wird mit Hilfe einer Art von Pantographen, den der amerikanische Erfinder keyboard punch nennt, bewirkt, mit dem die Löcher, bis zu 280 auf einer Karte, mit der grössten Genauigkeit eingestanzt werden können. Die zu lochenden Karten werden zu dem Zweck auf einen Rahmen gelegt, über dem ein mit einem Knopf oder einer Handhabe versehener Lochstempel nach allen Richtungen beweglich ist. Eine Lochplatte, die auf die zu lochende Karte gelegt wird, bildet für die Lochungen eine Art Lehre; nach Zahlen und Buchstabenbezeichnungen, die diese Lochplatte trägt, sucht man sich diejenige Stelle aus, an der man, durch die Lochplatte hindurch, die darunter befindliche Karte zu durchstossen hat. So drückt man alle Angaben, die sich auf einer Zählkarte befinden, in die Lochkarte ein.

Die in dieser Weise gelochten Karten werden nun geordnet, indem alle Karten gleicher Art zusammengenommen werden. Auch dies geschieht mechanisch. Der Apparat, der dieses Ordnen bewirkt, ist ein Kasten mit zahlreichen Fächern, deren Deckel sich selbstthätig öffnen; jede Gruppe von Karten hat ihr besonderes Fach. Die Karte dient gewissermaassen als Schlüssel desjenigen Faches, in das sie gehört, das sie sich freilich auch erst selbst heraussuchen muss. Zum Ausfindigmachen und Oeffnen des Faches dient eine Vorrichtung, die man als Sucher bezeichnen kann. Hollerith nennt sie circuit-closing press. Es ist ein Kästchen mit einem Boden aus harter Kautschukplatte, die Näpfchen trägt, welche nach Lage und Umfang allen möglichen Löchern einer Karte entsprechen. Jeder dieser Näpfe enthält Quecksilber und steht durch einen Draht mit einer Schaltvorrichtung in Verbindung. Ueber der Bodenplatte ist ein zurücklegbarer Deckel angeordnet, der soviele federnde Stahlbolzen trägt, wie Näpfchen vorhanden sind.

Legt man also eine gelochte Karte auf die Kautschukplatte und drückt den Deckel mit dem Bolzenbündel herab, so wird man gewahr, dass die auf die Löcher der Karte treffenden Bolzen in das Quecksilber eindringen, während alle anderen zurückbleiben. Die ersteren, d. i. die in die Näpfchen tauchenden Bolzen schliessen mit Hilfe von Elektromagneten elektrische Ströme, durch deren Zusammenwirken der Deckel desjenigen Faches aufgemacht wird, in das die Karte gehört. Man legt sie in dieses Fach hinein. Sind alle Karten geordnet, so werden

sie gruppenweise zusammengezählt und registrirt, — wiederum auf mechanischem Wege.

Die Maschine, mit der diese Registrirung der Lochkarten bewirkt wird, von Hollerith tabulating machine genannt, hat einen eben solchen Sucher, wie der Ordner; meist wird, der Einfachheit wegen, der Sucher für beide Vorrichtungen benutzt und der Ordner mit der Zählmaschine unmittelbar verbunden. Im Kasten der Zählmaschine aber werden die elektrischen Ströme durch eine Summirtrommel einer Reihe von zifferblattartigen Zählern zugeführt, deren jeder einer zu addirenden Spalte der Karten entspricht. Es müssen also jedenfalls so viele Zähler vorhanden sein, wie verschiedene zu addirende Spalten der verschiedenen Karten.

Die Summirtrommel ist so eingerichtet, dass der Elektromagnet jedes Zählers 0 bis 9 Schläge für jede Karte erhält, je nach der Lage oder dem Werth des in der zu registrirenden Spalte der Zählkarte enthaltenen Loches. Lässt man eine Anzahl von Karten durch die Zählmaschine wandern, so erhält der Elektromagnet irgend eines gegebenen Zählers so viele elektrische Schläge, wie die Summe der Einheiten in der betreffenden Spalte beträgt. Es ist hierbei noch zu erwähnen, dass die Leistungsfähigkeit der Maschine nur durch den räumlichen Umfang der Karte beschränkt ist, und dass sie 1 000 bis 1 500 Karten in der Stunde addiren kann.

Irrthümer werden von der Maschine selbstthätig bemerkt und dadurch angezeigt, dass sie bei fehlerhafter Hantirung einfach versagt. Sie versagt, wenn die Karten nicht ordnungsmässig eingelegt werden und ebenso versagt sie, wenn einzelne in Betracht zu ziehende Spalten überhaupt keine Lochungen enthalten.

An folgenden Beispielen aus dem Eisenbahnbetriebe, die sich auf den Güterverkehr beziehen, möge der Gebrauch der Zählmaschine erläutert werden.

Man wolle — für den vorliegenden Fall — voraussetzen, dass dem abgefertigten Gut von der Aufgabestation nach der Bestimmungsstation eine in üblicher Weise ausgestellte Begleitkarte mitgegeben wird. Die Aufgabestation schickt an die Verkehrskontrole täglich, zugleich mit einer Zusammenstellung über die sämmtlichen Sendungen, Doppel dieser Begleitkarten ein, so dass die Kontrole die Angaben in duplo — im Doppel der Begleitkarte und im Bericht — hat. Die Empfangsstationen senden die an sie eingegangenen Originale der Begleitkarten mit ähnlichen Berichten an die Kontrole.

Die Zusammenstellungen enthalten Angaben der verschiedensten Art; es ist in ihnen angeführt das Abgangsdatum, die Art der Beförderung (Eilgut, Frachtgut), sie enthalten Angaben über direkten Verkehr, Uebergangsverkehr, sie nennen die Abgangs- und Bestimmungsstation, bezeichnen den vorgeschriebenen Weg, die Richtung und Länge der Beförderungsstrecke usw. und man kann für statistische Zwecke von den Stationen Berichterstattung über die verschiedensten Punkte fordern, z. B. über die Gewichte der stationsweise versandten oder empfangenen Waarengattungen, deren man für statistische Zwecke etwa bedarf.

Wie wird nun dieses an der Kontrole angehäufte, in duplo vorhandene Material mit der Hollerith'schen Maschine weiter verarbeitet?

Zunächst müssen offenbar die Berichtsergebnisse in die Gestalt von Lochkarten gebracht werden. Auf Grund der Zusammenstellungen wird für jede Frachtkarte eine Lochkarte angefertigt, indem mit dem Lochstempel die Angaben der Zusammenstellung in die besonderen Spalten, welche die Karte dafür aufweist, eingetragen werden. Die Monate sind auf den Lochkarten durch Zahlen bezeichnet, 2—3 heisst beispielsweise: zweiter Monat dritten Quartals. An den durch die betreffenden Zahlen bezeichneten Stellen werden die Monate mit dem Lochstempel vermerkt. Die so hergestellten Karten bilden jetzt das Grundmaterial für statistische Ermittelungen vielfacher Art, nicht minder aber auch für die Ermittelung von Unstimmigkeiten zwischen Frachtkarten und den eingesandten Zusammenstellungen der Stationen. Soll beispielsweise das angekommene Gut stationsweise nach Gewichts- und Geldbeträgen ermittelt werden, so werden die Karten mit Hilfe des Ordners nach den Bestimmungsstationen geordnet und dann mit der Zählmaschine nach Gewichten und Geldbeträgen zusammengezählt. Man vergleicht die so erhaltenen Gesammtsummen mit den von den Bestimmungsstationen am Monatsschluss aufgegebenen Summen. Stimmen beide überein, so ist das Ergebniss fehlerfrei und das Stanzen der Karten für die betreffenden Spalten ist richtig vorgenommen worden. Sind Unstimmigkeiten vorhanden, so muss untersucht werden, ob der Irrthum beim Lochen der Karte vorgekommen ist oder in der Rechnung liegt. Etwa falsch gestanzte Löcher werden einfach mit englischem Pflaster verklebt; der Irrthum auf der Karte wird dann durch abermaliges Stanzen beseitigt.

In ähnlicher Weise geht man vor, wenn man die Gewichte und Geldbeträge mit Bezug auf die Abgangs- oder Versandstationen ermitteln will. Das Ergebniss wird wieder mit den Zusammenstellungen der Stationen, hier der Versandstationen, verglichen und etwaige Fehler werden beseitigt. Aehnlich kann man sich vergewissern über die Beförderungsrichtung der Frachtgüter, indem diejenigen Spalten summirt werden, welche dieselbe Richtungsangabe enthalten. Auch hier kann man in der Gliederung beliebig weit gehen. Das nach Norden abgesandte Gut bestimmter Klasse kann man z. B. von dem nach Süden gehenden trennen, wenn man für jede Richtung eine besondere Spalte anlegt usw.

Für jede Angabe — für jede Spalte der Lochkarte — hat die Zählmaschine, wie schon im allgemeinen angedeutet, ein besonderes Summirzifferblatt, das unter Anwendung des Suchers mit Hilfe der Frachtkarte das Zählgeschäft selbstthätig besorgt. In dieser Weise liest man beispielsweise auf den verschiedenen Zifferblättern ab das Gewicht der nach Norden und Süden abgefertigten Güter, deren Frachten und etwa vorausgezahlte Frachten, von Tag zu Tag fortschreitend summirt, und man erhält die Gesammtsummen der Gewichte, Frachten und vorausgezahlten Frachten der auf jeder Station aufgegebenen Güter innerhalb einer Berichtsperiode, wenn man sämmtliche Karten dieser Periode durch den Sucher gehen lässt. Diese Gesammtsummen werden wiederum mit den ausführlichen Berichten der Stationsvorsteher für den ganzen Zeitabschnitt verglichen. Sind Unstimmigkeiten vorhanden, so kann man dem Fehler im Bericht dadurch auf die Spur kommen, dass man die Ablesungen gruppenweise aufzeichnen lässt. Zuletzt findet man dann den Fehler und kann ihn beseitigen. Für grössere Stationen ist wünschenswerth, die Ablesungen in bestimmten Zwischenzeiten, mehrere Male im Monat oder gar nach Eingang sämmtlicher Karten eines Geschäftstages vorzunehmen; die Ordnung der Karten und die Feststellung etwaiger Irrthümer wird dadurch wesentlich erleichtert. Man prüft nacheinander die Berichte der Stationen.

Wenn auf die angegebene Weise der Bericht der ersten Station geprüft worden ist, werden die Karten nach der Reihenfolge der Stationen geordnet; sodann wird der Bericht der nächsten Station vorgenommen usw., bis sämmtliche Berichte auf alle ihre Angaben geprüft worden sind.

Die Anzahl der beim Gebrauch unterlaufenden Fehler ist übrigens geringfügig. Es wird beispielsweise berichtet, dass bei der Eisenbahnstrecke Dunkirk-Alleghany-Valley und Pittsburg eine mit der Lochung der Frachtkarten betraute junge Dame 10 000 Lochkarten in zwei Monaten fertiggestellt hat, ohne dass mehr als ein Fehler festgestellt wurde, während die von mehreren Angestellten vorgenommene handschriftliche Aufzeichnung der Frachtkarten 34 Fehler enthielt.

Wie man die Leistung in Gestalt von Tonnenkilometern ermittelt, sei am Fall einer Eisenbahn ohne Abzweigstrecken erläutert.

In der bereits angegebenen Weise lassen sich die beispielsweise von jeder Station nach Norden beförderten Gewichte ermitteln. Würden letztere mit ihren Transportwegen multipli-

zirt und die Produkte addirt, so würde man die Anzahl der nach Norden gefahrenen Tonnenkilometer erhalten. Eine derartige direkte Ermittelung kann man indessen mit der Maschine nicht anstellen. Man rechnet vielmehr zunächst die Transportwege von den Versandstationen bis zum Endpunkt der Bahn durch und nimmt im Anschluss hieran eine zweite Addition derselben Güter nach den Empfangsstationen vor, bei der die Transportwege in gleicher Weise vom Anfangspunkt der Bahn an gerechnet werden. Zieht man diese fehlerhafte Summe der in nördlicher Richtung empfangenen von der fehlerhaften Gesammtsumme der nach Norden versandten Tonnenkilometer ab, so erhält man die richtige Anzahl der nach genannter Richtung gefahrenen Tonnenkilometer. Auf gleiche Weise werden die nach Süden gefahrenen Tonnenkilometer ermittelt; das Verfahren wird endlich auch für Eisenbahnen mit beliebiger Zahl von Nebengleisen angewendet.

Der russische General von Wenndrich, derselbe, welcher in der Zeit der letzten russischen Hungersnoth den Betrieb der Bahnen, die die nothleidenden Gebiete durchzogen, im Auftrage der Regierung mit hervorragendem Erfolge geleitet hat, hält von der Hollerith'schen Maschine grosse Stücke und hat ihr manches empfehlende Wort gewidmet. Er hat ihre Anwendung für Eisenbahnzwecke in Krieg und Frieden erheblich erweitert (zu vgl. die Nummern 39 und 42 des „Russischen Invaliden" vom Februar 1896). Er stellt über den Nutzen der elektrischen Zählmaschine vom Standpunkt der militärischen Interessen Betrachtungen an. Mit Rücksicht auf die strategische Wichtigkeit der Eisenbahnen in künftigen Kriegen, so bemerkt er, haben die meisten europäischen Staaten das Prinzip des militärischen Betriebes derselben in Kriegszeiten angenommen, und widmen der Schulung eines Personals zu diesem Zwecke in Friedenszeiten ihre volle Aufmerksamkeit. Wenndrich verlangt von diesem Personal unter anderem, dass es die Hilfsquellen der Operationsgegend genau kenne, d. h. die Verkehrsstrassen, Ortschaften, Fabriken sowie alle Anstalten, die nöthigenfalls zur Lieferung von Lebensmitteln an die Truppen angehalten werden könnten; dass es ferner wisse, wie diese Lebensmittel am geeignetsten nach einem bestimmten Punkte befördert werden können. Es handelt sich somit um die Organisation einer besonderen Statistik zu militärischen Zwecken. Es ist aber auch vom kommerziellen Standpunkt sehr werthvoll, in Friedenszeiten eine Gleichmässigkeit in der Aufstellung und Vereinigung derjenigen Belege zu erzielen, welche gleichsam die Seele der Verkehrswege sind, und über die Gesammtheit der Transporte auf den etwa in Beschlag genommenen Privatbahnen und den Staatsbahnen Aufschluss geben, und zwar in klarer, bündiger und übersichtlicher Weise. Endlich müssten diese Belege, so wird verlangt, schnell und mit thunlichst geringen Ausgaben zu beschaffen sein.

Diese Vorzüge der elektrischen Zählmaschine sind, nach Wendrich kurz zusammengefasst, die nachstehenden:

1. die Arbeit lässt sich schneller als mit der Hand ausführen;

2. die Kosten sind geringer;

3. die Maschine gestattet die mannigfaltigsten Rechenoperationen und Kombinationen in der Verrechnung zwischen verschiedenen Verwaltungen;

4. das Studium finanzieller Fragen und die Lösung von Tarifproblemen, thunlichst noch während der Beförderungszeit selbst oder kurz nachher, wird erleichtert;

5. es wird eine vollständige Gleichmässigkeit in der Statistik sämmtlicher Bahnen eines und desselben Staates herbeigeführt;

6. es wird die Aufstellung neuer statistischer Tabellen über Richtung der Transporte auf dem Netz usw. ermöglicht;

7. alle Belege, deren die Militärverwaltung im Kriegsfalle bedürfen könnte, können bereit gehalten werden;

8. die Militärverwaltung ist in der Lage, zu jeder Zeit schnelle und zuverlässige Auskunft über statistische Fragen zu erlangen;

9. die mit der Leitung der Operationen auf den strategischen Bahnen betrauten Offiziere sind imstande, zu jeder Zeit die bereits bewerkstelligten Transporte von Lebensmitteln, Truppen, Munition usw. zu kontroliren.

Eisenbahnen und Kanäle im preussischen Abgeordnetenhause.

Nach fünftägigen Verhandlungen wurde am 18. d. Mts. im preussischen Abgeordnetenhause die erste Lesung der Mittellandkanalvorlage beendet und die Vorlage einem Ausschuss von 28 Mitgliedern überwiesen. Selbst gewiegte Parlamentarier behaupten, die Aussichten der Vorlage nicht übersehen zu können. Wenn sie überhaupt eine Mehrheit erlangt, dann wird diese Mehrheit eine sehr kleine sein. Im Herrenhause wird dann mit den Erörterungen aufs neue begonnen werden müssen. Freunde und Gegner der Vorlage sind sich durch die Aussprache nicht näher gerückt worden und beharren nach wie vor auf dem Standpunkte, den sie von Anfang an dazu eingenommen haben.

Am fünften Tage der Verhandlungen warf Minister Thielen einen Rückblick auf die Bedenken, die gegen den Kanal vorgebracht worden waren, und nahm besonders Bezug auf die Sätze, in die Graf Kanitz seine Rede gegen den Kanal zusammengefasst hatte. Graf Kanitz hatte versichert, dass er keinen Stillstand in der Entwickelung unseres Verkerswesens wünsche: „Aber diese Entwickelung muss eine gleichmässige sein, sie muss allen Landestheilen gleichmässig zu gute kommen. Sie muss vor allem mit der Produktion gleichen Schritt halten und mit ihr Hand in Hand gehen; sonst werden alle Verkehrserleichterungen mehr dem Auslande als dem Inlande zu gute kommen; sie führen dann zu keinem wirthschaftlichen Aufschwung, sondern nur zu einer Verschiebung: die einen werden noch reicher und die andern noch ärmer, als sie schon sind. Die sozialen Missstände, die schon vorhanden sind, werden dadurch nur verschärft werden." Sollte dieser Standpunkt maassgebend werden, erwiderte Minister Thielen, nach den vorläufigen Berichten der Tagespresse, so wird unsere Verkehrsentwickelung stillstehen: „Dann können wir in Zukunft weder Kleinbahnen, noch Chausseen bauen. Dieser Maassstab muss zur Verwerfung aller solcher Vorschläge führen; denn dem ganzen Lande kommt niemals eine Eisenbahn oder eine Chaussee oder eine Kleinbahn zu gute, sondern immer nur bestimmten Landestheilen. Glauben Sie denn, dass wir dann noch mit neuen Eisenbahnvorlagen kommen können? An diesen ist doch auch immer nur ein bestimmtes Gebiet betheiligt (Zuruf rechts: Im nächsten Jahr ein anderes!) Im nächsten Jahr ein anderes? Das ist eine Aussicht, die niemanden befriedigt. Das sehen Sie doch an den Sekundärbahnen, dass mit der Sekundärbahnvorlage eine dem ganzen Lande zu gute kommende Verkehrserleichterung nicht geschaffen ist. Wenn wir auf dem Standpunkt des Grafen Kanitz stehen, dann wird es allerdings eintreten, dass wir allmählich aus der Reihe der entwickelungs- und wettbewerbsfähigen Länder vollständig ausscheiden; dann wird es dahin kommen, dass auch aus Ihrem intensiveren Betrieb der Landwirthschaft nichts mehr wird. Das ist die Folge dieser Politik, die den Maassstab des Grafen Kanitz anlegt."

Auch Minister Dr. v. Miquel erachtete es für nothwendig, nochmals für die Kanalvorlage einzutreten, und zwar deutete er an, dass er keineswegs ein Kanalenthusiast um jeden Preis sei. Vielmehr äusserte er: „Ich betrachte die Frage vielmehr von Fall zu Fall. Ich denke gar nicht daran, den Kanälen besondere Vorzüge vor den Eisenbahnen zu geben und etwa da, wo wir genügend Eisenbahnen besitzen, gewissermaassen aus Luxus noch Kanäle zu bauen. Ich habe ja oft genug ausgeführt, in welchem Maasse wir von den Ueberschüssen der Eisenbahnen abhängig sind, ich habe ausgeführt, dass diese Ueberschüsse in ihrer jetzigen Höhe kaum durch irgend welche andere Einnahmequellen zu ersetzen sind. Dass ich nicht leichtfertig einem Kanal zustimmen würde, der die Eisenbahneinnahmen stört, das dürfen Sie mir schon zutrauen. Ich habe mich auch immer ein-

verstanden erklärt mit den Beschlüssen des Hauses, dass, wenn Kanäle gebaut werden, die Tarife so zu gestalten sind und die Umstände so liegen müssen, dass nicht blos die Herstellungs- und Verwaltungskosten gedeckt werden, sondern dass man auch eine angemessene Rente aus dem Kapital zieht. Wie liegt nun die Sache bei dem zur Berathung stehenden Projekt, wenn wir uns einmal einseitig auf den Standpunkt der Finanzen stellen? Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Minister des Handels, der ja selbst einer der besten Kenner des Eisenbahnwesens aus seiner früheren dienstlichen Stellung heraus ist, erklären beide, dass wir bei dem fortwährenden Steigen des Verkehres mit den Eisenbahnen bald an die Grenze kommen, wo der Staat die von ihm übernommene Verantwortlichkeit für den geordneten Fortgang des Verkehres nicht mehr tragen kann. Nun kann ich als Finanzminister doch nicht sagen: wenn die Sache so liegt, so mag der Verkehr ins Stocken gerathen; dafür kann nichts gezahlt werden. Beide Herren haben gesagt, selbst wenn wir die Eisenbahnen ausbauen durch Vermehrung der Gleise, durch Vergrösserung der Bahnhöfe, durch neue Bahnlinien, durch Umgehungsbahnen, so werden doch die Ausgaben derartig wachsen, dass an den relativ viel geringer steigenden Einnahmen dem Finanzminister nichts liegen kann, ja, dass die Ausgaben für den Kanal dadurch ganz erheblich überschritten würden. Vielleicht wäre ich diesen Ansichten meiner Kollegen gegenüber doch noch skeptisch, wenn ich nicht in den letzten Jahren leider die Erfahrung hätte machen müssen, dass dieser Zustand schon jetzt vorhanden ist. Die Mittel, welche in den letzten Jahren der Eisenbahnverwaltung zur Disposition gestellt worden sind, betragen 174 000 000 *M.* Daraus leite ich her, dass die Steigerung der Nettoüberschüsse zu dem Wachsen der Bruttoeinnahmen in gar keinem Verhältniss steht. Es ist daher zu befürchten, dass ohne eine Ergänzung der Eisenbahnen durch Wasserstrassen der Verkehr entweder überhaupt nicht bewältigt werden kann, oder doch nur mit erheblichen Aufwendungen, die die Einnahmen aufheben."

Später kam Minister Dr. v. Miquel auf die Stellung der Eisenbahnen gegenüber den Kanälen zurück und sagte: „Im grossen und ganzen wirken unsere Eisenbahnen als Verkehrsmittel günstig, und sie haben ausserdem noch den Vortheil, dass sie in viel höherem Maasse allen Landestheilen zu gute kommen, als Kanäle im allgemeinen, aber wenn man früher immer sagte: Das Zeitalter der Kanäle ist vorbei, jetzt leben wir im Zeitalter der Eisenbahnen, so muss man jetzt sagen: Das Zeitalter der Kanäle war vorbei, es ist aber für manche Verhältnisse jetzt wiedergekommen. Wenn die Eisenbahnverwaltung selbst erklärt: Ohne die Hilfe der Eisenbahnen kann ich den gegebenen und den steigenden Verkehr nicht mehr bewältigen, dann darf ich mich nicht mehr um vorgefasste Meinungen kümmern, so kann man auf theoretische Ansichten keine Rücksicht nehmen, sondern muss das einzige gegebene Mittel, die Kanäle, wählen."

Die Kosten von Eisenbahnen und Kanälen.

Wiederholt hat man auf Amerika und namentlich auf England hingewiesen, wo der Güterverkehr um die Hälfte grösser sein soll als in Deutschland. Demgegenüber erinnerte Minister Brefeld daran, dass die englischen Eisenbahnen auch das Doppelte gekostet haben. Wenn nach weiteren zehn Jahren sich in Deutschland der Verkehr verdoppelt haben würde, dann werde man mit den einfachen Doppelgleisen nicht mehr auskommen können, dann müsse man zu der Trennung des Personen- und Güterverkehres, zu dem viergleisigen Ausbau übergehen und es entstehen Kosten, die den Aufwendungen für den Kanal nahezu gleichkommen. Das Anlagekapital der preussischen Staatsbahnen für das Kilometer schwanke zwischen 250 000 *M.* und 300 000 *M.*, eingerechnet die Sekundärbahnen mit einer Länge von rund 10 000 km. Lässt man diese Sekundärbahnen aber ausser Betracht, so erhöht sich der Kostenaufwand für das Kilometer durchschnittlich auf 300 000 bis 400 000 *M.* Dagegen berechnete Minister Brefeld die Kosten des eigentlichen Mittellandkanals von Bevergern nach Magdeburg ohne Heranziehung der Kosten für den Dortmund-Rheinkanal und für die Seitenkanäle auf 460 000 *M.* für das Kilometer. Minister Brefeld frug, ob da etwa noch eine grosse Differenz zwischen den kilometrischen Baukosten bei dem Kanal und bei einer neu zu bauenden Eisenbahn verbleibe. Die Differenz sei keine so schwerwiegende, dass man deshalb auf den Kanal verzichten müsste, wenn seine wirthschaftliche Leistung eine grössere, eine bessere ist als die der Eisenbahn. „Nun, ich bin der Meinung, dass das der Fall ist, und zwar einestheils aus dem Grunde, weil ja auf den Kanälen die Betriebskosten beträchtlich geringer sind, weit geringer als die auf den Eisenbahnen, demgemäss auch die Frachten entsprechend heruntergesetzt werden und deshalb wirthschaftlich der Werth einer solchen Wasserverbindung in viel höherem Grade dem Lande nützt als der Werth einer Eisenbahn. Es kommt aber ein weiteres in Betracht. Wenn Sie die Leistungsfähigkeit eines Kanals mit solchen Abmessungen wie der Mittellandkanal erhöhen wollen vom einschleusigen Betrieb auf den zweischleusigen, vom zweischleusigen auf den vierschleusigen, so brauchen Sie immer nur die Zahl der Schleusen zu vermehren; das Uebrige besorgt der Kanal selbst. Wenn Sie aber von dem zweigleisigen Eisenbahnbetrieb übergehen wollen auf den viergleisigen, dann haben Sie einen Kostenaufwand zu machen, der den einfachen Aufwand für die Herstellung weit überwiegt. Alle Anlagen, die Brücken, die Tunnels, die Dämme, die ganze Bahn, der Grunderwerb, sind auf den zweigleisigen Betrieb eingerichtet. Nun setzen Sie mal an einen zweigleisigen Bahnkörper einen andern zweigleisigen heran! Dann wird die Sache sehr schlecht gehen. Also, die Umwandlung der Eisenbahn für den viergleisigen Betrieb erfordert kolossale Kosten, die Verwandlung eines Kanals aus einem zweischleusigen in einen vierschleusigen verhältnissmässig geringe Kosten. Nun kommt aber noch eins dazu. Wenn Sie dazu übergehen, zu trennen zwischen Personenverkehr und Güterverkehr, wie es ja in anderen Ländern vielfach geschehen ist, so ist das ja für die Verbesserung des Betriebes von sehr grosser Bedeutung; wirthschaftlich ist aber so etwas nicht, denn es bedingt eine ungleichmässige Ausnutzung der Gleise für den Personenverkehr und den Güterverkehr. Dass beide die volle Ausnutzung der Bahn ermöglichen, ist ein ausnahmsweise seltener Fall. Sehr viel wirthschaftlicher ist es dagegen, nicht den Güterverkehr und den Personenverkehr zu trennen, damit sie sich gegenseitig ergänzen. Anders liegt es dagegen, wenn Sie die andere Entlastung der Eisenbahnen wählen, wenn Sie den langsamen und nicht eilbedürftigen Massenverkehr von der Eisenbahn herunterbringen und auf den Wasserweg verweisen. Dann, meine Herren, erhöhen Sie den ganzen Betriebseffekt der Bahnen; denn gerade dieser langsame Massenverkehr ist es ja, der den eilbedürftigen, schnellfahrenden Verkehr verhindert. Dann sind Sie in der Lage, die ganze Beförderung der Güter ausserordentlich steigern zu können, die ganze Cirkulation der Betriebsmittel erhöhen zu können, die ganze Wagenversorgung erleichtern zu können. Jeder, der in dieser Beziehung einige Erfahrungen gemacht hat, wird Ihnen sagen, dass die Wagenversorgung nicht lediglich von der Zahl der Wagen abhängt, sondern von der Cirkulation der Wagen. Weshalb ist die Wagennoth in Oberschlesien grösser als im Westen? Deshalb, weil Oberschlesien seinen Bedarf aus denjenigen Bahngebieten bekommt, wo die Cirkulation der Wagen viel langsamer ist infolge der vielen Sekundärbahnen als im Westen. Daraus können Sie entnehmen, von welch grosser Bedeutung die Beseitigung des langsamen Massenverkehres für die Bahnen ist, wie sehr dadurch der ganze Leistungseffekt der Eisenbahnen gehoben wird."

Diesen Zahlen gegenüber meinte später der Abg. Gamp, dass die Eisenbahnen mit allem Material ausgerüstet werden, während der Kanal zuerst das Beförderungsinstrument, die Schiffe, beschaffen muss. Sodann verwies der Abg. Gamp auf die grossen Bahnhöfe, die unser Eisenbahnbudget übermässig belasten, den Bahnhof in Köln für 25 000 000 *M.*, in Frankfurt a/M. für 25 000 000 *M.*, diese grossen Bahnhöfe in Berlin und allen übrigen Orten. „Sind das Ausgaben, die dem Güterverkehr zur Last zu legen sind? Das sind alles Ausgaben, die der Personenverkehr zu tragen hat," um daraus den Schluss zu ziehen, dass der Bau einer Eisenbahn mit dem ausdrücklichen Zweck, zwischen zwei bestimmten Orten den grossen Massenverkehr zu bewältigen, ungleich billiger sein würde als ein Kanal.

Wiederholt kam der Abg. Gamp auf die bewährte Leistungsfähigkeit der preussischen Eisenbahnen zurück. Im Laufe der letzten beiden Jahrzehnte habe sich die deutsche Industrie ausserordentlich entwickelt. Demnach könne die preussische Eisenbahnverkehrspolitik doch nicht so schlecht gewesen sein, wenn sie solche kolossale Steigerung der nationalen Erzeugung hervorgerufen und begünstigt habe. Abg. Gamp nahm davon Kenntniss, dass nach der Aeusserung des Ministers Thielen für den Verkehr von Dortmund nach Hannover und Hamburg die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen ausreiche und dieser Verkehr sich leicht bewältigen liesse; höchstens wäre die Verwaltung genöthigt, noch ein Gleis oder zwei Gleise anzulegen, dann wäre jede Gefahr beseitigt. „Ich bitte das zu beachten: für den eigentlichen Mittellandkanal also scheidet danach die Frage der Leistungsunfähigkeit der Eisenbahnen vollständig aus." Freilich musste der Abg. Gamp hinzufügen: „Auf der Strecke von Dortmund nach dem Rheine liegen die Verhältnisse ja anders." Da erkannte der Abg. Gamp die Schwierigkeiten vollständig an, brachte aber in Anregung, ob nicht Wagen von grösserer Ladefähigkeit, also über 15 t, gebaut werden könnten. „Ich will ja nicht soweit gehen, wie man in anderen Staaten gegangen ist, bis zu 40 und 50 t-Wagen; da würden vielleicht andere Spurweiten, ein anderer Unterbau usw. nöthig sein; ich nehme blos 20 t-Wagen an. Diese Wagen würden ohne wesentliche Mehrkosten hergestellt und auf dem gegenwärtigen Unterbau ganz gut befördert werden können; denn die Güterzüge fahren verhältnissmässig langsam. Wir würden damit eine Steigerung der Leistungsfähigkeit um 100 % erreichen. Das ist ein Gesichtspunkt, der noch gar nicht hervorgehoben ist, und der doch ernste Berücksichtigung verdient. Dann wird man durch

Anlegung von Rangirbahnhöfen usw. die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen erheblich steigern können."

Auch der Abg. Beuchelt, ein Gegner der Kanalvorlage, der für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen eintrat, erachtete die Anlage von durchgehenden dritten und vierten Gleisen nicht für das Erstrebenswertheste, da hiermit meist kostspielige Bahnhofsumbauten und sehr theurer Grunderwerb verbunden sein dürften. Dagegen würde er Parallelbahnen den Vorzug geben, die möglichst die grossen Städte vermeiden und die noch seitab liegende Länderstrecken gleichzeitig erschliessen, sowie deren Bewohnern die Wohlthat einer Bahnverbindung vermitteln.

Eisenbahntarifermässigungen und Kanalfrachten.

Von den Gegnern des Kanals ist bekanntlich wiederholt die Forderung nach weitgehenden Eisenbahntarifermässigungen an Stelle des Kanalbaues aufgestellt worden. Dieses Verlangen hat in seiner Rede für den Kanal vom 17. d. Mts. der nationalliberale Abg. Wallbrecht mit einigen bemerkenswerthen Zahlen als ein unerfüllbares bezeichnet. „Der Durchschnitt der Eisenbahntarife und Frachtkosten war 1895 in Amerika 2,43 ₰ pro Tonnenkilometer. Bei unseren Eisenbahnen sind in den letzten Verkehrsjahren, wenn ich die Verkehrseinheit von Personenkilometer und Tonnenkilometer zu Grunde lege, die Selbstkosten, also ohne Verzinsung des Baukapitals, 2—2,5 ₰ gewesen. Die Fracht auf dem Mittellandkanal wird dagegen einschliesslich Verzinsung der Baukosten rund 1 ₰ und für Güter höherer Abgabenklassen 1,7 ₰ betragen. Nun wird immer gesagt: wir wollen Ausnahmetarife machen. Ja, das ist leicht gesagt; ich glaube, damit wird sich der Herr Finanzminister und der Herr Eisenbahnminister nicht so leicht einverstanden erklären; denn das würde einen grossen Ausfall bedeuten. Ich will die Zahlen nebeneinander stellen. Ich will annehmen, die Durchschnittstarife der Massengüter der Spezialtarifklasse III sind jetzt 3,7 und 2,8; werden diese zum Satze von 1,3 gefahren — und ich rechne nur den billigsten Satz von 2,8 ₰ —, dann ergibt das einen Ausfall von 1,5 ₰ pro Tonnenkilometer. Wir haben auf den preussischen Bahnen im vorigen Jahre 15 500 000 000 tkm verfahren. Es würde sich also für die Staatsbahnen ein Ausfall von jährlich 230 000 000 ℳ. ergeben. Sie sehen also, wie es dann mit der Rentabilität unserer Eisenbahnen werden würde; die ganzen Ueberschüsse wären hin, und wir hätten ausserdem noch eine Masse Geld für Eisenbahnzwecke auszugeben, was sich viel theurer stellen würde als die Kosten für den Kanal. Dann fahren Sie (rechts) aber Ihr Getreide auch noch nicht billiger; das bleibt in der höheren Klasse — ich habe blos die Tarifklasse III ausgerechnet —, und Sie erreichen doch nicht die billigen Frachten, welche Sie auf dem Kanal erreichen. Denn die Wasserfracht ist auch dann immer noch 30 % billiger als die Eisenbahnfracht."

In seiner Rede gegen die Kanalvorlage suchte der freikonservative Abg. Gamp nachzuweisen, dass wenigstens in Frankreich die Kanalfrachten nicht billiger sind als in Deutschland die Eisenbahnfrachten. Die französischen Kanäle haben einen Aufwand von etwa 1 300 000 000 ℳ. verursacht. Auf den französischen Kanälen kostet das Tonnenkilometer durchschnittlich 1,2 ₰ Fracht. Dazu kommen die Zinsen und Unterhaltungskosten, die etwa ebenso viel auf das Tonnenkilometer ausmachen. Soweit ergibt sich ein Betrag, der einen grossen Theil der deutschen Eisenbahntarife erheblich übersteigt.

Einen sonderbaren Vorstoss gegen das Staatsbahnsystem unternahm der Abg. Richter am 17. d. Mts. Von Frankreich habe man gesagt, es besitze keine Staatsbahnen, deshalb könne es sich Kanäle erlauben. Man könne nicht schärfer den Stab über das Staatsbahnsystem brechen, als indem man einen solchen Satz aufstelle (?) „Also weil der Staat die Macht hat, weil er die Verkehrsmittel in der Hand hat, soll er dem Konsum, der Produktion die Tariferleichterungen vorenthalten, die man sonst, wenn Konkurrenz bestände, erlangen würde. Ich weiss nicht, ob die Meinung des Herrn Handelsministers zutrifft, dass da, wo Privatbahnen sind, die Kanalkonkurrenz nicht in Frage käme; aber es lohnt sich auch gar nicht, darauf einzugehen. Wir haben keine Privatbahnen, wir haben das Monopol; wollen wir Konkurrenz schaffen, wollen wir aus der Verknöcherung des Tarifsystemes der Eisenbahnen herauskommen, so müssen wir schon deshalb Kanäle bauen."

Daran knüpfte der Abg. Richter weitgehende Forderungen nach Eisenbahntarifermässigungen mit Hilfe des Kanals. „Und wenn man keine anderen Gründe hätte, so müsste dieser Grund ausschlaggebend sein für alle, die billigere Massengütertransporte haben wollen, als es gegenwärtig der Fall ist. Und ist hier erst einmal ein Einbruch gemacht in das Tarifsystem, wenn auch in Form der niedrigen Kanaltarife, so, seien Sie überzeugt, kommen die niedrigen Eisenbahntarife von selbst nach und gereichen auch denen zum Vortheil, die an den Kanaltarifen selbst gar nicht betheiligt sind. Heute hat man von hohen Eisenbahntarifen als einer Verkehrssteuer gesprochen. Wir wollen eben diese Verkehrssteuer nicht. Nun sagt man: ja, dann bekommt Ihr eine andere Steuer dafür, eine neue direkte Steuer. Das bestreite ich auf das allerentschiedenste. Müssen die Eisenbahntarife deshalb so hoch gehalten werden, weil die Eisenbahnen solche Ueberschüsse abliefern für allgemeine Zwecke des Staates? Nein, die Eisenbahnen müssen jetzt Ueberschüsse abliefern auch für die Vermehrung ihrer Anlagen aus laufenden Mitteln. In dem jetzigen Etat sind aus laufenden Mitteln der Eisenbahnen 100 000 000 ℳ. für neue Gleise, für Bahnhofserweiterungen, für neue Betriebsmittel usw. ausgeworfen über den Verschleiss des laufenden Jahres hinaus. Wenn es nun möglich wird, durch die Konkurrenz der Kanäle die Eisenbahnen von der Vermehrung des Verkehres zu entlasten, so erspart man in demselben Maasse doch diese Aufwendungen aus laufenden Mitteln für Erneuerungen, und in demselben Maasse werden alsdann diese Summen flüssig entweder für Herabsetzung der Eisenbahntarife oder für sonstige Zwecke, zur Deckung des Ausfalles, der durch die Abgabe von Verkehr an die Kanäle entsteht."

Privatbahnen und Privatkanäle.

In den Ländern des schrankenlosen Privatbahn- und Privatkanalbetriebes ist der Kanalbetrieb zu Grunde gerichtet worden. Handelsminister Brefeld erklärte diese Entwickelung für nicht verwunderlich. „Ist nicht der Privateisenbahnunternehmer", frug er, „der natürliche Feind seines Konkurrenten, kämpft er nicht gegen ihn mit allen Mitteln, hat nicht in Amerika der Privateisenbahnunternehmer seine Nachbarn in ganz gleicher Weise zu Grunde gerichtet wie den Besitzer der Kanäle? Hunderte von Eisenbahnstrecken sind durch das Herabdrücken der Tarife auf die Knie gebracht worden, bis sie zu einem minimalen Preise von dem Sieger gekauft sind, und dann sind die Tarife wieder in die Höhe gegangen. Das ist die Art der Entwickelung, wie sie in Amerika beim Privatbahnbetriebe stattgefunden hat. Da hat sich der Kanalbau nicht entwickeln können." Minister Brefeld verwies dann auf die Angaben der Sympher'schen Denkschrift, wonach das Kanalgebiet in Pensylvanien von der Pensylvania-Aktiengesellschaft für den Kaufpreis von 31 000 000 ℳ. erworben worden ist, während thatsächlich die Aufwendungen des Staates Pensylvanien auf den Kanal 290 000 000 ℳ. betragen. „Diese Erscheinungen sind in den Ländern des mörderischen Konkurrenzbetriebes der Privateisenbahnen möglich, aber nicht möglich in den Ländern des Staatsbetriebes. In Deutschland, in den Niederlanden, in Belgien, in den Reichslanden haben Sie überall den Staatseisenbahnbetrieb Dort gedeihen die Kanäle wirthschaftlich, bringen dem Lande Segen; das haben sie in der Vergangenheit gethan, und das werden sie auch in der Zukunft thun. Da haben Sie den richtigen Vergleich; diesen Maassstab legen Sie an, dann werden Sie über die Zukunft des Kanalbaues anders urtheilen als jetzt."

Minister Brefeld erläuterte auch die Ursachen, weshalb der Kanalbetrieb für Privatunternehmungen nichts so Verlockendes habe wie die Eisenbahnen. Der Eisenbahnbetrieb hat das Monopol. „Da kann allein der Eisenbahnbesitzer den Betrieb führen; aber ein Mitbetrieb auf den Eisenbahnen ist nicht möglich. Auf dem Kanal liegt die Sache ganz anders. Da müssen Sie jeden andern zum Mitbetrieb zulassen. Da ist es nicht möglich, die Tarife auf der Höhe zu halten; da gehen sie herunter durch den Wettbewerb der anderen."

Die Ueberlassung des Kanalbaues an die Privatindustrie erachtete Minister Dr. von Miquel für sehr bedenklich. Der Staat dürfe die Festsetzung der Tarife nicht aus der Hand geben, sonst würde in der That die Konkurrenz, die der Kanal den Eisenbahnen mache, gefährlich werden. Ohnehin sei nicht anzunehmen, dass die Privatunternehmer sich in der Festsetzung der Tarife dem Staat unterwerfen werden. „Ganz unmöglich ist es ja nicht, dass, wenn die Vorlage abgelehnt wird, die Regierung mit der Privatindustrie, so gut es geht, sich über den Kanalbau verständigt. Aber das alles ist leichter ausgesprochen als gethan. Nun aber die Hauptsache: Fallen denn bei einem Kanalbau durch Privatunternehmer die Bedenken, die die Landwirthschaft hat, weg? Gerade das Gegentheil ist der Fall. Wenn die Privatindustrie den Kanal baut, so ist eine zweckmässige Vertheilung des Verkehres auf Eisenbahnen und Kanäle und eine angemessene Berücksichtigung der allgemeinen Landesinteressen und namentlich auch der Landwirthschaft im wesentlichen ausgeschlossen. In diesem Falle sind also die Gesichtspunkte, die gegen die Vorlage sprechen, in noch viel höherem Maasse vorhanden."

Staatsbahnsystem und Privatindustrie.

Mit der Kanalvorlage wünscht man, wie der Abg. Gamp hervorhob, eine Verminderung der Staatsverantwortlichkeit und Staatsallmacht zu erreichen. Doch bestritt der Abg. Gamp, dass dieses Ziel erreicht werden wird, wenn die Beförderung der Güter von den Eisenbahnen auf die Kanäle übergeht, weil der

Staat auch für diesen Kanalbetrieb allein verantwortlich ist. Bei dieser Gelegenheit sagte der Abg. Gamp: „Ich schwärme auch nicht dafür, die Staatsbetriebe übermässig zu erweitern, und würde sehr gern in eine Erörterung darüber eintreten, ob nicht auch auf dem Gebiete der Eisenbahnverwaltung viele Arbeiten der Privatindustrie überlassen werden könnten. Ich denke z. B. an den Umbau der Lokomotiven, auch an die Bahnunterhaltung — was bereits in Erwägung gezogen ist — kurz und gut, auch an noch ähnliche andere Sachen.“

Nachrichten.

Deutschland.

— Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat März d. J. ergibt für 66 Bahnen, die schon im März 1898 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 42 031,11 km.

Einnahme	im ganzen ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	auf 1 km ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im März d. J.					
aus dem Personenverkehre	33 327 818	+ 3 969 899	811	+ 83	+ 11,40
aus dem Güterverkehre	90 776 638	+ 4 656 672	2 168	+ 70	+ 3,34
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1898 bis Ende März d. J.					
aus dem Personenverkehre	383 119 953	+ 25 211 676	11 047	+ 552	+ 5,26
aus dem Güterverkehre	919 631 867	+ 52 378 124	26 001	+ 1018	+ 4,07
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende März d. J.					
aus dem Personenverkehre	13 468 346	+ 1 325 778	2 216	+ 189	+ 9,32
aus dem Güterverkehre	31 883 146	+ 564 543	5 159	+ 8	+ 0,16

Eröffnet wurden: am 1. März d. J. Landsberg Brückenvorstadt-Landsberg 0,93 km (Direktionsbezirk Bromberg), am 24. März d. J. Templin-Prenzlau 39,47 km (Direktionsbezirk Stettin).

— Ueber die anderweite **Regelung der Ladefristen für Güter,** die vom Publikum zu verladen und zu entladen sind, hatte das Präsidium des deutschen Handelstages eine Eingabe an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet. Letzterer hat nunmehr erwidert, dass er aus der Eingabe einen Anlass zur Aufhebung der am 1. Januar d. J. in Kraft getretenen Regelung nicht habe entnehmen können. Der Vortheil, so heisst es in der Antwort, den in einzelnen Fällen die Verfrachter aus der früheren Vorschrift hatten, wonach die Ladefrist für solche Wagen, die ihnen von 9 Uhr Vormittags ab zur Verfügung stehen, erst am nächsten Morgen um 9 Uhr abläuft, steht nicht im Verhältniss zu den Nachtheilen, die der Eisenbahn daraus erwachsen, dass der Nachtbetrieb derselben die grosse Zahl dieser Wagen nicht umfassen kann und infolge dessen diese für den Güterzugbetrieb besonders nutzbringende Zeit für die betreffenden Wagen verloren ist. Im Interesse einer geordneten Versorgung des Verkehres mit Betriebsmitteln ist die Eisenbahnverwaltung genöthigt, gleichwie sie selbst mit Opfern und Mühe sich die bestthunliche Ausnutzung der Wagen angelegen sein lässt, auch den Verkehrsinteressenten die Grenzen für ihre Benutzung nicht länger zu ziehen, als solche erforderlich sind. Die nach der neueren Vorschrift gesetzte Frist muss aber im allgemeinen als ausreichend erachtet werden, wie denn auch von anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen noch kürzere Fristen gesetzt sind, ganz abgesehen von Fristbeschränkungen anderer Verwaltungen zu Zeiten hohen Verkehres.

— Gegenüber umlaufenden Gerüchten über den **Dortmund-Emskanal** erklärte im preussischen Abgeordnetenhause am 18. d. Mts. bei Berathung der Kanalvorlage Minister Thielen, dass die Eröffnung des Dortmund-Emskanales voraussichtlich Mitte August d. J. erfolgen werde. „Der Kanal ist im allgemeinen fertig, dass so vielfach angezweifelte Schiffshebewerk funktionirt vortrefflich, es hat noch nicht ein Mal versagt, die Meldungen von angeblichen Beschädigungen sind durchaus unrichtig, das Hebewerk hat seine Probe ordentlich bestanden. Die Schwierigkeiten, den Kanal jetzt schon für die grösseren Schiffe zu eröffnen, liegen darin, dass an einzelnen Strecken, wie das ja bei allen Kanälen der Fall ist, wo loser Sandboden vorherrscht, noch die nöthige Dichtigkeit fehlt, die erst noch hergestellt werden muss. Ich stehe aber auf dem Standpunkte, dass man den Kanal nicht eher eröffnen soll, als bis er in vollem Umfange leistungsfähig ist, damit wir nicht nachher wieder genöthigt sind, ihn eine Zeit lang zu sperren und dann erst recht getadelt werden. Deshalb ist die Eröffnung des Dortmund-Emskanales hinausgeschoben worden.“

— Auf den **württembergischen Staatsbahnen** wurden im Monat März 2 296 900 Personen und 729 370 t Güter befördert. Die gesammten Einnahmen betrugen 3 959 000 (+ 174 497) ℳ. Die Einnahme vom 1. April 1898 bis 31. März 1899 belief sich auf 47 850 000 (+ 2 835 426 ℳ).

— Die **Einnahmen der sächsischen Staatsbahnen** im März betragen 10 291 686 (+ 356 212) ℳ, wovon 2 728 256 (+ 370 008) ℳ auf den Personenverkehr, 6 408 955 (— 36 042) ℳ auf den Güterverkehr entfallen; aus sonstigen Quellen stammen 1 154 475 (+ 22 246) ℳ. Die Gesammteinnahmen vom 1. Januar bis 31. März betragen 28 214 090 (+ 1 361 949) ℳ.

— **Was ist eine Kleinbahn?** Diese Frage warf kürzlich der Geheime Baurath Stübben zu Köln in einem Vortrage auf, um sie etwa wie folgt zu beantworten: Im allgemeinen verstehe man unter Kleinbahnen solche, die einem örtlichen beschränkten Verkehr dienen und nicht einen Theil des allgemeinen Eisenbahnnetzes bilden. Der Begriff der örtlichen Beschränkung ist allerdings dehnbar und unbestimmt; es kann sich dabei sowohl um einen kleinen Bezirk als auch um mehrere Kreise handeln. Die Betriebsart ist kein untrügliches Merkmal der Kleinbahn. Ihre Spurweite kann die normale für Vollbahnen und die schmale sein; ihre Fahrgeschwindigkeit kann sich auf 8 km in der Stunde beschränken, aber auch auf freiem Felde auf 30 und 40 km ansteigen. Die Kleinbahn kann ganz oder theilweise auf öffentlichen Wegen liegen, und auch für Vollbahnen können öffentliche Strassen benutzt werden. Eine sachliche untrügliche Unterscheidung zwischen Kleinbahn und Vollbahn besteht nicht; ob die eine oder die andere Bezeichnung zutreffend ist, entscheidet auf Antrag der Betheiligten der preuss. Minister der öffentlichen Arbeiten. Man kann also sagen, Kleinbahnen sind diejenigen, welche vom Minister als solche bezeichnet sind. Das Gesetz über Kleinbahnen vom 28. Juli 1892 hat bezüglich der Zuständigkeit der Behörden bei Ertheilung der Konzession einer Kleinbahnanlage wesentliche Veränderungen gebracht. Früher genügte die Genehmigung durch die Ortsverwaltung, jetzt ist die Genehmigung des Regierungspräsidenten erforderlich. Keine elektrische Kleinbahn darf angelegt werden ohne Erlaubniss des Regierungspräsidenten, der seinerseits die Genehmigung des Ministers einholen muss. Theoretisch kann der Minister, sei es mit Rücksicht auf die den Staatsbahnen entstehende Konkurrenz, sei es aus anderen Gründen, diese Genehmigung versagen, aber diese Theorie hat in der Praxis keine Bestätigung gefunden. Die kommunale Selbstverwaltung hat nach dem Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes keine entscheidende Rolle mehr bei der Ertheilung von Konzessionen, sondern nur soweit sie als Wegeeigenthümerin in Betracht kommt.

Nach einer Darlegung der technischen Verschiedenheiten der Kleinbahnen und einem Rückblick auf die Entwickelung des Kleinbahnwesens erörterte der Geheime Baurath Stübben in seinem Vortrage auch die Bedeutung der Kleinbahnen in wirthschaftlicher und sozialer Beziehung. Die geflügelten Worte: Zeit ist Geld, Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser, Wir leben im Zeichen des Verkehrs u. a. sind Schlagworte mit sehr realem Untergrunde. Der Austausch der Güter, der Verkehr der Völker untereinander hat unserer Zeit den Stempel aufgedrückt. Die antike Welt kommt uns fast wie eine Welt der Kindheit vor. Und doch stand schon bei den Phöniziern und den Römern das Verkehrswesen in hoher Blüthe. Nachdem das römische Reich unter der Faust der Barbaren zusammengesunken war, brauchte die Welt ein Jahrtausend, um sich auf die antike Höhe wieder emporzuarbeiten. Die Römer hatten eine feste Brücke über den Rhein zwischen Köln und Deutz gebaut. Nach dem Abbruche derselben dauerte es 900 Jahre,

bis sie wieder errichtet wurde. Erst die Einführung der Dampfkraft gab zu Anfang des Jahrhunderts den Anlass zu der gewaltigen Verkehrsbewegung, in der die Kleinbahnen die unterste Stufe einnehmen. Die Eisenbahnen haben sich von oben nach unten, die Strassenfuhrwerke von unten nach oben entwickelt. Für die Städte sind die Kleinbahnen unentbehrlich geworden, für die äusseren Stadttheile sind sie eine Lebensbedingung. Als Hauptbahn haben sie für das Land eine eminente Bedeutung. Das geschäftliche Leben vereinigt sich immer mehr im Stadtkern, so dass die Stadtbewohner mehr und mehr genöthigt werden, ihre Wohnungen nach draussen zu verschieben. Die City in London wird fast ausschliesslich von grossen Geschäftshäusern, Banken usw. eingenommen, so dass die Einwohnerzahl dort auf 50 000 Seelen zurückgegangen ist, während 5 000 000 ausserhalb der City wohnen. Auch in Köln sind die Wohnungsverschiebungen deutlich wahrnehmbar. Nur durch eine Ausdehnung des Strassenbahnnetzes wird es vielen ermöglicht, lohnendem Erwerbe nachzugehen. Was für die Stadt gilt, das trifft auch auf die Vororte und auf die Verbindung der Vororte untereinander zu. Die Entwickelung der grossen Städte zu Industriestädten rückt die Wohnungsfrage in den Vordergund und schafft das Bedürfniss nach leicht erreichbaren, gesunden Wohnungen ausserhalb der Stadt. Die strahlenförmige Ausdehnung des Strassenbahnnetzes soll diesem Bedürfniss Rechnung tragen. Die Pflege des Strassenbahnwesens ist daher nicht nur eine Förderung des Verkehrs, sie ist ein wirksames Mittel zur gedeihlichen Lösung der Wohnungsfrage und Hintanhaltung der Wohnungsnoth.

Wichtig ist auch die Aufgabe, das Grossgewerbe durch Anschlussbahnen in seiner Entwickelung zu fördern. Am wichtigsten aber sind Kleinbahnen, welche Stadt und Land verbinden. Die industrielle Entwickelung hat eine ungeheure Menschenmenge in die Städte zusammengeführt, wodurch grosse Schäden, Lockerung der Sitten, Abnahme des religiösen Sinnes, herbeigeführt wurden. Diesen Schäden können die Kleinbahnen entgegenwirken, indem sie es der Bevölkerung ermöglichen, ihre Wohnungen auf dem Lande zu nehmen und dort den Verdienst nutzbringend anzulegen. Manche Landwirthe schätzen die Anlage von Kleinbahnen allerdings nicht hoch. Es ist das eine ähnliche Kurzsichtigkeit, wie sie bei der Anlage der Eisenbahnen beobachtet wurde, wo manche Städte aus Besorgniss für die Existenz ihrer Fuhrleute sich gegen eine Eisenbahnverbindung sträubten. Diese Städte haben ihre Kurzsichtigkeit sehr bereut. Ein Theil der Landwirthe befürchtet als Folge der Anlage von Kleinbahnen eine Steigerung der Arbeitslöhne. Abgesehen davon, dass auch dem Arbeiter eine Verbesserung seiner Verhältnisse zu gönnen ist, wird dieser angebliche Nachtheil doch mehr als ausgeglichen durch mancherlei Vortheile für den Landwirth durch lohnenderen Absatz seiner Erzeugnisse usw.

Oesterreich-Ungarn.

— **Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft.** Die österreichischen Eisenbahnlinien einschliesslich des Ergänzungsnetzes und der Linie Brünn-Rossitz ergaben im Jahre 1898 eine Einnahme von 28 331 098 fl. (+ 1 170 511 fl.), die Ausgaben bezifferten sich mit 15 645 604 fl. (+ 457 835 fl.). Es verbleibt mithin ein Ueberschuss von 12 685 493 fl. (+ 712 676 fl.). Der Garantiezuschuss der österreichischen Staatsverwaltung für das Ergänzungsnetz beziffert sich mit 642 029 fl. (+ 17 807 fl.). Hierzu kommt die von der ungarischen Staatsverwaltung für die Ablösung der ungarischen Eisenbahnlinien bezahlte Annuität einschliesslich Aufzahlung von 9 743 974 fl. (+ 7 191 fl.), Erträgniss der Berg- und Hüttenwerke und Domänen 1 066 188 fl. (+ 228 280 fl.) und verschiedene Einnahmen 529 945 fl. (+ 424 fl.). Dagegen ist das Konto der verschiedenen Ausgaben auf 1 086 310 fl. (+ 220 436 fl.) gestiegen.

Von den vorstehend mitgetheilten Details der Bilanz der Staatsbahngesellschaft für das Jahr 1898 ist zunächst als markantestes Moment hervorzuheben, dass die Einnahmen des gesellschaftlichen Bahnnetzes die höchsten seit dem Bestande dieser Bahn sind. Diese Steigerung der Einnahmen bezieht sich nur auf das nichtgarantirte Netz. Das Ergänzungsnetz, welches durch seine Lage die Verbindung für den Transitverkehr bildet, hat infolge des Ausfalles an Transitgut im ersten Halbjahr 1898 keinen Antheil an dieser Steigerung, dagegen ist der Lokalverkehr, und zwar sowohl der Personen- wie der Güterverkehr, in einer stetigen Entwickelung begriffen. Die definitiv ermittelten Einnahmen zeigen gegenüber den provisorisch veröffentlichten eine Besserung um 853 000 fl. Die Ausgaben sind um 457 835 fl. gestiegen. In dieser erhöhten Ziffer kommt die 200 000 fl. erfordernde Steigerung der Steuern und der Fondsbeiträge zum Ausdruck, soweit dieselben das Eisenbahnnetz belasten. Bei den gesellschaftlichen Domänen und Hüttenwerken ist bei ansehnlichen Investitionen und Anforderungen der Bruderlade eine Steigerung von 228 000 fl. zu verzeichnen, die vornehmlich auf das günstigere Ergebniss der ungarischen Hüttenwerke zurückzuführen ist, während von den österreichischen Werken die Maschinenfabrik eine kleine Steigerung des Erträgnisses aufweist. Einen grösseren Ausfall haben trotz der höheren Kohlenpreise, die im Jahre 1898 erzielt werden konnten, die Kohlenwerke in Brandeisl zu verzeichnen, die infolge der Nothwendigkeit von Investitionen einen kleineren Ertrag geliefert haben. Die Post „Verschiedene Einnahmen“ ist ziemlich gleich geblieben, während bei den Ausgaben hauptsächlich infolge des höheren Zinsfusses eine Steigerung um mehr als 200 000 fl. verzeichnet werden muss. Im Grossen und Ganzen liefert die Bilanz der Staatsbahngesellschaft für das Jahr 1898 ein sehr befriedigendes Bild.

— **Die Entwickelung der Buschtêhrader Bahn** zeigte auch im Jahre 1898 grosse Fortschritte, was deshalb wichtig ist, weil schon das Jahr 1897 das günstigste Betriebsergebniss seit dem Bestehen der Bahn geboten hatte. Der Güterverkehr und die Betriebseinnahmen des Jahres 1898 haben fast den gleichen Aufschwung aufzuweisen wie im Jahre 1897. In dem Dezemberausweise wurde für das Jahr 1898 eine Steigerung der Transporteinnahmen um 378 000 fl. konstatirt. Dieselbe ist jedoch, wie sich jetzt ergibt, noch bedeutender gewesen. Durch das günstige Ergebniss der definitiven Abrechnungen der Einnahmen für die Monate September bis Dezember und infolge der Einrechnung des Agios aus den Goldeinnahmen ist das Jahresbrutto-Plus auf mehr als 500 000 fl. gestiegen. Wenn trotzdem das finanzielle Endergebniss hinter jenem des Vorjahres zurückbleibt, so ist dies zunächst auf die grosse Steigerung der Steuerlast zurückzuführen, welche die österreichischen Eisenbahnen auf Grund der neuen Steuergesetze trifft. Das Bahnunternehmen hatte an Steuern, Stempeln und Gebühren einen Betrag von nahezu 1 800 000 fl. abzuführen, eine Summe, die mehr als 35 % des für das Jahr 1897 ausgewiesenen Reingewinnes ausmacht. Gegenüber dem Vorjahre ist die Steuerlast der beiden Bahnnetze mit Ausschluss des Kohlenwerkes um etwa 410 000 fl. gewachsen. An Steuern, öffentlichen Abgaben, Stempeln und Gebühren wurden von dem Bahnunternehmen im Jahre 1898 gezahlt: für die Linie A 620 898 fl., das ist um 130 585 fl. mehr und für das B-Unternehmen 1 027 546 fl., das ist um 278 588 fl. mehr als 1897. Die Steuer der beiden Bahnnetze erheischte demnach rund 1 650 000 fl., das ist um 409 173 fl. mehr wie im Vorjahre. Ausserdem ist die Steuerleistung des gesellschaftlichen Kohlenwerkes, welche für 1897 rund 100 000 fl. betragen hatte, namhaft gestiegen. Im ganzen ist der Buschtêhrader Bahn eine Mehrsteuer von fast 500 000 fl. auferlegt worden. Eine exceptionelle Auslage von Belang ist dem Bahnunternehmen dadurch entstanden, dass der Verwaltungsrath den Beamten und Angestellten anlässlich des Regierungsjubiläums des Kaisers eine Remuneration von 170 000 fl. gewährte. Diese Summe, welche eine einmalige Ausgabepost bildet, fällt der Betriebsrechnung des Jahres 1898 zur Last. Unter Berücksichtigung des Steuerzuwachses und der erwähnten Widmung für die Beamten sind die Betriebsauslagen gestiegen: für das A-Unternehmen um 266 331 Gulden und für das B-Unternehmen um 512 132 fl., mithin für beide Netze zusammen um 778 463 fl. Scheidet man jedoch die Mehrsteuer und die aussergewöhnlichen Ausgaben für den Beamtenkörper aus, so ergibt sich, dass die eigentlichen Betriebskosten nur um rund 198 000 fl. gestiegen sind. Ein Anwachsen der Betriebsauslagen musste schon im Hinblicke auf die grossen Mehrleistungen des Bahnunternehmens erwartet werden. Ueberdies war die Normirung der Dienst- und Ruhezeit mit materiellen Opfern verbunden, und endlich sind auch die Materialpreise in die Höhe gegangen. Der Prioritätendienst erforderte für die Linie A 847 131 fl., d. i. um 45 433 fl. weniger, und für die Linie B 1 181 365 fl., d. i. um 12 826 fl. mehr als im Vorjahre. Der Reingewinn beziffert sich wie folgt: für die A-Strecke mit 1 456 415 fl., d. i. um 272 940 fl. weniger, und für die B-Linie mit 3 097 388 fl., d. i. um 71 403 fl. weniger als im Jahre 1897. Das Reinerträgniss beider Netze stellte sich demnach um 344 343 fl. niedriger als im vergangenen Jahre.

— **Betriebsergebniss der Aussig-Teplitzer Bahn.** Aus dem Geschäftsberichte der Aussig-Teplitzer Bahn für das Jahr 1898 geht hervor, dass das Reinerträgniss des Bahnunternehmens trotz einer Mehrsteuer von 126 000 fl. und der Widmungen aus Anlass des Kaiserjubiläums im Betrage von rund 150 000 fl. nur um 83 000 fl. hinter dem Vorjahre zurückgeblieben ist. Dieses Resultat ist hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben, dass es der Direktion gelungen ist, durch Ersparungen im Betriebe die Betriebskosten um 103 000 fl. zu verringern. Schon im Jahre 1897 wurde der Betriebskoeffizient von 34,29 auf 33,88 % herabgedrückt. Im Jahre 1898 ist derselbe von 33,88 bis auf 32,51 % gesunken. Ueber die Steuererhöhung (die Gesammtsteuer erforderte 1 046 220 fl.) macht der Bericht die folgenden Bemerkungen: „Die ganz ausserordentliche Erhöhung der Steuerlast ist eine Folge

der Steuerreform vom Jahre 1896, die ihre Spitze in empfindlicher Weise gegen die Aktiengesellschaften richtet. Wir können nicht umhin, an dieser Stelle unverhohlen der berechtigten Befürchtung Ausdruck zu geben, dass die ohnegleichen dastehende Steuerbelastung eine ausserordentliche Schädigung, wenn nicht eine vollständige Lahmlegung des Assoziationswesens, ohne welches ein wirthschaftlicher und industrieller Aufschwung denn doch nicht denkbar ist, nach sich ziehen muss und insbesondere die Betheiligung des ausländischen Kapitals an österreichischen Unternehmungen — eine solche ist bei den derzeitigen Geldverhältnissen Oesterreichs doch nur zu wünschen und kräftig zu fördern — völlig unterbunden wird. Wir halten es für unsere patriotische Pflicht, diesen Warnungsruf zu erheben, und geben uns vertrauensvoll der Erwartung hin, dass die Einsicht unserer Staatsverwaltung und Gesetzgebung sich der Erkenntniss dieser bei Schaffung des neuen Steuergesetzes gewiss nicht beabsichtigten Uebelstände nicht verschliessen, sondern gerechte Abhilfe schaffen wird.“ Nach der Ausscheidung des Gewinnantheiles der Staatsverwaltung im Betrage von 463 950 fl. ergibt sich ein verfügbarer Reingewinn von 2 763 949 fl. (— 83 663 fl.).

— **Festsetzung der Lieferfrist auf der vormals Wien-Gloggnitzer Bahn.** Die im Kaiser-Jubiläumswerk „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie“ erschienene Abhandlung über die Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung in Oesterreich enthält u. a. eine interessante, auf das Frachtrecht bezügliche Entscheidung, welche von der allgemeinen Hofkammer im Jahre 1845 getroffen wurde. Die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn hatte als Pächterin der Staatsbahnlinie von Mürzzuschlag nach Graz der Generaldirektion der Staatsbahnen die Anzeige erstattet, dass sie mit Rücksicht darauf, als ein bedeutender Frachttransport auf der Eisenbahn nur bei Festsetzung einer möglichst kurzen Lieferfrist und Zusicherung prompter und ununterbrochener Beförderung zu erzielen ist, eine Veröffentlichung erlassen habe, wonach die Frachten zwischen Graz und Wien auf der Bahn mit bestimmter Lieferfrist, und zwar alle Eilgüter in längstens drei Tagen, alle ordinären Frachten in längstens vier bis fünf Tagen, pünktlich befördert werden. Die Direktion der Wien-Gloggnitzer Bahn war nun an die Generaldirektion der Staatsbahnen mit der Bitte herangetreten, dass die Staatsverwaltung sich bereit erklären möge, gegenüber der Pachtgesellschaft die Frachterstattungsbeträge, welche für verspätete Lieferfrist und Beschädigung der Güter bei allfälliger Unterbrechung oder Hemmung des Güterverkehres und bei daraus hervorgehender Ueberfüllung der Magazine erwachsen können, auf sich zu nehmen. Nachdem dies von der allgemeinen Hofkammer abgelehnt worden war, wies die Wien-Gloggnitzer Bahn in einer neuerlichen Eingabe an die Generaldirektion darauf hin, dass sie infolge der Entscheidung der Hofkammer in die unangenehme Zwangslage versetzt worden sei, für den Fall etwaiger Elementarereignisse und sonstiger Verkehrshindernisse gar keine bestimmte Lieferfrist eingehen zu können, dagegen für den gewöhnlichen Güterverkehr die Lieferzeit auf sechs bis acht Tage ausdehnen zu müssen. Hierüber berichtete die Generaldirektion, sie sei nach wie vor der Ansicht, dass die infolge von Elementarereignissen oder sonstigen Verkehrshindernissen eintretende Unmöglichkeit der Aufrechterhaltung des Betriebes jede Transportverbindlichkeit aufhebe, daher auch eine Haftung für Verzögerungen entfalle, und es wäre von der Pachtgesellschaft eine unüberlegte Handlung, eine bestimmte Lieferfrist zuzusichern, wenn sie dabei von der Meinung ausginge, dass diese Bestimmung selbst für jene Fälle zu gelten habe, wenn der Transport durch Elementarereignisse unmöglich sei. Ueberhaupt sei es durchaus nicht, wie die Wien-Gloggnitzer Bahn meint, nöthig, eine bestimmte Lieferfrist festzusetzen, wenn dafür gesorgt wird, dass die zur Beförderung gelangenden Frachten ohne Verzögerung befördert werden. Der Ruf, dass dies bei einer Bahngesellschaft geschehen, sei die beste Ankündigung einer Lieferfrist. Die Uebung auf anderen Bahnen, wo nämlich eine bestimmte Lieferfrist nicht festgesetzt ist, beweise dies zur Genüge. So habe z. B. die Kaiser Ferdinands-Nordbahn keine Bestimmungen über die Lieferfrist und habe dennoch einen ausserordentlichen Frachtentransport. Die Hof- und niederösterreichische Kammerprokuratur schloss sich in dem Gutachten dieser Anschauung an und empfahl sogar, der Wien-Gloggnitzer Bahn die Bestimmung einer Lieferzeit geradezu zu untersagen! Die Hofkammer hielt ihren früheren Erlass aufrecht und bedeutete der Wien-Gloggnitzer Bahn, dass, wenn dieselbe besorgt, aus ihrer Ankündigung der Lieferfrist in Fällen, wo sie kein Verschulden trifft, zum Ersatze herangezogen zu werden, es ihr unbenommen sei, die Zusicherung einer bestimmten Lieferfrist zu widerrufen; dass es ihr jedoch nicht gestattet werden könne, die Lieferfrist für die Strecke Graz-Wien auf sechs bis acht Tage zu verlängern.

— **Eisenbahnbedienstete, welchen infolge ihrer Verunglückung bei einem Eisenbahnunfalle eine Unfallsrente gebührt, können auf Grund des Haftpflichtgesetzes keinen weiteren Anspruch erheben.** Nach einer Entscheidung des österreichischen Obersten Gerichtshofes können Eisenbahnbedienstete, welchen im Falle ihrer Verunglückung bei einem Eisenbahnunfalle auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes vom 28. Dezember 1887 bezw. des Gesetzes vom 20. Juli 1894 eine Unfallsrente gebührt, auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869 keinen weiteren Anspruch auf Entschädigung für Heilungskosten oder Verdienstentgang, noch weniger aber auf Schmerzensgeld gegen die Bahnunternehmung erheben.

Das grobe Verschulden der Organe der Eisenbahnunternehmung genügt zur Begründung solcher Ansprüche nicht, vielmehr ist hierzu gemäss des Gesetzes vom 28. Dezember 1887 ein vorsätzliches Herbeiführen des Unfalles erforderlich.

— **Der Verkehr auf den ungarischen Staatsbahnen.** Nach den provisorischen Zusammenstellungen betrugen die Einnahmen im März über 7 500 000 fl., um 5 % mehr als im März des Vorjahres. Interessant ist, dass auf den Personenverkehr von dieser Zunahme nur 40 000 fl., auf den Güterverkehr jedoch 320 000 fl. entfallen. Von Beginn des Jahres bis Ende März betrugen diese Einnahmen über 15 700 000 fl., nahezu um 600 000 fl. mehr als im ersten Quartal 1898.

— **Elektrische Eisenbahn in Orsova.** Behufs Abwickelung des grossen Verkehres, der in Orsova infolge der Eröffnung des Eisernen Thorkanals erwartet wird, soll nun eine elektrische Bahn gebaut werden, welche die Ortschaft selbst der Länge nach durchziehen und die Eisenbahnstation mit den Schiffsstationen an der Donauzeile verbinden soll. Die Hauptlinie wird von der Eisenbahnstation zu den Werkstätten der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrtgesellschaft, die Flügellinie von der Hauptlinie abzweigend bis zur Kaipromenade gehen. Beide Linien haben eine Länge von 5 km.

Vereinsausland.

— **Fahrplanautomaten bei der französischen Ostbahn.** Eine für das Publikum höchst vortheilhafte Neuerung, bei welcher auch der Unternehmer auf seine Rechnung kommt, ist von der französischen Ostbahn eingeführt worden. Wie wir einer diesbezüglichen Mittheilung des Patentanwalts J. Fischer in Wien entnehmen, hat dort eine Automatengesellschaft mit Bewilligung der Ostbahn neben jeden Fahrkartenschalter einen Automaten aufgestellt, welchen der Reisende passiren muss und der die sichtbare Aufforderung trägt, einen Fahrplan zu entnehmen. Es kann immer nur ein Fahrplan, jedoch ohne dass eine Münze einzuwerfen wäre, entnommen werden. Für die Reisenden ist diese Gratiszugabe von Fahrplänen sehr erwünscht, während die Automatengesellschaften durch die Inserate, die in den Fahrplänen angebracht sind, einen beträchtlichen Gewinn zu erzielen hoffen.

— Der schweizerische Bundesrath genehmigte am 18. d. Mts. die von der **Jungfraubahngesellschaft** im Dezember 1898 eingereichten Satzungen mit einigen Vorbehalten.

— An der **Jungfraubahn** wird man weiter arbeiten, auch nachdem ihr geistiger Urheber Guyer-Zeller so plötzlich vom Tode ereilt worden ist. Zu Lebzeiten Guyer-Zeller's waren bereits 2 500 000—3 000 000 Frcs. für dieses eigenartige Unternehmen aufgewendet worden, welcher Betrag verloren gehen müsste, wenn die Bauten nicht weiter geführt werden würden. Zunächst will man die Bahn bis zu der Station Eigerwand zwischen Eiger und Mönch fertig stellen und hofft diese Strecke im Laufe des nächsten Jahres in Betrieb setzen zu können. Einige besonders schöne Aussichtspunkte sollen von der Bahn aus leicht erreichbar gemacht werden. Zeigt sich das Unternehmen rentabel, so wird die Bahn nach dem Plane Guyer-Zeller's bis auf die Jungfrauspitze durchgeführt werden, wovon nur vorläufig Abstand genommen worden ist.

— **Bahnprojekt Moskau-Kasan-Kyschtym.** In Nr. 24 S. 402 d. Ztg. haben wir über die tiefgehende Erregung, die sich der an dem Betriebe auf der Moskau-Kasan Eisenbahn interessirten Bevölkerung und namentlich der Kaufmannschaft in Kasan bemächtigt hat, berichtet. Die Ursache war eine unerhörte Verzögerung der Transporte bezw. ein vollständiges Stocken des Verkehres auf der genannten Bahn, wodurch natürlich weite Kreise bei der Abwickelung ihrer Geschäfte schwer geschädigt wurden.

Allerdings liess die Moskau-Kasaner Eisenbahnverwaltung auf die Antwort nicht lange warten, indem sie darauf hinwies, dass die Schuld an den beklagten Missständen allein dem Umstande zur Last zu schreiben sei, dass bei Kasan eine feste

Brücke fehle und dass diesem Mangel nur durch den Ausbau des Schienennetzes der Gesellschaft abgeholfen werden könne, weil dann die Möglichkeit gegeben wäre, die Kosten für den Bau einer Brücke über die Wolga zu tragen.

Gegenwärtig finden wir in Nr. 57 und Nr. 64 der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" bereits ausführliche Berichte über die Projekte, welche die Moskau-Kasan-Eisenbahngesellschaft zum weiteren Ausbau ihres Netzes dem Ministerium der Finanzen und der Verkehrsanstalten vorgelegt hat. Es handelt sich hierbei um den Bau einer Hauptbahn, die Moskau über Kasan mit der Station Kyschtym der Jekaterinenburg-Tscheljäbinsk-Eisenbahn verbinden soll. Nach dem Projekte soll die neue Eisenbahn in Moskau beginnen, die Stadt Murom berühren, wo sie sich an die gegenwärtig schon im Betriebe befindliche Kowrow-Murombahn anschliessen soll, alsdann wird sie über Arsamas gehen und sich mit der Romodanow-Nishny-Nowgorodbahn vereinigen und bis Schichrany, Station der Moskau-Kasan-Eisenbahn, gehen, sodann von Schichrany bis Kasan das bereits vorhandene Gleis der Moskau-Kasanbahn benutzen und endlich bei Kasan die Kama überschreiten und bis Kyschtym gehen. Der erste Theil der Bahn, von Moskau bis Schichrany, wird 617 Werst betragen und der zweite, von Kasan bis Kyschtym, 862 Werst, insgesammt 1 479 Werst. Auf dieser Strecke wird die Eisenbahn fünf grosse Brücken haben, nämlich: 1. über die Oka bei der Stadt Murom, 300 Faden, 2. über die Wolga bei Swijaschsk, 600 Faden, 3. über die Wjatka bei der Stadt Mamadysch, 300 Faden, 4. über die Kama beim Dorfe Tichie Gory, 400 Faden und schliesslich 5. über die Belaja beim Dorfe Kabanowo, 300 Faden. Die Kosten der Brücken werden auf 11 000 000 R. veranschlagt, während die Baukosten der ganzen Bahn auf 110 000 000 R. berechnet werden. Diese grosse Hauptbahn wird für eine ganze Reihe von Kreisen folgender acht Gouvernements Bedeutung haben: Moskau, Rjäsan, Wladimir, Nishny-Nowgorod, Kasan, Wjatka, Ufa und Perm. Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit dieses neuen Bahnprojektes haben an der Sitzung über 60 Vertreter der betreffenden Gouvernements und Kreise theilgenommen.

Wenn hier von dem amtlichen Blatte nur des Einflusses Erwähnung geschieht, den die Bahn auf einzelne Kreise der genannten Provinzen ausüben wird, so ist damit nur des Allernächstliegenden gedacht, denn die weitaus grössere Bedeutung der Bahn liegt natürlich in ihrer Eigenschaft als Verbindungsbahn zwischen der sibirischen Bahn und Moskau.

Die projektirte Linie von Tscheljäbinsk über Kyschtym (85 Werst)-Kasan-Moskau wird 1 564 Werst lang werden, während der gegenwärtig kürzeste Weg von Tscheljäbinsk über Ssysran (1 057 Werst)-Rjäschsk (622 Werst)-Rjäsan (109 Werst)-Moskau (168 Werst), zusammen 1 956 Werst beträgt, also 392 Werst länger ist. Es wird somit durch die neu projektirte Bahn neben der Verkürzung des Eisenbahnweges eine Verbilligerung der Transportkosten und eine wesentliche Entlastung der z. Zt. nicht mehr ausreichend leistungsfähigen Bahnlinie Tscheljäbinsk-Rjäschsk herbeigeführt werden.

Hiernach scheint es zweifellos, dass die projektirte Bahn von ausserordentlicher Bedeutung zu werden verspricht und zwar nicht nur für die Entwickelung des Verkehrs von der sibirischen Bahn her, sondern ebenso für die handelspolitische Bedeutung des schon gegenwärtig ausserordentlich mächtigen Moskaus. Damit wird aber in erster Reihe Petersburg einen ziemlich schweren Schlag erhalten, denn der seit mehreren Jahren mit mehr oder minder grosser Lebhaftigkeit geführte Kampf um die direkteste Verbindung mit der sibirischen Bahn wird mit Genehmigung des Baues der Bahn Moskau-Kyschtym zunächst zu Gunsten von Moskau entschieden. In Petersburg ist die Situation bald erkannt worden, die durch die neue Bahn geschaffen werden würde, so dass die seitens der Stadt Petersburg vor mehreren Jahren bereits niedergesetzte sogen. „Nordbahnenkommission" sich veranlasst sah, wieder einmal zusammenzutreten, um die Sachlage zu berathen.

Nach Prüfung des Berichtes der Moskau-Kasanbahn, schreibt die „Deutsche St. Petersburger Zeitung", über diese Frage fand die „Nordbahnenkommission" die Gründe, welche für den Bau der letzteren Bahn sprachen, nicht zureichend, und erkannte die Nothwendigkeit an, zum unverzüglichen Bau der Strecke Petersburg-Wologda-Wjätka zu schreiten, welche den Petersburger Hafen direkt mit der sibirischen Bahn verbindet und auch in wirthschaftlicher Hinsicht für den Handel und Transitverkehr bedeutende Vortheile aufweist. Die projektirte Linie Moskau-Kasan-Kyschtym dagegen würde kaum mit der Schiffahrt auf den grossen Flüssen Wolga, Kama, Bjelaja, an denen sie entlang geht, konkurriren können.

Wenn die geringe Transportfähigkeit der Uralbergwerksbahn ein Hinderniss für eine wirksame, direkte Verbindung zwischen der sibirischen Bahn und dem Hafen von Petersburg sein sollte, so würde diesem Mangel, nach der Ansicht der Nordbahnenkommission, dadurch begegnet werden können, dass an der sibirischen Bahn zum Ausgangspunkt nicht Tscheljäbinsk, sondern Omsk am Irtysch zu nehmen sein würde. Durch den Bau — mit Umgehung des Bergbaubezirkes — einer direkten Bahnverbindung von Ochansk nach Jekaterinburg und von Tjumen nach Omsk ergibt sich von der sibirischen Bahn und dem Hauptpunkt des Obbassins als direkte, kürzeste Eisenbahnverbindung Omsk-Tjumen-Jekaterinburg-Ochansk-Wjätka-Wologda-Petersburg, welche den Petersburger Hafen direkt mit dem Wassersystem der grossen sibirischen Flüsse verbinden würde.

Allen diesen Bedenken und Wünschen hat die „Nordbahnenkommission" auch Gehör zu verschaffen gewusst. In der Schlussberathung über das grosse Projekt der Moskau-Kasan-Eisenbahngesellschaft ist seitens der Vertreter der Staatsregierung anerkannt worden, dass die Bahn vollauf die Kosten des Betriebes und der Verzinsung des Anlagekapitals aufbringen werde und dass daher gegen die Konzession, sofern der Staat keinerlei Garantien oder Beihilfen leisten soll, Einwendungen nicht zu erheben sind. Hiernach wird die Bahn offenbar bald gebaut werden, denn Unterstützungen werden von der Gesellschaft nicht beansprucht. Den einzigen Erfolg, den die „Nordbahnenkommission" für ihr Projekt bei dieser Gelegenheit erreicht hat, ist, dass anerkannt wurde, dass der Bau der Bahn Moskau-Kasan-Kyschtym die Ausführung des Planes einer sogenannten Nordbahn nicht überflüssig mache. Damit wird dann wohl die mehrgenannte Kommission ihre berathende Thätigkeit für einige Zeit wieder fortsetzen können, Positives ist von ihr noch nicht bekannt geworden.

— Einer Meldung der „Now.-Wr." aus Riga zufolge ist die Konzession zum Bau der **Eisenbahn Riga-Bauske** erfolgt. Die Arbeiten sollen unverzüglich in Angriff genommen werden.

— Auf den im Bau begriffenen, diesseits des Njemen belegenen **Zweiglinien der St. Petersburg-Warschauer Bahn** soll, der „Handels- und Industriezeitung" zufolge, in nächster Zeit der regelmässige Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Die neuen Zweiglinien verbinden das bisher von jeder Eisenbahnverbindung abgeschnittene Gouvernement Ssuwalki und die Stadt Suwalki mit dem allgemeinen russischen Eisenbahnnetz.

— Dem Chef der Arbeiten der centralasiatischen Bahn ist den „Turkest. Wedom." zufolge vom Minister der Verkehrsanstalten die Weisung zugegangen, die Trassirung der **Linie Tschimkent-Taschkent** in Angriff zu nehmen. Russland schreitet in Asien mit dem Bau der Bahnen schnell vor, was politisch und wirthschaftlich für die Ausbreitung des Einflusses gewiss von sehr grosser Bedeutung ist.

Anschliessend hieran können wir auch die von dem Minister der Verkehrsanstalten festgestellten und bekannt gemachten Entfernungen der neueröffneten **Samarkand-Andishan-Eisenbahn** mittheilen. Die Benennungen der neuen Stationen unter Angabe der Entfernungen von Samarkand aus sind die folgenden: Rostowzewo 30, Kuropatkino 58, Miljutinskaja 83, Dshisak 107, Lomakino 133, Obrutschewo 162, Tschernjajewo 190, Chilkowo 222, Dragomirow 245, Chodshent 265, Werewkino 292, Melnikowo 318, Possietowka 343, Khokand 369, Sserowo 392, Wannowskaja 416, Gotschakowo 434, Fedtschenko 465, Andishan 496 Werst; von Tschernjajewo beginnt die Zweigbahn mit folgenden Stationen und Entfernungen: Golodnaja Step 32, Ssyr-Darjinskaja 67, Wremskaja 93, Kaufmanowskaja 116 und Taschkent 142 Werst; von Wannowskaja geht noch eine 26 Werst lange Zweigbahn bis Margelan.

— Wie gemeldet, will die Direktion der anatolischen Bahnen die von englischen Unternehmern gebaute **Smyrna-Aidinbahn**, die sich in bedrängten Verhältnissen befindet, ankaufen. In der „Kreuzzeitung" wird zwar anerkannt, dass die Deutsche Bank durch die Erbauung der anatolischen Bahnen einmal äusserlich gute Geschäfte gemacht hat trotz vieler zu überwindender Schwierigkeiten und dass sie zur Hebung des deutschen Prestiges auf wirthschaftlichem Gebiete im Orient einen Hauptantheil sich erworben hat. Doch wirft die „Kreuzzeitung" die Frage auf, ob die Direktion der anatolischen Bahnen gut daran thun wird, ein offenbar halb verkrachtes englisches Unternehmen mit Hilfe deutschen Kapitals anzukaufen. Ist die Erwerbung gut, dann kann man dem Vorgehen der Direktion der anatolischen Bahnen nur beipflichten, soviel indess bis jetzt bekannt geworden ist, kann man gewisse Bedenken gegen die in Aussicht genommene neue Erwerbung nicht unterdrücken.

— Laut einer „Times"-Meldung aus Peking weist die Lage bezüglich der **chinesischen nördlichen Eisenbahn** keine Besserung auf. Tschang-Yi, welcher seine Ernennung zum Direktor dieser Bahn erkauft hatte, bezieht, wie der Gewährsmann der „Times" mittheilt, keinen Gehalt. Dagegen zieht er Nutzen aus der Verwaltung der Einkünfte der Bahn und daraus, dass er die Bahn zwingt, minderwerthige Kohlen aus Gruben, deren

Eigenthümer er selbst ist, zu verwenden. Infolge dieser unbefriedigenden Verwaltung hat China die Monatsgefälle für den Zinsendienst der neuen Eisenbahnanleihe für die letzten drei Monate nicht zahlen können, und ebenso wenig ist es der Verpflichtung nachgekommen, alle Erträgnisse der Eisenbahn an die Hongkong and Shanghai Banking Corporation abzuführen. Die Forderung, Tschang-Yi zu entlassen, wird daher in anglochinesischen Kreisen als wohlbegründet angesehen; sie dürfte demnächst auch in der englischen Gesandtschaft zu Peking in Erwägung gezogen werden.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung einer Schleppbahn für den Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Mai d. J. wird die bisher als Schleppbahn betriebene 6 km lange Linie Friedburg-Lengau-Schneegattern für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Berlin-Zossen zwischen den Stationen Zossen und Rangsdorf neuerrichtete Haltepunkt Dalendorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Dalendorf und Zossen 2,08 km und zwischen Dalendorf und Rangsdorf 6,36 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Der Haltepunkt Wiersbau zwischen Sensburg und Peitschendorf wird am 1. Mai d. J. für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster i/W. Der an der Strecke Rheine-Emden zwischen den Stationen Lingen und Meppen gelegene Haltepunkt Geeste wird am 1. Mai d. J. für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet. Geeste ist von Lingen 9 km, von Meppen 11,3 km entfernt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Am 1 Mai d. J. wird die an der Bahnstrecke Rothfliess-Rudczanny zwischen Peitschendorf und Alt-Ukta gelegene Haltestelle Collogienen, welche bis dahin nur dem Wagenladungsgüterverkehr dient, für den gesammten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai d. J. wird die an der Bahnstrecke Aschaffenburg-Miltenberg zwischen den Stationen Obernburg und Wörth a/M. gelegene Personenhaltestelle Erlenbach a/M. in eine Station V. Klasse umgewandelt und für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Der an der Bahnlinie Geithain-Lausigk-Leipzig gelegene Haltepunkt Paunsdorf führt vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung „Paunsdorf-Stünz“.

Die Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften,

gültig vom 1. Juni d. J., sind neu herausgegeben und an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1614 vom 13. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen bezw. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Benennung von Einzeltheilen des Oberbaues usw. (abgesandt am 18. April d. J.).

Nr. 1623 vom 15. April d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die vom 1. Juni 1899 ab gültigen „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (abgesandt am 15. bis 18. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn. Fahrplan, gültig vom 1. Mai 1899.

Entfernung km	—	Zug 279 2.—4. Kl.	Zug 283 2.—4. Kl.	Zug 285 2.—4. Kl.	Zug 287 2.—4. Kl.		Anschlüsse		Zug 282 2.—4. Kl.	Zug 284 2.—4. Kl.	Zug 286 2.—4. Kl.	Zug 288 2.—4. Kl.
—	—	6.55	1 30	5.45	9.30	Abf.	Berlin, Stett. Bahnhof	Ank.	9.58	12.42	5.57	11.20
12,79	—	7.29	2.07	6 25	—	„	Tegel	Abf.	9.34	12 10	5.18	—
27,19	—	7.57	2.49	7.00	—	„	Velten	„	8.59	11.38	4.36	—
39,06	—	8.20	3.20	7.29	11.03	Ank.	Kremmen	„	8.35	11.15	4.00	9.53

Kremmen-Neuruppin-Wittstock. — Wittstock-Neuruppin-Kremmen.

Entfernung km	Zug 11 2.—3. Kl.	Zug 13 2.—3. Kl.	Zug 15 2.—3. Kl.	Zug 17 2.—3. Kl.	Zug 19 2.—3. Kl.		Stationen		Zug 10 2.—3. Kl.	Zug 12 2.—3. Kl.	Zug 14 2.—3. Kl.	Zug 16 2.—3. Kl.
—	—	8.34	3.26	7.35	11.09	Abf.	Kremmen	Ank.	8.24	11.07	3.54	9.45
6,18	—	8.46	3.41	7.47	a 11.20	„	Beetz-Sommerfeld	Abf.	8.13	10.56	3.40	9.34
10,58	—	* 8.54	* 3.51	* 7.55	a 11.28	„	Wall	„	* 8.04	* 10.47	3.29	* 9.25
16,43	—	9.05	4.05	8.06	a 11.38	„	Radensleben	„	7.54	10.37	3.16	9.15
18,66	—	9.11	4.12	8.12	a 11.43	„	Karwe	„	7.48	10.31	3.09	9.09
22,38	—	9.19	4.22	8.20	a 11.50	„	Gnewikow	„	7.40	10.23	2.59	9.01
28,38	—	9.31	4.37	8.32	12.02	Ank.		Abf.	7.27	10.10	2.43	8.48
—	7.00	9.51	4.45	8.42	—	Abf.	Neuruppin	Ank.	6.59	9.50	2.33	8.38
32,11	* 7.08	* 9.59	* 4.54	* 8.51	—	„	Kränzlin	Abf.	* 6.51	* 9.43	* 2.24	* 8.29
37,28	7.19	10.11	5.07	9.04	—	„	Walsleben	„	6.41	9.33	2.12	8.17
43,56	7.32	10.25	5.22	9 19	—	„	Netzeband	„	6 28	9.21	1.57	8.02
53,72	7.54	10.47	5.46	9.43	—	„	Fretzdorf	„	6.06	9.02	1.38	7.38
59,80	8.07	11.01	6.01	9.58	—	„	Dossow	„	5 53	8.50	1.18	7.23
65,28	8.18	11.12	6.13	10.10	—	Ank.	Wittstock	Abf.	5.41	8.39	1.05	7.10

Die Nachtzeiten von 6.00 Uhr Abends bis 5.59 Morgens sind durch Unterstreichen der Minutenziffern bezeichnet.
* bedeutet: Zug hält nur nach Bedarf zum Aus- und Einsteigen.
a: Zug 19 hält nur nach Bedarf zum Aussteigen. (1114)

Die Direktion.

2. Eröffnung von Strecken.

Königl. serb. Staatsbahnen.

Am 2. April (n. St) haben wir die 7,883 Kilometer lange Strecke Beograd-Klanitza (Schlachthaus), mit den zwei Stationen Beograd=Sava und Klanitza, für den Betrieb eröffnet. Die Entfernung von der Station Beograd nach Beograd=Sava beträgt 2,246 km, jene von Beograd=Sava nach Klanitza 5,637 km. Diese Zweigbahn dient vorerst blos für den Frachtenverkehr, und zwar nur für ganze Wagenladungen. (1115)

3. Güterverkehr.

Böhmisch - sächsischer Kohlenverkehr (Tarif vom 1. April 1896). Einführung ermässigter Frachtsätze für Meissen=Cölln (Zweiggleis Neusörnewitz).

Die im Nachtrag IV vom 1. Oktober 1898 auf Seite 29 und 30 Punkt 6 unter II und im Nachtrag V vom 1. März 1899 Seite 11 Punkt 4 aufgeführten ermässigten Frachtsätze für Meissen=Cölln finden vom 1. Mai 1899 an im Rückvergütungswege auch Anwendung für Kohlensendungen, die direkt nach Meissen=Cölln abgefertigt und von da nach der Zweiggleisanlage in Neusörnewitz überführt werden.

Auf die ermässigten Frachtsätze haben nur das Dampfziegelwerk und die Steingutfabrik (Aktiengesellschaft) in Sörnewitz Anspruch, wenn durch Vorlage der Originalfrachtbriefe und der nicht wieder zur Rückgabe gelangenden Duplikatfrachtbriefe nachgewiesen wird, dass von beiden Anlagen zusammen im Laufe eines Kalenderjahres mindestens 6 000 t Braunkohlen in Ladungen von 10 t und darüber bezogen werden sind.

Auf die besonders zur Erhebung kommenden Zuführungsgebühren von Meissen=Cölln nach der Zweiggleisanlage in Neusörnewitz erstreckt sich die Ermässigung nicht.

Zur Erfüllung der Mindestmenge von 6 000 t können im Jahre 1899 die in der Zeit vom 1. Januar bis 30. April nach Neusörnewitz bereits abgefertigten Sendungen mit eingerechnet werden.

Die Vorlage der Frachtdokumente hat längstens bis Ende Januar des nächstfolgenden Jahres bei der unterzeichneten Generaldirektion zu erfolgen.

Dresden, den 20. April 1899. (1116)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch - nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Zum Ausnahmetarife vom 1. September 1898 tritt am 1. Mai d. J. der Nachtrag II in Kraft, enthaltend anderweite, theilweise erhöhte Frachtsätze der Tarifklassen 6, 7 und 9 für Station Vegesack (Grohn=), neue Frachtsätze der Tarifklassen 6, 7, 8 und 9 für Station Lütgendortmund, Aufhebung der Frachtsätze der Tarifklassen 6, 7, 8 und 9 der Station Venlo K. M. (mit Wirkung vom 1. Juli d. J. ab) und Druckfehlerberichtigungen.

Soweit die neuen Frachtsätze der Station Vegesack (Grohn=) sich höher stellen als die bisherigen, bleiben die letzteren bis einschliesslich den 30. Juni d. J. in Geltung. Preis 10 ₰.

Essen, den 18. April 1899. (1117)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai l. J. ist die Klassifikation der Position a—25 (Abfälle von Reis usw.) auf Seite 33 des Theils I, wie folgt, abzuändern:

Stückgut	Wagenladungen		
	von mindestens		Ausnahmetarife
	5 000 kg	10 000 kg	
	pro Frachtbrief und Wagen		
III	A.-T. 1	Sp.-T. III	—

München, den 19. April 1899. (1118)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1.

Da der Artikel „präparirte schwefelsaure Thonerde“ im Falle der Ausfuhr zu den Gütern des deutschen Spezialtarifs III gehört, wird derselbe zur Beseitigung von Zweifeln in dem Waarenverzeichniss des auf höherer Grundlage beruhenden Ausnahmetarifs 8 für Alaun, Bleicherde usw. (Seite 18 des oben bezeichneten Tarifs) mit sofortiger Gültigkeit gestrichen.

Bromberg, den 12. April 1899. (1119)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Getreideverkehr von ostdeutschen Stationen nach preussisch - österreichischen Grenzstationen.

Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. wird die Station Greiffenberg (Uckermark) des Eisenbahndirektionsbezirkes Stettin in den Ausnahmetarif für den oben bezeichneten Getreideverkehr einbezogen.

Die Frachtsätze sind von dieser Station zu erfahren.

Breslau, den 15. April 1899. (1120)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen

Deutsch - dänischer Eisenbahnverband.

Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag I zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verband in Kraft.

Durch ihn werden u. a.

a) ermässigte Frachtsätze für Eilstückgut und die Frachtstückgutklassen I und II eingeführt;
b) Mühlenfabrikate in das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs 8 a aufgenommen;
c) die Stationen Eschweiler = Thal des Direktionsbezirks Köln und Lippstadt des Direktionsbezirks Cassel in den Ausnahmetarif 9 (Eisen) aufgenommen und
d) die Stationen Dortmund Hafen des Direktionsbezirks Essen, Eschweiler=Thal und Köln Eilgutabfertigung des Direktionsbezirks Köln, Kirn und Kreuznach Stadt des Direktionsbezirks Mainz, Solnhofen der bayerischen Staatsbahnen, Mannheim der badischen Staatsbahn, sowie Darmstadt Hauptbahnhof, Heidelberg Hauptbahnhof und Weinheim der Main-Neckarbahn in den Verband einbezogen.

Bis zum Erscheinen des Nachtrags ist das Nähere bei dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Altona, den 14. April 1899. (1121)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die Stationen Boryslaw und Zablotze sind mit Wirkung vom 1. April d. J. in den österreichisch - ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverband, Theil IV, Heft 4 (Ausnahmetarif für Bau- und Nutzholz) einbezogen worden. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen.

Karlsruhe, den 16. April 1899. (1122)
Generaldirektion.

Berlin-Stettin - oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. April d. J. wird die zwischen den Stationen Greifenhagen und Wilhelmsfelde = Fiddichow, an der Bahnstrecke Stettin-Cüstrin des Direktionsbezirks Stettin gelegene Haltestelle Paculent in den oben bezeichneten Kohlenausnahmetarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 15. April 1899. (1123)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch - nordwestdeutsch - mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1899 werden im obenbezeichneten Kohlenverkehre neue Frachtsätze nach den Stationen Linden=Fischerhof und Linden=Küchengarten des Direktionsbezirks Hannover eingeführt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 15. April 1899. (1124)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Am 1. Mai 1899 tritt im ostdeutsch-österreichischen Verbande der Nachtrag I zum Tarifheft 1 vom 1. März 1899 und der Nachtrag VII zum Tarifheft 2 vom 1. Januar 1896 in Kraft.

Die Nachträge enthalten ausser sonstigen Tarifänderungen und Erweiterungen der direkten Verkehrsbeziehungen neue ermässigte Frachtsätze für Kleie etc. (Heft 1 und 2) und für Eil- und Stückgüter (Heft 2).

Die in den Nachträgen enthaltenen Tariferhöhungen gelten erst vom 1. Juni 1899.

Druckstücke des Nachtrages I zum Heft 1 können zum Preise von 25 ₰, solche des Nachtrages VII zum Heft 2 kostenlos vom 15. April 1899 ab bei den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 15. April 1899. (1125)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Theil II vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 15. Juni l. J. werden die Bestimmungen über die Anwen-

dung des Tarifs auf Seite 6, wie folgt, ergänzt:

„10. Auf die Artikel Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Mahlprodukte von Getreide und Hülsenfrüchten, Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl finden die Frachtsätze des gegenwärtigen Tarifs keine Anwendung."

In Ziffer 6 sind die unter a angeführten Artikel zu streichen und die Bezeichnungen b—f in a—e abzuändern.

Die gleiche Abänderung ist auf Seite 83 unter Ziffer 2 durchzuführen.

München, den 18. April 1899. (1126)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

Die im Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. September in den Ausnahmetarifen Nr. 1 (Getreide etc.) für Budapest enthaltenen Frachtsätze, gültig im Kartirungs- und im Rückvergütungswege, finden 14 Tage nach erfolgter Kundmachung auch für Budapest-Angyalföld und Buda-Császárfürdö-kitérö, für letztere Station jedoch nur im Verkehre mit der „Vereinigten Budapester Dampfmühle" und der „Luisenmühle-Aktiengesellschaft" Anwendung.

Wien, am 18. April 1899. (1127)
K. k. pr. österr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Niederländisch - Bentheimer Kreisbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. gelangt der Nachtrag 1 zum Gütertarif (Theil II) für den Verkehr zwischen Stationen der Bentheimer Kreisbahn einerseits und Stationen der holländischen Eisenbahn andererseits zur Einführung.

Der Tarif ist zum Preise von 0,15 ℳ zu haben.

Amsterdam, den 15. April 1899. (1128)
Zugleich namens der Bentheimer Kreisbahn:
der Administrationsrath
der holländischen Eisenbahngesellschaft.

4. Lieferfristen.

Verlängerung der Lieferfristen auf der k. k. priv. böhmischen Nordbahn.

Mit dem Erlasse Zahl 14832/16 vom 6. April 1899 hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmungen des § 63, Abschnitt 11, des Eisenbahnbetriebsreglements für jene Frachtgüter, welche auf den gesellschaftlichen Linien infolge der ab 1. März 1899 eingeführten Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die Verlängerung der bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen als auch internationalen Güterverkehr mit Wirksamkeit vom 15. April bis 31. August 1899 genehmigt. (1129)

5. Generalversammlungen.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft.

Die Genossenschaftsmitglieder werden zu der diesjährigen am Dienstag, den 9. Mai 1899, Vormittags 11 Uhr, in Detmold, Hotel Stadt Frankfurt, stattfindenden ordentlichen Genossenschaftsversammlung gemäss § 6 des revidirten Statuts ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

1. Geschäftsbericht des Vorstandes.
2. Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung für 1898.
3. Festsetzung der Verwaltungskosten für 1898.
4. Voranschlag für 1899 und 1900.
5. Ausscheiden der Aachen-Mastrichter Bahn; Vermögensauseinandersetzung mit der königlichen Eisenbahndirektion in Köln.
6. Ausscheiden der Kirchheimer Eisenbahn; Vermögensauseinandersetzung mit der königlichen Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen in Stuttgart.
7. Neuwahl von Vorstandsmitgliedern.
8. Neuwahl von Schiedsgerichtsbeisitzern.
9. Neuwahl des Ausschusses zur Vorprüfung der Jahresrechnung für 1899.

Lübeck, den 18. April 1899. (1130)
Der Genossenschaftsvorstand.
von Alvensleben.

6. Verdingungen.

Die Umsetzung der Bahnsteighalle von der Süd- nach der Nordseite, sowie die Anlieferung und Aufstellung einer neuen Bahnsteighalle an der Südseite des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Saarbrücken soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Umsetzung einer alten und Anlieferung einer neuen Bahnsteighalle auf Bahnhof Saarbrücken" bis zum Eröffnungstermine am 6. Mai 1899, Vorm. 11 Uhr, an uns, Eisenbahnempfangsgebäude Saarbrücken, einzureichen.

Daselbst liegen auch die Bedingungen und Zeichnungen zur Einsicht aus; erstere können auch gegen postfreie Einsendung von 3 ℳ (nicht in Briefmarken) von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen. (1131)
St. Johann-Saarbrücken, 12. April 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Bekanntmachung auf Lieferung von ungefähr 50 Stück fertigen Wagendecken. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin, Dienstag, den 16. Mai 1899, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstrasse 106 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 64 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes des oberschlesischen Bahnhofes statt.

Zuschlagsfrist bis 31. Mai 1899.
Breslau, den 11. April 1899. (1132)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Weichenschwellen.

Die Lieferung der bis zum 1. März 1900 für den diesseitigen Bezirk erforderlichen 6817,9 m eichenen Weichenschwellen von 3,0 bis 6,2 m Lg. soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 5. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauer-uferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 26. Mai d. J. einschl.

Magdeburg, den 16. April 1899. (1133)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 1850 Stück Schaufeln für Heizer und 3900 Stück gepressten Schraubenschlüsseln aus Flusseisen in je einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 3. Mai 1899, Mittags 12 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 416, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. Mai 1899.

Berlin, den 17. April 1899. (1134)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Werkstattsmaterialien.

Die Lieferung von Bimstein, Borax, Stahlgussbremsklötzen, Bufferkreuzen, Eisenguss (Maschinenguss), Roststabeisen, Emailleplatten zu Laternen, Oelfarbe, fertigen Feilen- und Hahnenheften, Filz, Filzringen, Leinölfirniss, Glas, Glasscheiben, Glasglocken, Hämmern, Holz, blausauerem Kali, Kitt, Kolophonium, Kupplungen, Spirituslack, verschiedenen Lampentheilen, Leder, Leim, Leinewand, Hartloth, Roggenmehl, Schraubenmuttern, Schrauben mit Muttern und Schrauben, Nägeln, Pappe, Reflektoren, Ringen, Röhren, Roststäben, Salz- etc. Säure, Salmiak, Salmiakgeist, Schaufeln, Schlössern, Schlüsseln, Schmirgel, Flint- und Glaspapier, Schmirgelleinen, Schwämmen, Federstahl, Chamottsteinen, Hammer- und Besenstielen, Schmierpolstern, Weissblech, Zwirn, für das Etatsjahr 1899 soll verdungen werden.

Termin hierzu ist auf den 28. April 1899, Vormittags 10 Uhr, hierselbst, Saal 72, anberaumt. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift versehen: „Angebot auf Werkstattsmaterialien" bis zum angegebenen Termin einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Verzeichniss der anzuliefernden Materialien können hier eingesehen bezw. gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) von unserem Centralbüreau bezogen werden. Zuschlag wird bis zum 10. Mai 1899 ertheilt.

Mainz, den 13. April 1899. (1135)
Königl. preuss. und grossh. hessische
Eisenbahndirektion.

7. Offene Stellen.

Geprüfter Heizer oder Lokomotivführer, spätestens zum 15. Mai d. J., von einer Nebenbahn zu engagiren gesucht. Stellung bei zufriedenstellenden Leistungen dauernd. Meldungen mit Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen sind unter Z. 500 an die Expedition dieser Zeitung einzusenden. (1136)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 32. 26. April 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Nacherhebung und Rückerstattung von Fracht- und anderen Gebühren.

Von Generaldirektionssekretär **Dr. Reindl** in München.

Der § 61 Abs. 4 der Verkehrsordnung und der Art. 12 Abs. 4 des Internationalen Uebereinkommens schreiben übereinstimmend vor, dass, wenn der Tarif unrichtig angewendet worden ist oder wenn Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen sind, das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten sei, ferner dass ein derartiger Anspruch nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden könne.

So einfach und klar nun diese Bestimmungen auf den ersten Blick auch scheinen mögen, so haben sie doch in der Litteratur und Praxis zu einer Reihe von Kontroversen Anlass gegeben.

1. Vor allem sind Meinungsverschiedenheiten darüber entstanden, ob eine unrichtige Anwendung des Tarifes oder ein Rechnungsfehler auch dann vorliege, wenn ein Tarif oder ein Frachtsatz auf Grund unrichtiger Angabe des Inhaltes einer Sendung zur Anwendung gebracht worden ist, während bei richtiger Inhaltsangabe ein anderer Tarif oder Tarifsatz hätte zur Anwendung kommen müssen, oder wenn die Fracht infolge zu niedriger Gewichtsangabe des Absenders zu gering berechnet worden ist.[1]) Sowohl in der Theorie[2]) als auch in der Praxis wird die Frage vielfach bejaht und demgemäss die einjährige Verjährungsfrist auch auf diejenigen Nachforderungen der Eisenbahn für Mehrfracht und Frachtzuschlag[2a]) ausgedehnt, welche sich infolge der nachträglich entdeckten unrichtigen Angabe des Inhaltes oder des Gewichtes der Sendungen ergeben.

Ich halte jedoch eine Ausdehnung des § 61 Abs. 4 und des Art. 12 Abs. 4 l. c. auf derartige Fälle nicht für begründet.

Voraussetzung für die Anwendung des § 61 Abs. 4 und Art. 12 Abs. 4 l. c. ist m. E. immer, dass die im Frachtbriefe enthaltenen Angaben des Absenders, welche für die Anwendung des Tarifes oder die Berechnung der Fracht maassgebend waren, thatsächlich auch richtig gewesen sind.[3]) Es ergibt sich dies sowohl aus dem Wortlaute als auch aus dem Zwecke der in Rede stehenden Bestimmungen, welche, da sie bezüglich der Verjährungsbestimmung eine Ausnahmevorschrift enthalten, nach allgemein anerkannter Rechtsregel strikte zu interpretiren sind. Dem *Wortsinne* nach nun kann von einer „unrichtigen Anwendung des Tarifes" doch nur dann die Rede sein, wenn die Fracht nach einem anderen (zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten) Tarife festgesetzt worden ist, als demjenigen, nach welchem sie auf Grund der sich aus dem Frachtbriefe ergebenden *thatsächlichen*, d. h. *richtigen* Verhältnisse zu berechnen gewesen wäre, und von einem „Rechnungsfehler" kann da keine Rede sein, wo die Fracht den Angaben des Frachtbriefes entsprechend kalkulatorisch vollkommen richtig festgesetzt, aber nur deshalb zu niedrig berechnet worden ist, weil das der Berechnung zu Grunde liegende Gewicht vom Absender

[1]) Z. B. eine Kiste chemischer Farben ist im Frachtbriefe als „Schuhwichse" deklarirt und deshalb zu dem Spezialtarif für bestimmte Stückgüter abgefertigt worden, oder bei einer Wagenladung Getreide zu 10 500 kg ist das Gewicht vom Absender nur mit 10 000 kg angegeben und die Fracht daher nur für letzteres Gewicht berechnet worden.

[2]) Eger, Int. Ueb. S. 222, Verk.-Odg. S. 322.

[2a]) Dass unter dem Ausdrucke „Gebühren" auch die Frachtzuschläge zu verstehen sind (s. Anm. 4) kann nicht bezweifelt werden.

[3]) Vergl. auch Gerstner, Int. Ueb. S. 220; Urtheil des österr. Obersten Gerichtshofes bei Eger, Entsch. Bd. 14 S. 214; Zeitschrift für den intern. Eisenbahntransport II S. 368.

zu niedrig angegeben worden war. Der Zweck der in § 61 Abs. 4 und Art. 12 Abs. 4 enthaltenen Bestimmungen sodann besteht offenbar darin, gegenüber der Bestimmung in § 66 Abs. 1 und § 67 der Verkehrsordnung und in Art. 16 Abs. 1 und Art. 17 des Internationalen Uebereinkommens, wonach die Eisenbahn das Gut „gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge" dem Empfänger auszuliefern und dieser die genannten Beträge zu zahlen hat, ausdrücklich die bei der Festsetzung dieser Beträge vorgekommenen Irrungen zu Gunsten beider Parteien unschädlich zu machen; ein Irrthum in dieser Richtung soll weder der Eisenbahn noch dem Absender oder Empfänger zum Nachtheile gereichen. Dagegen kann es nicht Absicht und Zweck des § 61 Abs. 4 und des Art. 12 Abs. 4 gewesen sein, zu Gunsten desjenigen, der durch unrichtige Inhalts- oder Gewichtsangabe der Eisenbahn die Anwendung des zutreffenden Tarifes unmöglich gemacht hat, und zum Nachtheile der durch die unrichtige Angabe geschädigten Eisenbahn die in § 61 Abs. 4 und Art. 12 Abs. 4 l. c. vorgesehene kurze Verjährungsfrist einzuführen.[4])

Für derartige Nachforderungen der Eisenbahn gelten daher die Verjährungsfristen des einschlägigen Landesrechtes.[4a])

2. Eine weitere Frage ist die, ob auch die Anwendung eines „nicht zu Recht bestehenden" oder eines „nicht gehörig veröffentlichten" Tarifes[5]) unter die Bestimmung des Art. 12 Abs. 4 und des § 61 Abs. 4 l. c. fällt und ob demnach auch für diese Fälle die in den genannten Bestimmungen festgesetzte einjährige Verjährungsfrist gilt. Die Frage wird m. E. ebenfalls zu verneinen sein.

Denn nach § 7 Abs. 1 der Verkehrsordnung und Art. 11 Abs. 1 des Internationalen Uebereinkommens hat die Berechnung der Fracht nach Maassgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife zu erfolgen. Nur diese Tarife dürfen daher bei der Berechnung des Frachtpreises zur Anwendung kommen. Fehlen bei einem Tarife diese Voraussetzungen, so ist er überhaupt ungültig und die auf Grund desselben getroffene Vereinbarung über den Transportpreis nichtig.[6]) Das auf Grund einer solchen richtigen Vereinbarung, also ohne Rechtsgrund, gezahlte Frachtgeld kann daher an sich auf der einen Seite vom Absender oder Empfänger mit der condictio sine causa voll zurückverlangt werden, während auf der anderen Seite die Eisenbahn das Recht hat, die Fracht zu demjenigen Betrage, zu welchem sie sich nach dem für das Gut noch zu Recht bestehenden, gültigen Tarife berechnet, auf Grund des § 7 der Verkehrsordnung und des Art. 11 Abs. 1 des Internationalen Uebereinkommens vom Absender oder Empfänger mit der Klage aus dem Frachtvertrage, der actio conducti zu verlangen. Thatsächlich wird in einem derartigen Falle allerdings eine Kompensation der gegenseitigen Forderungen bis zu dem wirklich geschuldeten Betrage eintreten, so dass nur die Differenz nachzuzahlen oder zurückzuerstatten ist; aber rechtlich liegt in einer solchen Nacherhebung oder Zurückerstattung keine Nachzahlung oder Vergütung im Sinne des § 61 Abs. 4 und Art. 12 Abs. 4 l. c., so dass auch für derartige Nach- oder Rückforderungen nicht die einjährige Verjährungsfrist, sondern die Verjährungsfrist des einschlägigen Landesrechtes gilt.[7])

Das Gleiche wird m. E. auch für den Fall zu gelten haben, dass ein Tarif angewendet wurde, in welchem sich ein Druckfehler befindet. Denn ein solcher Tarif ist, sofern der Druckfehler nicht ein augenfälliger, jedem Laien sofort erkennbarer ist, nicht „gehörig" publizirt, da die Publikation genau dem festgestellten und genehmigten Inhalte des Tarifes zu entsprechen hat[8]), und daher ungültig.

3. Lebhafter Streit besteht darüber, ob der Absender oder Empfänger gegenüber der auf Grund des § 61 Abs. 4 und Art. 12 Abs. 4 l. c. von der Eisenbahn geforderten Nachzahlung die Einrede vorschützen könne, dass er infolge der irrthümlichen Gebührenberechnung seitens der Bahn einen Schaden erlitten habe[9]), und ob er demnach diesen Schaden gegenüber der Nachforderung der Eisenbahn compensando geltend machen könne.

Eger[10]) sowohl als Rosenthal[11]) halten eine derartige Kompensationseinrede für zulässig und begründen diese Ansicht damit, dass sonst dem zur Nachzahlung Verpflichteten der Irrthum der Bahn zum Nachtheil gereichen würde, während es einer allgemeinen Rechtsregel entspreche, dass der den Irrthum verschuldende Theil, also im vorliegenden Falle die Bahn, den Schaden trage. Gerstner[12]) dagegen hält die Zulässigkeit einer solchen Kompensationseinrede für ausgeschlossen, da die gehörig publizirten und zu Recht bestehenden Tarife für die Eisenbahnen und das Publikum in gleicher Weise gelten, einseitige Abweichungen hiervon unzulässig seien und die Zulassung einer Kompensation zu einer Rechtfertigung der Nichtachtung der Tarife führe.

Die Auffassung Gerstner's wird auch sowohl von der deutschen, als von der französischen Rechtsprechung getheilt[13]) und scheint mir in der That auch die allein zutreffende zu sein. Denn der Inhalt des Frachtvertrages geht dahin, dass sich die Eisenbahn zur Beförderung eines bestimmten Gutes, der Absender zur Bezahlung der Fracht (entweder selbst oder durch den in den Frachtvertrag eintretenden Empfänger), für deren Berechnung und Höhe die Tarifbestimmungen als maassgebende Vertragsnorm gelten sollen, verbindlich macht; die Berichtigung eines Irrthums bei der Berechnung soll vertragsmässig (§ 61 Abs. 4 und Art. 12 Abs. 4 l. c.) beiderseits vorbehalten bleiben. Dieser vertragsmässigen Vereinbarung würde es aber direkt widersprechen, wenn der eine Kontrahent aus dem bei der Berechnung des Frachtpreises durch den anderen begangenen Irrthum ein Verschulden des letzteren konstruiren und hieraus Schadensersatzansprüche für sich ableiten könnte. Die Tarife sind überdies publizirt und den Verfrachtern zugänglich, sodass dieselben in der Lage sind, die Höhe des Frachtpreises selbst zu berechnen und die Berechnung der Eisenbahn nachzuprüfen. Die Verfrachter sind bei der Berechnung des Transportpreises in gleicher Weise interessirt wie die Eisenbahn und wenn sie es unterlassen, sich über die Richtigkeit der von der Eisenbahn vorgenommenen Berechnung zur rechten Zeit zu vergewissern, so dürfen sie sich über die aus dieser Unterlassung ihnen etwa erwachsenen schädlichen Folgen billigerweise nicht beklagen.

---

[4]) Das Gesagte gilt nicht für die Fälle, in denen die Eisenbahn die unrichtige Inhalts- oder Gewichtsangabe oder die Ueberlastung noch vor Auslieferung des Gutes entdeckt und demnach noch vor der Abgabe des Gutes die Fracht und den Frachtzuschlag richtig berechnen kann. Wendet sie bei dieser Berichtigung den Tarif unrichtig an oder begeht sie hierbei einen Rechnungsfehler, so findet auf die Nach- oder Rückforderung der § 61 Abs. 4 und Art. 12 Abs. 4 allerdings Anwendung.

[4a]) Für das zukünftige deutsche Recht vergl. in dieser Hinsicht § 196 Ziff. 3 und § 201 des Bürgerl. Gesetzbuches für das Deutsche Reich, wonach die Ansprüche der Eisenbahnen auf Bezahlung der Fracht, ausnahmlich der nicht bereits nach § 61 Abs. 4 V.-O. und § 470 Abs. 1 des neuen deutschen H. G.-B. früher verjährenden Nachforderungen, in zwei Jahren verjähren; sonst gilt die regelmässige Verjährung von 30 Jahren, § 195 B. G.-B.

[5]) Vergl. hierüber Bering bei Eger, Entsch. Bd. XII S. 354 ff., XIII S. 85 ff.

[6]) § 7 Abs. 3 V.-O., Art. 11 Abs. 1 Int. Ueb.; Gerstner, S. 201, 202; S. 217 des Jahrg. 1877 d. Ztg.

[7]) Vergl. das in Anm. 4a Gesagte.

[8]) Es ist daher bei den deutschen Bahnen für die Berichtigungen des Tarifes die sechswöchige Publikationsfrist vorgeschrieben, Bering bei Eger, Entsch. Bd. XII S. 358; vergl. auch die Entsch. des R.-G. Bd. VI S. 100, 104.

[9]) Z. B. weil er im Vertrauen auf die Richtigkeit der Frachtberechnung den Verkaufspreis bestimmt habe.

[10]) Komm. z. V.-O. S. 322, zum Inter. Ueb. S. 222; ebenso Schott bei Endemann, Handbuch III S. 380.

[11]) Int. Ueb. S. 109, insbes. Anm. 4.

[12]) Komm. S. 223, insbes. Anm. 6.

[13]) R.-O.-H.-G. v. 21. 10. 1897 bei Seuffert's Archiv Bd. 33 S. 448; ferner die Urtheile bei Eger VI S. 52, IX S. 109, XI S. 196 (Oberlandesgericht Köln); in dieser Zeitung Jahrg. 1898 S. 363 (Oberlandesgericht Breslau); in der Zeitschrift für den intern. Eisenbahntransport VI S. 101 (Kassationshof in Paris).

Denn es ist eine allgemeine Rechtsregel, dass niemand den Ersatz desjenigen Schadens von einem anderen beanspruchen kann, dessen Eintritt er durch die gehörige eigene Aufmerksamkeit hätte vermeiden können; quod quis ex culpa sua damnum sentit, non intelligitur damnum sentire.[14] Wenn hingegen von den Vertretern der gegentheiligen Auffassung[15] darauf hingewiesen wird, dass es bei der komplizirten Tariferstellung selbst gebildeten Leuten manchmal nicht möglich ist, die Frage der Tarifeinreihung einer Waare zu bestimmen, so kann diesem Einwand keine entscheidende Bedeutung beigemessen werden. Denn abgesehen davon, dass er in thatsächlicher Hinsicht jedenfalls nur für Ausnahmefälle zutreffend erscheinen mag, ist es eben Sache des mit der Eisenbahn kontrahirenden Absenders oder des in den Frachtvertrag eintretenden Empfängers, diese Möglichkeit schon beim Vertragsabschlusse oder bei der Abnahme des Gutes zu berücksichtigen und sie bei der Bestimmung des Preises der Waaren usw. zu berücksichtigen. Und warum gerade in solchen Fällen komplizirter Tarifanwendung die Eisenbahnbeamten immer unfehlbar sein sollen und jeder im Drange der Geschäfte unterlaufene Irrthum in der Frachtberechnung immer schon ein Verschulden der Bahnbeamten involviren soll, ist mir nicht verständlich.[16]

4. Lebhafte Meinungsverschiedenheit in der Theorie und Praxis besteht sodann über die prinzipiell wichtige Frage, w e r zur Nachzahlung der irrthümlich zu wenig berechneten Fracht und sonstigen Gebühren (Nebengebühren, Frachtzuschläge) verpflichtet und zur Rückforderung der zu viel erhobenen Beträge berechtigt ist.

a) Was zunächst die Verpflichtung zur N a c h z a h l u n g anlangt, so wird zu unterscheiden sein, ob die Sendung in Ueberweisung oder in Frankatur abgefertigt worden ist. Im ersteren Falle wird der Empfänger allein die Nachzahlung zu leisten haben. Denn nach § 61 Abs. 1 der Verkehrsordnung und Art. 12 Abs. 1 des Internationalen Uebereinkommens gelten die Fracht und die sonstigen Gebühren, soweit sie nicht bei der Aufgabe vom Absender berichtigt worden sind, als auf den Empfänger angewiesen und nach § 67 und Art. 17 l. c. wird der Empfänger durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen. Zu dem im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträgen gehören aber nicht nur die in demselben ziffermässig bezeichneten Beträge, sondern alle Beträge, welche sich aus den im Frachtbriefe in Bezug genommenen Reglementen und Tarifen ergeben[17], also auch jene Beträge, welche sich bei nachträglicher Revision als die dem im Frachtbriefe in Bezug genommenen Tarife wirklich entsprechenden herausstellen. Durch die Annahme der in dem Frachtvertrage liegenden Offerte hat sich der Empfänger zur Erfüllung aller aus dem Frachtvertrage, in den er eingetreten ist, entspringenden Verbindlichkeiten der Bahn gegenüber bereit erklärt, soweit sich dieselben aus dem Inhalte des Frachtbriefes durch Bezugnahme auf das Reglement ergeben. Andererseits ist, wenn die Sendung in Ueberweisung abgefertigt wurde, eine gleichzeitige Verpflichtung des Absenders zur Nachzahlung des bei Auslieferung des Gutes und Frachtbriefes vom Empfänger nicht eingehobenen Betrages nicht gegeben. Denn mit dem Eintritte des Empfängers in den Frachtvertrag ist das frachtbriefmässige Verhältniss in seiner Totalität auf den Empfänger übergegangen mit allen Rechten und Verpflichtungen des Absenders, sodass dieser von den ihm bis dorthin gegenüber der Bahn obliegenden Verbindlichkeiten befreit wird.[18]

Anders wird dagegen zu entscheiden sein, wenn die Sendung in Frankatur abgefertigt worden ist. Denn in der in den Frachtbrief aufgenommenen Erklärung, dass die Sendung frankirt abgefertigt werden solle, liegt nach § 61 Abs. 1 und Art. 12 Abs. 1 l. c. die zwischen dem Absender und der Eisenbahn getroffene Vereinbarung, dass die Fracht und die sonstigen Beträge, welche in dem Frankaturvermerk inbegriffen sind[19], so, wie sie sich nach dem zur Anwendung kommenden Tarife berechnen, nicht auf den Empfänger angewiesen werden sollen, sondern dass sie der Absender zu bezahlen habe. Kraft dieser Vereinbarung ist daher der Absender und zwar dieser allein, verpflichtet, auch die Beträge, welche sich bei nachträglicher Revision als wegen unrichtiger Tarifanwendung oder wegen eines Rechnungsfehlers zu wenig eingehoben herausstellen, an die Eisenbahn zu bezahlen, selbst wenn der Empfänger in den Frachtvertrag eingetreten ist. Dagegen hat bezüglich aller jener nachzuerhebenden Beträge, auf welche sich die Frankirung nicht bezieht oder nicht beziehen kann, wie z. B. bezüglich der auf einer Unterwegsstation erwachsenden unrichtig berechneten Gebühren, der Zölle (soweit nicht Franko Zoll vorgeschrieben war), der unterwegs in Ansatz gebrachten Frachtzuschläge[20], auch bei Frankatursendungen der Empfänger die Nachzahlung zu leisten, da alle diese Beträge als auf den Empfänger angewiesen gelten und der letztere daher, wie erwähnt, durch den Eintritt in den Frachtvertrag alle sich aus dem Frachtbriefe und den darin in Bezug genommenen Reglementen und Tarifen ergebenden Verpflichtungen übernommen hat.[21]

---

[14] Fr. 203 d. R. J. 50, 17.

[15] Rosenthal S. 109, Anm. 4.

[16] Im engen Zusammenhang mit dieser Frage steht die weitere, ob die Eisenbahn auch für unrichtige Auskunft über die Tarife seitens ihrer Beamten hafte. In solchen Fällen ist zweierlei möglich, einmal dass die Fracht auch entsprechend der unrichtigen Auskunft zu niedrig berechnet und dann Nachzahlung gefordert wird, sodann dass nach der unrichtigen Auskunftsertheilung bereits bei der Aufgabe des Gutes der Irrthum entdeckt und die Fracht richtig berechnet und eingehoben wird. Im ersteren Falle ist eine kompensationsweise Geltendmachung des aus der unrichtigen Auskunftsertheilung und Frachtberechnung erwachsenen Schadens ausgeschlossen, weil eine ausserkontraktliche Pflicht der Eisenbahn zur Auskunftsertheilung nicht besteht und weil die irrthümliche Berechnung nach Abschluss des Frachtvertrages gemäss den Ausführungen im Texte keine, die Schadensersatzpflicht nach sich ziehende Vertragsverletzung ist; im letzteren Falle ist eine klageweise Geltendmachung des Schadensersatzes ausgeschlossen, weil eine ausserkontraktliche Pflicht zur Auskunftsertheilung nicht bestanden hat (vgl. R.-O.-H.-G. bei Seuffert's Archiv Bd. 33 S. 448, Oberlandesgericht Breslau in Nr. 22 S. 363 d. Ztg. Jahrg. 1898; auch § 676 des Bürgerl. Ges.-Buches für das Deutsche Reich).

Anders ist dagegen die Sache zu beurtheilen, wenn gegen die Eisenbahn Schadensersatzansprüche erhoben werden, weil in dem publizirten Tarife sich ein Druckfehler befunden hat. In diesem Falle — der aber nach dem Texte zu Anm. 6—8 nicht unter § 61 Abs. 4 und Art. 12 Abs. 4 fällt — ist die Eisenbahn ersatzpflichtig, weil sie nach Art. 22 H.-G.-B. und § 7 der V.-O. sowie Art. 11 Int. Ueb. gesetzlich verpflichtet ist, die maassgebenden Tarife, und zwar ohne durch dabei gemachte unrichtige Angaben irre zu leiten, gehörig, d. h. vollständig und genau so wie sie genehmigt sind, zu publiziren und daher für die Richtigkeit ihrer Verkündigungen auf Grund einer obligatio ex lege verantwortlich ist; R.-O.-H.-G. Bd. 20 S. 373, R.-G. bei Eger, Entsch. Bd. II S. 236, Gerstner S. 202 und 223 Anm. 7.

[17] R.-O.-H.-G. Bd. 21 S. 181; R.-G. bei Eger, Entsch. Bd. 1 S. 304; Bd. 2 S. 436 und in der Int. Zeitschrift V S. 224; Oberlandesger. Hamburg bei Eger, Entsch. Bd. 9 S. 196; österr. Oberster Gerichtshof bei Röll, Entsch. Bd. 9 S. 157—161; Budapester H.- u. W.-Gericht in d i e s e r Zeitung S. 450 Jahrg. 1898; Eger, Komm. z. V.-O. S. 322, 373 und Int. Ueb. S. 223, 332; § 436 neuen H.-G.-B.; d a g e g e n österr. Oberster Gerichtshof bei Röll Bd. 10 S. 97—101.

[18] Endemann, das Recht der Eis. S. 604, 606; Eger, deutsches Frachtrecht II S. 265—271, Eger, Int. Ueb. S. 315, Schwab, Int. Ueb. S. 204; s. auch § 435 des neuen H.-G.-B.

[19] Vgl. hierüber Zus.-Best. VIII zu § 51 V.-O., Zus.-Best. 15 zu § 44 des Vereins-Betr.-Regl. (Nachtr. IX).

[20] Inwieweit der § 61 Abs. 4 und der Art. 12 Abs. 4 auf diese Anwendung findet, vgl. oben Anm. 4 und den Text hierzu.

[21] Soweit bei Frankatursendungen die Berichtigung der irrthümlich berechneten Frankaturfracht noch v o r der Auslieferung des Gutes erfolgt, ist die Eisenbahn berechtigt, den irrthümlich zu wenig berechneten Betrag im Frachtbriefe zuzusetzen und dessen Einhebung vom Empfänger zu versuchen, sowie, wenn sich der Empfänger weigert den Betrag zu zahlen, das Gut bis zu ihrer Befriedigung zurückzuhalten (Rosenthal S. 110, Eger, Int. Ueb. S. 223, Centralamt für den internat. Eis.-Tr. bei Eger, Entsch. X 184). Die entgegengesetzte Meinung Gerstner's (S. 217) erscheint nicht zutreffend. Es ist allerdings

b) Was sodann die Berechtigung zur Geltendmachung des Rückerstattungsanspruches betrifft, so wird diese Frage dahin zu entscheiden sein, dass das Rückforderungsrecht demjenigen zusteht, der die Zahlung geleistet hat, also bei Frankatursendungen bezüglich der in der Frankirung inbegriffenen Beträge dem Absender, sonst dem Empfänger.[22]) Denn die Bestimmungen in § 73 Abs. 1 Verkehrsordnung und in Art. 26 Abs. 1 Internationalen Uebereinkommens, wonach zur Geltendmachung der aus dem Frachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte nur derjenige befugt ist, welchem das Verfügungsrecht über das Gut zusteht, können nach der Natur der Sache und dem Wesen des hier in Rede stehenden Rechtsverhältnisses auf die Frachterstattungsansprüche keine Anwendung finden, da es offenbar ungereimt wäre und weder im Willen des Gesetzgebers, noch in dem der Parteien liegen kann, dem Empfänger, der in den Frachtvertrag eingetreten ist und die Verfügung über das Gut erlangt, aber weder die Fracht bezahlt hat, noch auch, wie unter a) ausgeführt ist, zu einer Nachzahlung verpflichtet ist, einen Anspruch auf Rückvergütung des vom Absender zu viel bezahlten Frachtbetrages einzuräumen. Dass es im Sinne und in der Absicht des Internationalen Uebereinkommens gelegen ist, dass im Falle der Frankirung der Absender zur Rückforderung der zu viel von ihm bezahlten Beträge berechtigt sein soll, geht auch aus der dem § 5 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 12 des Internationalen Uebereinkommens durch das Pariser Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 gegebenen Fassung hervor, derzufolge zur Erhebung der in Art. 12 Abs. 4 l. c. vorgesehenen Ansprüche gegen die Bahnverwaltung in dem Falle, wenn die Frachtgelder bei der Aufgabe berichtigt wurden, die Beibringung des Frachtbriefduplikates genügen solle.[23]) Denn diese Bestimmung würde keinen Sinn haben, wenn bei Frankatursendungen nach dem Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag der Empfänger zur Geltendmachung des Anspruches auf Rückerstattung des zu viel bezahlten Frankaturbetrages berechtigt wäre.

Man hat nun gegen die hier vertretene Ansicht auch eingewendet, dass sie zu dem Ergebnisse führe, dass die Eisenbahn bei Theilfrankaturen[24]) genöthigt sein würde, sowohl an den Absender als an den Empfänger einen Theil der zu viel erhobenen Fracht zurückbezahlen zu müssen, was in der Praxis zu unhaltbaren Zuständen führen würde. Dieser Einwand kann aber m. E. keinen Beweis gegen die hier vertretene Auffassung bilden. Denn abgesehen davon, dass sich der Fall, dass die nachträglich richtig gestellte Fracht weniger als die angezahlte Theilfracht beträgt, wohl nur selten ereignen wird und dass es den Bahnen frei steht, Theilfrankaturen überhaupt nicht zuzulassen, kann ich auch nicht einsehen, inwiefern der Umstand, dass ein Theil der zu viel erhobenen Fracht an den Absender und ein Theil an den Empfänger zurückzuzahlen ist, besondere Missstände im Gefolge haben solle. Wenn z. B. die Fracht von der Versandstation mit 100 ℳ festgesetzt worden ist und hiervon 80 ℳ vom Absender bezahlt und 20 ℳ vom Empfänger entrichtet worden sind, so wird es doch in der Regel für die Eisenbahn keine besondere Belästigung mit sich bringen, wenn sie, falls sich nachträglich herausstellt, dass die Fracht nur 75 ℳ beträgt, 20 ℳ an den Empfänger und 5 ℳ an den Absender zurückvergütet.[25])

Als praktisches Ergebniss der vorstehend unter lit. a und b enthaltenen Ausführungen wäre daher festzustellen, dass im Sinne des § 61 Abs. 4 Verkehrsordnung und des Art. 12 Abs. 4 Internationalen Uebereinkommens zur Nachzahlung der zu wenig erhobenen Fracht und Gebühren derjenige verpflichtet ist, welcher die Fracht oder die Gebühren bezahlt hat, und dass zur Geltendmachung der Rückerstattungsansprüche derjenige berechtigt ist, welcher die Mehrzahlung an die Eisenbahn geleistet hat.

Diese Auffassung stimmt, wenigstens hinsichtlich der Legitimation zur Geltendmachung der Rückerstattungsansprüche, mit jener der deutschen und der dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Eisenbahnverwaltungen überein, da in dem vom 1. Januar und vom 1. April l. J. in Geltung getretenen Nachtrag IX zum Vereinsbetriebsreglement und Nachtrag I zum deutschen Eisenbahngütertarif (Theil I) dem § 50 bezw. dem § 61 l. c. folgende Zusatzbestimmung 3 und VI hinzugefügt wurde:

„Zur Einbringung von Frachterstattungsansprüchen ist der Absender oder Empfänger berechtigt, je nachdem der eine oder der andere die Mehrzahlung an die Eisenbahn geleistet hat."[26])

Mit Rücksicht auf die praktische Wichtigkeit der Streitfrage wäre es m. E. angezeigt, wenn dieselbe bei der mit dem Inkrafttreten des neuen deutschen Handelsgesetzbuches erforderlichen Aenderung der Verkehrsordnung berücksichtigt und in der Verkehrsordnung selbst geregelt, dabei aber auch zugleich über die Verpflichtung zur Nachzahlung genaue Bestimmung getroffen würde.

Wenn bei der Rückerstattung zu viel erhobener Frachtbeträge versehentlich ein grösserer Betrag als der zu viel eingehobene von der Bahnverwaltung zurückerstattet wird, so ist

---

richtig, dass sich die Eisenbahn durch Annahme des mit dem Frankaturvermerk versehenen Frachtbriefes verpflichtet hat, das Gut dem Empfänger franko abzuliefern. Diese Verpflichtung hat sie aber, so lange der Empfänger nicht in den Frachtvertrag eingetreten ist, nur gegenüber dem Absender und auch diesem gegenüber nur unter der Voraussetzung, dass die berechnete Frankaturfracht auch richtig ist. Erklärt sich der Empfänger nicht bereit, die nachträglich zugesetzten Beträge zu bezahlen, so hat sich die Eisenbahn an den Absender zu halten und es ist nicht einzusehen, warum sie bis zur Entrichtung des Betrages durch den letzteren das Gut nicht als Pfand solle zurückhalten dürfen. Eine Unbilligkeit vermag ich hierin nicht zu erblicken; im Gegentheil wäre es unbillig, die Eisenbahn zu zwingen, das ihr für ihre rechtlich begründete Forderung zustehende Pfandrecht aufzugeben und das Gut auszuliefern, um dann möglicher- oder häufig sogar wahrscheinlicherweise für ihre Forderung keine Befriedigung mehr zu erlangen. Die Ansicht Gerstner's ist meines Wissens bisher auch in der Praxis der deutschen und ausländischen Eisenbahnverwaltungen nicht getheilt worden.

[22]) Centralamt für den internat. Eis.-Tr. in der Zeitschrift für den internat. Eis.-Tr. II S. 326; Gerstner S. 223, 315; Rosenthal S. 110; Buschmann, das neue Betr.-Regl. S. 152; anders Eger, Int. Ueb. S. 476; Schwab S. 143 in fine, 144.

[23]) Die Beibringung des Duplikates hat übrigens schon nach dem derzeitigen Recht das Centralamt für genügend erachtet, vgl. bei Eger, Entsch. Bd. XI S. 163; siehe ferner auch Zus.-Best. 3 Abs. 3 in fine zu § 50 des Vereins-Betr.-Regl. (Nachtr. IX).

[24]) Theilfrankaturen sind zulässig nach der Zus.-Best. IV zu § 61 V.-O.; ebenso ist nicht ausgeschlossen, dass durch Zus.-Best. zu Art. 12 Int. Ueb. die an einem Tarifverbande betheiligten Verwaltungen Theilfrankaturen zulassen (Eger, Int. Ueb. S. 217, dagegen Gerstner S. 216). Thatsächlich lässt auch die Zus.-Best. 1 zu § 50 des Vereins-Betr.-Regl. (Nachtr. IX) Theilfrankatur zu. Eine Verpflichtung der Eisenbahn zur Gestattung von Theilfrankaturen besteht aber weder nach der V.-O., noch nach dem Int. Ueb.

[25]) Es wäre m. E. unrichtig, in einem derartigen Falle etwa anzunehmen, dass der zu viel erhobene Betrag verhältnissmässig auf den Absender und Empfänger zu vertheilen sei, im vorliegenden Beispiele also $^4/_5$ an den Absender und $^1/_5$ an den Empfänger zu vergüten seien. Denn einmal fehlt es an einem Anhaltspunkte dafür, dass der Absender, wenn ihm von vornherein die richtige Fracht bekannt gewesen wäre, gerade nur einen Betrag als Theilfrankatur angezahlt hätte, der zu dem thatsächlich angezahlten in demselben Verhältniss steht, wie der wirkliche Frachtbetrag zu dem ursprünglich angesetzten, im vorwürfigen Beispiele also blos 60 ℳ; sodann aber wäre die Eisenbahn, wenn sie noch vor der Auslieferung die Fracht richtig gestellt hätte, ohne Zweifel nicht verpflichtet und nicht berechtigt gewesen, dem Empfänger in dem vorliegenden Beispiele etwa nur gegen Bezahlung von 15 ℳ das Gut auszuliefern und dann 20 ℳ dem Absender auf die 80 ℳ zurückzuvergüten.

[26]) Vgl. übrigens auch bezüglich des österreichisch-ungarisch-deutschen Güterverkehres die gleichlautende Zus.-Best. 11a zu § 12 der reglement. Bestimmungen (Th. I A) über den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland usw. andererseits vom 1. April 1896.

die Bahnverwaltung selbstverständlich berechtigt, diesen zu viel zurückvergüteten Betrag von dem Absender oder Empfänger wieder zurückzuverlangen. Bezüglich dieser Rückforderung gilt aber nicht die einjährige Verjährungsfrist, sondern die nach dem einschlägigen Landesrecht für die Rückforderung einer gezahlten Nichtschuld geltende Verjährungsfrist.[27])

5. Auch darüber sind Zweifel aufgetaucht, welche Bahn zur Rückvergütung des zu viel erhobenen Betrages verpflichtet ist. Man wird nun m. E. nicht fehl gehen, wenn man diejenige Bahn als zur Rückerstattung verpflichtet erachtet, welche die zu viel berechneten Beträge eingehoben hat. Denn die Bestimmung des § 74 Abs. 3 der Verkehrsordnung und des Art. 27 Abs. 3 des Internationalen Uebereinkommens, wonach die Ansprüche aus dem Frachtvertrage nach Wahl des Gläubigers gegen die erste oder letzte Bahn[28]) erhoben werden können, kann auf die hier in Frage stehenden Rückerstattungsansprüche keine Anwendung finden, da sich die in § 74 und in Art. 27 l. c. statuirte Solidarhaftung der Eisenbahnen nur auf die Ausführung des Transportes und auf die sich hieraus ergebenden Schadenersatzansprüche, nicht aber auch auf die richtige Bemessung der Fracht und der sonstigen Gebühren erstreckt.[29]) In Uebereinstimmung mit der hier vertretenen Auffassung schreibt auch die Zusatzbestimmung 3 zu § 50 des Vereinsbetriebsreglements (Nachtrag IX) vor, dass Frachterstattungsansprüche stets bei derjenigen Eisenbahn einzubringen sind, an welche die Zahlung geleistet wurde. Im Hinblick auf die prinzipielle Wichtigkeit der Frage wäre es m. E. angezeigt, dass die neue Verkehrsordnung auch diese Frage in bestimmter, jeden Zweifel ausschliessenden Weise regeln würde.[30])

6. Eine weitere Frage ist die, welche rechtliche Natur die Klage auf Nachzahlung der zu wenig erhobenen und auf Rückerstattung der zu viel entrichteten Gebühren habe.

Bezüglich der ersteren, der Eisenbahn zustehenden Klage kann es wohl keinem Zweifel unterliegen, dass sie nur die Kontraktklage aus dem Frachtvertrage, die actio conducti, sein kann. Bezüglich der Klage des Absenders oder Empfängers auf Rückerstattung dagegen ist in der Litteratur behauptet worden, dass sie als eine condictio indebiti zu qualifiziren sei.[31]) Diese Auffassung ist jedoch in einem Urtheile des Oberlandesgerichts Köln[32]) als unzutreffend bezeichnet, da auch diese Klage nur die Kontraktsklage (actio locati) sein könne. Denn aus § 61 Abs. 4 Verkehrsordnung (Art. 12 Abs. 4 Internationalen Uebereinkommens) gehe hervor, dass in der Zahlung der Fracht kein Anerkenntniss seitens des Zahlenden für die richtige Anwendung und Berechnung des Tarifes liege, sondern dass die Bezahlung einerseits geschehe, um die Möglichkeit zu erhalten, in den Besitz des Frachtgutes zu kommen[33]), andererseits unter dem vertraglichen Vorbehalte, dass die Eisenbahn das über die Gebühr hinaus Erhobene zurückzahle. Meines Erachtens wird nun die Klage des Absenders oder Empfängers sowohl auf den Frachtvertrag als auf den Rechtsgrund der Zahlung einer Nichtschuld gestützt werden, demnach sowohl als actio locati wie als condictio indebiti angestellt werden können. Denn die actio locati ist eine actio bonae fidei; sie ist gerichtet gegen den conductor operis, den Frachtführer, auf Leistung dessen, wozu er nach dem Frachtvertrage verpflichtet ist; nach dem letzteren ist er aber kraft der zur lex contractus gewordenen Bestimmung des § 61 Abs. 4 Verkehrsordnung und der gesetzlichen Vorschrift des Art. 12 Abs. 4 Internationalen Uebereinkommens (§ 470 Abs. 1 des neuen Handelsgesetzbuches) gehalten, das über den tarifmässigen Preis hinaus Eingehobene zurückzuvergüten. Des weiteren aber kann es wohl keinem Zweifel unterliegen, dass der Absender oder Empfänger den zu viel geforderten Betrag in der irrthümlichen Meinung bezahlt hat, dass die Berechnung der Bahn richtig und er daher zur Bezahlung des geforderten Betrages verpflichtet sei; er kann daher, wenn sich nachträglich die Irrthümlichkeit seiner Annahme herausstellt, das zum Zwecke der Erfüllung seiner Verbindlichkeit über Gebühr Geleistete kondiziren.[34])

Der praktische Unterschied beruht darin, dass bei der Kontraktklage bezüglich der Richtigkeit der berechneten Fracht die Eisenbahn beweispflichtig ist[35]), während bei der condictio indebiti die Beweislast darüber, dass eine Verpflichtung zur Bezahlung des zurückverlangten Betrages nicht bestanden habe, der Tarif demnach unrichtig angewendet worden sei, den Absender oder Empfänger trifft[36]), ferner darin, dass die condictio indebiti ausgeschlossen ist, wenn die Eisenbahn ohne Verschulden nicht mehr bereichert ist, z. B. weil sie, in irrthümlicher Auslegung der über die Berechtigung zur Rückforderung bestehenden Streitfrage, den zu viel erhobenen Betrag bereits dem Absender anstatt dem Empfänger und umgekehrt vergütet hat.[37])

7. Zweifel sind auch darüber aufgetaucht, ob die in § 61 Abs. 4 und Art. 12 Abs. 4 l. c. vorgesehene Frist von einem Jahre eine gesetzliche Präklusivfrist in dem Sinne sei, dass sie der Richter von Amtswegen zu prüfen habe, oder ob sie eine Verjährungsfrist sei, welche von dem Verpflichteten einredeweise geltend zu machen ist. Die Frage ist in Theorie und Praxis überwiegend in letzterem Sinne entschieden worden.[38]) Durch das Pariser Zusatzübereinkommen soll dem Art. 12 Abs. 4 eine jeden Zweifel in dieser Richtung ausschliessende Fassung[39]) gegeben werden und das gleiche ist durch den § 470 Abs. 1 des neuen deutschen Handelsgesetzbuches geschehen.

8. Auch darüber besteht Streit, in welcher Weise die einjährige Verjährungsfrist zu berechnen sei. § 61 Abs. 4 und Art. 12 Abs. 4 bestimmen, dass der Anspruch nur geltend gemacht werden könne binnen Jahresfrist „vom Tage der Zahlung an". Ist nun der Tag der Zahlung in die Verjährungsfrist mit einzurechnen oder nicht? Gerstner sowohl als Eger und Rosenthal[40]) äussern sich über die Frage nicht näher; dagegen hat sich das Wiener Bezirksgericht in Handelssachen in einem Urtheile vom 1. Februar 1898[41]) über die Frage näher ausgesprochen und die Ansicht vertreten, dass der Tag der Zahlung nicht mitzurechnen sei, die Verjährung daher erst mit dem auf die Zahlung folgenden Tag beginne und mit dem dem Tage der

---

[27]) Vgl. Zeitschrift für den internat. Eis.-Tr. VI S. 183; nach § 195 des B. G.-B. für das Deutsche Reich verjährt ein solcher Anspruch in 30 Jahren; bezüglich der vor dem Inkrafttreten des B. G.-B. entstandenen Ansprüche vgl. Art. 169 des E.-F.-G. zum B. G.-B.

[28]) Diejenige Bahn, auf deren Strecke der Schaden entstanden ist, kann hier nach der Natur der Sache ohnehin nicht in Betracht kommen.

[29]) Entsch. der ung. Kurie bei Eger XII S. 242 u. 327; Wiener Bag.-Gericht bei Eger XII S. 300 und die Mittheilungen in der Zeitschrift für den intern. Eis.-Tr. V S. 260 u. 630; dagegen Eger, Kom. z. V.-O. S. 421 und zum Int. Ueb. S. 476.

[30]) Bei Theilfrankaturen könnte sich nun, wie das in Anm. 25 und im Texte hierzu gewählte Beispiel zeigt, allerdings die Möglichkeit ergeben, dass zum Theil die Empfangs- und zum Theil die Versandbahn zur Rückerstattung verpflichtet ist. Für diesen Fall könnte aber insofern Vorsorge getroffen werden, dass die Empfangsbahn auch zur Rückvergütung des zu viel erhobenen Frankaturbetrages für berechtigt erklärt wird.

[31]) Eger, Kom. z. V.-O. S. 321.

[32]) Bei Eger, Entsch. Bd. 14 S. 325.

[33]) Bei Frankatursendungen trifft dieser Grund aber nicht zu!

[34]) Vergl. §§ 812, 814 B. G.-B., Motive zum I. Entwurf eines B. G.-B. Bd. II S. 831 ff.

[35]) Vergl. das in Anm. 32 allegirte Urtheil.

[36]) Vergl. Motive zum I. Entwurf eines B. G.-B. Bd. II S. 833, Fischer-Henle, Handausgabe des B. G.-B. Anm. 1 zu § 814.

[37]) Vergl. § 818 Abs. 3 und § 822 B. G.-B.

[38]) Vergl. Gerstner S. 224, Eger, Int. Ueb. S. 224.

[39]) Vergl. S. 1412 des Jahrg. 1898 d. Ztg.

[40]) Gerstner S. 224; Eger, Int. Ueb. S. 224, V.-O. S. 322; Rosenthal S. 110.

[41]) Bei Eger, Entsch. Bd. 15 S. 47.

Zahlung der Zahl nach entsprechenden Tage des letzten Monats ende.

Diese Auffassung erscheint mir auch für das deutsche Recht als zutreffend.

Da nämlich der Frachtvertrag nach dem deutschen Handelsgesetzbuche ein Handelsgeschäft ist, haben, soweit die Verkehrsordnung keine andere Bestimmung trifft, die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches zur Anwendung zu kommen. Für das Anwendungsgebiet des letzteren haben aber das Reichsoberhandelsgericht und das Reichsgericht, in Uebereinstimmung mit der herrschenden gemeinrechtlichen Doktrin, die Ansicht vertreten dass bei Berechnung der Verjährungsfristen der Tag der Verjährung nicht mitgezählt werde und demnach bei den nach Jahren bestimmten Fristen als letzter Tag der Verjährung derjenige Tag des letzten Monats zu gelten habe, welcher durch seine Zahl dem Tage entspreche, in den das für den Anfang der Verjährungsfrist maassgebende Ereigniss falle.[42]) Das gleiche gilt auch für das Gebiet des Deutschen Reiches bei internationalen Transporten, da das Internationale Uebereinkommen über die Fristberechnung keine besondere Bestimmung trifft und daher in dieser Richtung das einschlägige Landesrecht, für Deutschland also das deutsche Handelsrecht, zur Anwendung kommt.

Für die nach der deutschen Verkehrsordnung abgefertigten Sendungen wird die Frage künftig in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise geregelt sein, da der § 470 Abs. 1 des neuen deutschen Handelsgesetzbuches ausdrücklich bestimmt, dass die Verjährung der hier in Rede stehenden Ansprüche mit dem Ablaufe des Tages beginne, an welchem die Zahlung erfolgt ist. Dagegen wird bezüglich der internationalen Transporte für die vorwürfige Frage nach wie vor das einschlägige Landesrecht maassgebend sein, da in der dem Art. 12 Abs. 4 des Internationalen Uebereinkommens durch das Pariser Zusatzübereinkommen gegebenen Fassung der bisherige Ausdruck „vom Tage der Zahlung an“ beibehalten worden ist. Dieses einschlägige Landesrecht wird künftighin für das Gebiet des Deutschen Reiches das Bürgerliche Gesetzbuch sein, welches in den §§ 187 und 188 ebenfalls bestimmt, dass der Tag, in welchen das für den Anfang der Verjährung maassgebende Ereigniss fällt, also hier der Tag der Zahlung, bei der Berechnung der Verjährungsfrist nicht mitzuzählen sei.

9. Durch § 470 Abs. 2 des neuen deutschen Handelsgesetzbuches und Art. 12 Abs. 4 in Verbindung mit Art. 45 Abs. 4 der dem Internationalen Uebereinkommen durch das Pariser Zusatzübereinkommen gegebenen Fassung wird für die Rückerstattungsansprüche des Absenders oder Empfängers (nicht auch für die Nachforderungen der Eisenbahn) eine Hemmung der einjährigen Verjährungsfrist insofern vorgesehen, als die Zeit von der schriftlichen Anmeldung des Anspruches bis zur Ertheilung eines schriftlichen Bescheides und der Zurückstellung der Belege in die Verjährungsfrist nicht mit eingerechnet werden darf. Es fragt sich nun, bei welcher von mehreren Eisenbahnen der Rückerstattungsanspruch erhoben werden müsse, um die die Verjährung hemmende Wirkung zu haben. § 470 Abs. 2 des neuen Handelsgesetzbuches und Art. 45 Abs. 4 des Internationalen Uebereinkommens in der Fassung des Pariser Zusatzübereinkommens sprechen nur von „der Eisenbahn.“ Man wird aber nicht fehlgehen, wenn man annimmt, dass nicht die Erhebung des Anspruches bei irgend einer der am Transport betheiligt gewesenen Bahnen, sondern nur die Geltendmachung bei der nach den Ausführungen unter Nr. 5 zur Rückerstattung verpflichteten Bahn, also nur bei der Bahn, welche die zu viel berechneten Beträge eingehoben hat, geeignet ist, eine Hemmung der Verjährung herbeizuführen. Es wäre zu wünschen, dass in die neue Verkehrsordnung eine diesbezügliche genaue Bestimmung aufgenommen würde. Auch über die Berechnung der Zeit, während welcher die Verjährung ruhen (gehemmt sein) soll, können Zweifel entstehen. § 470 Abs. 2 und Art. 45 Abs. 4 l. c. bestimmen nämlich, dass die Verjährung gehemmt werden soll „durch die schriftliche Anmeldung des Anspruches (schriftliche Einreichung der Reklamation) bei der Eisenbahn“ und dass „der Lauf der Verjährungsfrist wieder beginnen soll mit dem Tage, an welchem die Eisenbahn ihre Entscheidung dem Anmeldenden (Reklamanten) schriftlich bekannt macht und ihm die der Anmeldung (Reklamation) etwa angeschlossenen Beweisstücke zurückstellt.“ Soll nun der volle Tag, an welchem die Anmeldung des Anspruches (die Reklamation) bei der Eisenbahn eingeht, bei der Berechnung der Verjährungszeit nicht mitgerechnet, der Tag dagegen, an welchem die Entscheidung der Eisenbahn dem Anmeldenden (Reklamanten) schriftlich bekannt gemacht wird, wieder voll gezählt werden?

Die Frage wird m. E. zu bejahen sein. Denn aus den Worten: „beginnt wieder mit dem Tage, an welchem .... bekannt macht“ geht unzweifelhaft hervor, dass der Tag der Zustellung des Bescheides in den Lauf der Verjährungsfrist mit eingerechnet, dass also die Hemmungszeit nicht a momento ad momentum berechnet werden soll. Daraus aber folgt, dass der Tag der Anmeldung des Anspruches bei der Berechnung der Hemmungszeit in seiner vollen Dauer mitgezählt, also in die Verjährungsfrist nicht eingerechnet werden muss.

10. Schliesslich wäre auch noch der Frage zu gedenken, ob und von welchem Zeitpunkt an die Eisenbahn aus den zu viel erhobenen Beträgen Zinsen zu vergüten habe oder solche aus den zu wenig eingehobenen Beträgen beanspruchen könne.

Die Verkehrsordnung und das Internationale Uebereinkommen[43]) enthalten hierüber keine Vorschrift; es haben daher die einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches und des Landesrechtes Platz zu greifen. Danach aber ist, soweit deutsches Recht in Frage kommt, zunächst zu unterscheiden, ob der Frachtvertrag, aus dem der Anspruch auf Nachzahlung oder Rückerstattung entstanden ist, ein beiderseitiges Handelsgeschäft war oder nicht. War er ersteres, — was immer dann der Fall sein wird, wenn der Absender den Frachtvertrag im Betriebe seines Handelsgewerbes abgeschlossen hat oder wenn der Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag im Betriebe seines Handelsgewerbes geschehen ist[44]) —, so sind von der Eisenbahn aus dem zu viel eingehobenen Betrage vom Tage des Empfanges des Betrages an und von dem Absender oder Empfänger aus dem zu wenig bezahlten Betrage von dem Tage an, an dem die Zahlung hätte erfolgen sollen, 6 % Zinsen zu entrichten.[45]) War der Frachtvertrag dagegen nur auf Seite der Eisenbahn ein Handelsgeschäft, so richtet sich ihre Verpflichtung, die zu viel erhobenen Beträge zu verzinsen, sowie die Höhe dieser Zinsen, ausschliesslich nach dem für sie geltenden Landesrechte, dagegen ihre Berechtigung, aus dem zu wenig erhobenen Betrage Zinsen zu fordern, nach dem einschlägigen Landesrechte, subsidiär nach Art. 287, 288 des Handelsgesetzbuches, wonach sie spätestens vom Tage der Mahnung an 6 % Zinsen verlangen kann. Künftighin wird sich für den Fall, dass der Frachtvertrag nur auf Seite der Eisenbahn ein Handelsgeschäft war, die Verzinsung der zu viel und zu wenig erhobenen Beträge einheitlich nach dem Bürgerlichen Gesetzbuche richten, da das neue Handelsgesetzbuch für diesen Fall keine Bestimmung enthält und daher nach Art. 2 des Einführungsgesetzes zum neuen Handelsgesetzbuch die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches zur Anwendung zu kommen haben. Nach dem letzteren aber werden die von der Eisenbahn zurückzuvergütenden oder die an

[42]) R.-O.-H.-G. Bd. III S. 130, 419; R.-G. Bd. 11 S. 44—48. Vergl. auch Motive zum I. Entwurf eines B. G.-B. Bd. I S. 283.

[43]) Art. 42 des Int. Ueb. bezieht sich nur auf die Schadensersatzansprüche.

[44]) Art. 273 Abs. 1, 274 Abs. 1 H.-G.-B., §§ 343, 344 des neuen H.-G.-B.

[45]) Art. 287, 289 H.-G.-B.; §§ 352, 353 des neuen H.-G.-B., jedoch nach letzterem nur 5 %.

dieselbe nachzuzahlenden Beträge vom Tage der Mahnung an mit 4 % zu verzinsen sein.[46])

[46]) §§ 246, 284, 288 B. G.-B.; die Bestimmung des § 641 Abs. 2, § 646 B. G.-B., wonach die Vergütung für das „Werk" vom Tage dessen Vollendung an zu verzinsen ist, findet zwar an sich auch auf den Frachtvertrag Anwendung (§ 631 Abs. 2 B. G.-B. und Motive zum I. Entwurf Bd. II S. 493, 507, 509); im vorwürfigen Falle aber dürfte diese Bestimmung hinsichtlich der nachzuzahlenden Beträge aus dem Grunde nicht zutreffen, da in der Nichteinhebung dieser Beträge seitens der Eisenbahn eine stillschweigende Stundung (§ 641 Abs. 2) zu erblicken sein dürfte. Ob in der Aufforderung zur Nach- oder Rückzahlung schon eine Mahnung liegt, ist quaestio facti; in der Regel wird dies allerdings der Fall sein; dagegen wird die Aufforderung zur Rückvergütung dann nicht als Mahnung anzusehen sein, wenn ihr die zur Legitimation des Rückforderungsberechtigten erforderlichen Schriftstücke, insbesondere der Frachtbrief oder das Frachtbriefduplikat sowie die etwa erforderliche Cession, nicht beigegeben sind (Motive zum I. Entwurf eines B. G.-B. Bd. II S. 59).

Das italienische Eisenbahnwesen in deutscher Beleuchtung.

Als Italien seine nationale Einigung vollzog, fehlte es daselbst an der wichtigsten Vorbedingung, diese Einheit auch wirthschaftlich herzustellen, nämlich an einem zweckmässig entwickelten Eisenbahnnetz. Die Schienenstrassen centralisiren und monopolisiren. Das hat seine grossen Schattenseiten. Diese Eigenthümlichkeit, die den modernen Verkehrsmitteln noch viel kräftiger innewohnt als den früheren, hat ihre dunklen Schattenseiten, aber vom Standpunkte eines Staates, der seine Bevölkerung zusammenfassen und zusammenschweissen will, bietet sie nur Vorzüge.

Bis zu Anfang der 60er Jahre war Italien nahezu eisenbahnlos. Nur in Piemont und in der Lombardei waren die Anfänge zusammenhängender Schienenverbindungen vorhanden, der Verkehr erfolgte überwiegend auf dem Seewege.

Auf Grund langer und eingehender Studien an Ort und Stelle seit dem Sommer 1861 hat der frühere Unterstaatssekretär im Reichspostamt, P. D. Fischer, unter dem Titel „Italien und die Italiener am Schlusse des 19. Jahrhunderts" ein inhaltsvolles Werk über die politischen, wirthschaftlichen und sozialen Zustände in Italien (Berlin 1899 bei Julius Springer, Preis 7 ℳ) veröffentlicht, das die deutsche Italienlitteratur wirklich bereichert. Denn soviel auch über Italien in deutscher Sprache geschrieben worden ist, gerade die politischen, wirthschaftlichen und sozialen Zustände des dem Deutschen Reich sympathischen und verbündeten Landes sind bisher verhältnissmässig am wenigsten berücksichtigt, ja weit über Gebühr vernachlässigt worden. Fischer bekundet in dem Buche eine vorzügliche Kenntniss dieser Verhältnisse und eine flüssige, anschauliche, wenn auch ein wenig allzu objektive und kühle Darstellungsart. Er behandelt u. a. die Dynastie, die Organisation der Staatsverwaltung, das Parlament, die Wehrkraft, die Finanzen, die Landwirthschaft, Industrie und Handel usw. und nicht zuletzt auch das Verkehrswesen. Einige Auszüge aus diesem Abschnitte mögen hier folgen zugleich als Beleg für die hohen Vorzüge des Fischer'schen Werkes, das dem intelligenten Italienreisenden ausgezeichnete Dienste leisten wird.

Für die italienischen Eisenbahnen, sagt Fischer, war es verhängnissvoll, dass sie wiederholt den äussersten Nothbehelf bilden mussten, um als Gegenstand der verschiedenartigsten Finanzoperationen den Zusammenbruch des Staatshaushaltes abzuwenden. Viermal ist das System, auf welchem ihr Eigenthum und ihr Betrieb beruhen, gründlich gewechselt worden. Die piemontesischen Staatsbahnen wurden 1864 an eine Privatgesellschaft veräussert; 1875 kaufte der Staat die grössten Eisenbahngesellschaften an, beliess ihnen aber den Betrieb; von 1878 bis 1885 haben die Bahnen im Staatsbetrieb gestanden; seit 1885 ist das noch gegenwärtig bestehende Vertragsverhältniss in Kraft, wonach der Staat den Betrieb seiner Bahnen an drei grosse Eisenbahngesellschaften verpachtet hat. Alle diese Veränderungen sind unter dem Druck dringendster finanzieller Verlegenheiten und zu dem Zwecke vorgenommen worden, das zu ihrer Abwendung augenblicklich nothwendige Geld zu beschaffen. Es ist kein Wunder, dass der Staat dabei sehr schlecht weggekommen ist und dass das Ergebniss aller dieser Transaktionen, der gegenwärtige Zustand des Eisenbahnwesens, niemand befriedigt.

Nach einer kurzen Darstellung des italienischen Eisenbahnnetzes kommt Fischer zu dem Ergebniss, dass Italien an Stelle seiner früheren Unwegsamkeit jetzt Verbindungen zwischen allen Theilen des Landes besitzt, die alle einigermaassen wichtigen Orte untereinander in Beziehung setzen und Rom, Neapel, Florenz, Genua, Turin, Mailand und Venedig vom Inlande wie vom Auslande auf zahlreichen und bequemen Schienenwegen erreichbar machen. Das politische Ziel, das den Italienern bei der Entwerfung ihres Eisenbahnplanes vorgeschwebt hatte, darf sowohl von nationalem Standpunkte als von dem der Völkerverbindung im Wesentlichen als erreicht gelten. Man kann eher behaupten, dass mit der Erbauung mancher Bahnen, namentlich in Kalabrien und anderen Regionen Süditaliens, über das zur Zeit vorliegende Verkehrsbedürfniss nicht unerheblich hinausgegangen worden ist. Pessimisten meinen, dass sich unter diesen Bahnen verschiedene Linien befinden, die vorwiegend Wahlrücksichten ihre Entstehung zu verdanken haben und deren Ertrag die Betriebskosten nicht annähernd deckt. Immerhin darf nicht ausser Acht gelassen werden, wie arg die Verwahrlosung jener abgelegenen, von aller Kultur abgeschnittenen Landestheile gewesen ist, und wie dringend der Staat das Bedürfniss empfinden musste, sie aus den halbwilden Zuständen dieser Isolirung zu entreissen. Als dem König Friedrich Wilhelm I. vorgestellt wurde, dass die von ihm verlangten Poststrassen durch die littauischen und masurischen Wälder Zuschüsse erfordern würden, schrieb der sonst so sparsame Monarch an den Rand des Berichtes: „ich will haben ein Land das kultiviret sein soll", und liess sich in seinem Plane nicht stören. Damit können sich auch die Italiener trösten, wenn ihnen vorgehalten wird, dass sie eine oder die andere unrentable Bahn erbaut haben.

Die tüchtige Leistung ihrer Bahnanlage verdient um so mehr Anerkennung, als dabei nicht geringe Schwierigkeiten zu überwinden waren. Ein überwiegender Theil ihrer Bahnen trägt durchaus den Charakter von Gebirgsbahnen und ist mit Tunneln, Durchbrüchen, Ueberbrückungen wilder Bergströme, Steigungen und Kurven aller Art in grosser Anzahl versehen. Auch die Küstenbahnen sind nicht selten auf weiten Strecken durch das hart ans Meer herantretende Gestein durchgebrochen; die zahlreichen Tunnel der Rivierabahn folgen dicht hintereinander und ermüden das Auge des Reisenden nicht wenig durch den blitzschnellen unaufhörlichen Wechsel von nächtiger Finsterniss und grellem Sonnenlicht. Bei anderen scheinbar einfachen Linien bereitet die mangelnde Stabilität des Bodens die grössten Schwierigkeiten; in Toskana, in Apulien und in Kalabrien gleiten nach starken Regengüssen ganze Strecken des Mergellandes auseinander und nöthigen zu umfangreichen Wiederherstellungen. Unter den Tunnelanlagen sind die Gallerien des Giovipasses zwischen Genua und Turin, die im Renothal aufwärts von Bologna auf der Linie nach Florenz, der grosse Tunnel durch den Apennin auf der Strecke nach Foggia als besonders kostspielige Bauausführungen weltbekannt. Alle diese Umstände haben nicht blos die Erbauung der italienischen Bahnen

sehr beträchtlich vertheuert, sondern sie machen auch ihre Unterhaltung und ihren Betrieb kostspieliger als in anderen Ländern. Während auf den preussischen Staatsbahnen Steigungen von mehr als $^{15}/_{1000}$ nur 1,2 % der Gesammtstrecke einnehmen, beträgt dieses Verhältniss bei den Bahnen des Mittelmeernetzes 5,6 %, in Sizilien sogar 25,6 %. Tunnel, die bei den Mittelmeerbahnen 5,56 %, beim adriatischen Bahnnnetz 3,16 % der Linien ausmachen, kommen auf den preussischen Staatsbahnen nur 0,33 % vor.

Fischer gibt sodann einen kurzen Auszug der bestehenden verwickelten Eisenbahnverträge Italiens mit den drei Pachtgesellschaften und anerkennt, dass dadurch im Tarifwesen sowohl für den Personen-, als auch für den Frachtverkehr Einheitlichkeit erreicht und damit gegen den früheren geradezu chaotischen Zustand ein wesentlicher Fortschritt erzielt worden ist. Indessen hat der Staat bei dem wesentlichen Interesse, mit dem er an der Höhe des Rohertrages betheiligt ist, sich eine sehr starke Einwirkung auf Tarifänderungen vorbehalten, und seine üble Finanzlage hat bisher ausgereicht, um die Hoffnungen zu vereiteln, die man sich in der Eisenbahnkommission auf wesentliche Tarifherabsetzungen beim Privateisenbahnbetrieb gemacht hatte. Die Tarife sind nicht nur hoch geblieben, sondern durch die im Jahre 1894 eingeführten und neuerdings im Jahre 1898 erhöhten Zuschläge zu der Eisenbahntransportsteuer noch vertheuert worden. Man hat in einer amtlichen Schrift (Ad. Rossi, Spesa d'esercisio e quantità di personale delle principali reti ferroviarie italiane e di alcune reti estere. Roma 1897) berechnet, dass bei Zugrundelegung der italienischen Tarifsätze der Rohertrag der preussischen Staatsbahnen im Jahre 1894/95 statt 1 182 500 000 ℳ nicht weniger als 1 674 100 000 ℳ betragen haben würde.

Schliesslich bietet Fischer einige Ausblicke in die künftige Entwickelung der italienischen Eisenbahnen. Nach seiner Auffassung werden die Verträge spätestens bis zu dem ersten vorgesehenen Termin, d. h. bis zum Jahre 1905 gekündigt werden. Schon jetzt wird die Frage eifrig erörtert, wie die Verwaltung des Eisenbahnwesens künftig besser zu organisiren sein wird. Es ist bezeichnend, dass man in Italien von der Rückkehr zum Staatsbetrieb gar nicht spricht. Erfahrere Politiker halten sie schon deshalb für ausgeschlossen, weil es unmöglich sein würde, die Leitung des Eisenbahnwesens den durch den häufigen Ministerwechsel eintretenden Schwankungen und der Einmischung parlamentarischer Nebeneinflüsse zu entziehen. Praktiker und Theoretiker des Bahnwesens halten, soweit Aeusserungen vorliegen, auch jetzt noch an der Doktrin fest, dass der Staat sich nicht zum Eisenbahnunternehmer eigne; sie erwarten vielmehr das Heil von dem Wegfall aller staatlichen Beschränkungen der Privatunternehmer. Bei Berathung der Verträge von 1885 im Parlament hatten Gegner der Vorlage geltend gemacht, dass die Erfahrungen, die man bis dahin in Italien mit dem Staatsbetriebe gemacht hätte, nicht maassgebend sein könnten, um daraufhin ein Urtheil über den Staatsbetrieb überhaupt zu fällen; was man in Italien gehabt hätte, sei eine Parodie, eine Verleumdung des Staatsbahnbetriebes gewesen. Jetzt erklärt ein Italiener (P. Carmine, La questione ferroviaria italiana „Riforma sociale" Bd. VII, Seite 825 ff.) mit Seelenruhe, an Staatsbahnbetrieb sei gegenwärtig noch weniger zu denken als 1885, da die Illusionen, die man damals an die Staatsbahnen in Preussen und Ungarn geknüpft hätte, völlig verschwunden seien! Und der Leiter einer vom Staate subventionirten Privatbahn (Alfr. Cottrau, Il problema ferroviario „Nuova Antologia" September 1894) stimmt dieser Auffassung nicht nur bei, sondern stellt überdies zur Erwägung, ob der Staat nicht auch den Post- und Telegraphenbetrieb an Privatgesellschaften verpachten sollte. Wenn die Eisenbahngesellschaften diesen Betrieb mit übernehmen, so würde, meint Cottrau, der Staat ein Ministerium und viele Beamte sparen und etliche Millionen mehr verdienen. Angesichts der Erfahrungen, die der Staat gerade jetzt mit seinem Verdienst am Privatbetriebe der Eisenbahnen macht, meint Fischer, gehört ein robustes Vertrauen auf seine Gutmüthigkeit dazu, ihm noch weitere Verpachtungen anzurathen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preussisch-hessische Betriebs- und Finanzgemeinschaft.** Im Monat März d. J. ist auf den preussischen und hessischen Staatsbahnen eine Einnahme von 103 313 000 ℳ und gegen den März 1898 eine Mehreinnahme von 6 674 000 ℳ erzielt worden. Von dieser Mehreinnahme resultiren 2 978 000 ℳ aus dem Personenverkehre und 4 246 000 ℳ aus dem Güterverkehre, während die sonstigen Quellen ein Minus von 550 000 ℳ aufweisen. Die Gesammteinnahme seit Beginn des Etatsjahres (1. April) stellt sich auf 1 250 074 000 ℳ und ist um 71 309 000 ℳ höher als im Vorjahre; der Personenverkehr ergab eine Mehreinnahme von 22 622 000 ℳ, der Güterverkehr eine solche von 47 304 000 ℳ und aus sonstigen Quellen flossen 1 383 000 ℳ mehr als in derselben Zeit des Vorjahres.

— **Eisenbahnprojekt Gütersloh - Hövelhof.** Dem Kreise Wiedenbrück ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Gütersloh über Verl und Kaunitz nach Hövelhof ertheilt worden.

— Unter der Firma **Samlandbahn-Aktiengesellschaft** ist in Königsberg i/Pr. eine Aktiengesellschaft gegründet, welche die vollspurige Bahnverbindung von Königsberg nach Neukuhren, Rauschen und Warnicken herstellen wird.

— Die Generalversammlung der **westfälischen Landesbahn** genehmigte die Tagesordnung, wonach das Unternehmen eine weitere Ausdehnung erfährt auf den Bau und Betrieb der Linien a) von Sennelager nach Wiedenbrück, b) von Borken nach Burgsteinfurt mit Abzweigung von Stadtlohn nach Breden, c) von Beckum-Ennigerloh nach Münster; ausserdem wird sich das Unternehmen mit der Uebernahme des Baues und des Betriebes von Kleinbahnen für Rechnung dieser Kleinbahnunternehmungen befassen. Das Aktienkapital der Gesellschaft erfährt eine Erhöhung von 7 930 000 ℳ auf 16 600 000 ℳ.

— Am 1. Mai d. J. wird voraussichtlich die der Eisenbahnbetriebsdirektion in Mülhausen i/E. unterstellte, im Eigenthum des Reiches befindliche vollspurige **Nebenbahn von Mülhausen Nord nach Rixheim** mit Abzweigung nach Mülhausen Wanne für den Güterverkehr eröffnet werden. Die neuerbauten Strecken haben Anschluss einerseits in Mülhausen Nord (Station der bestehenden Bahn Lutterbach - Mülhausen Nord-Kanalhafen), andererseits in Rixheim, in Mülhausen Wanne bezw. Mülhausen Stadt (Stationen der Linie Strassburg - Basel). Neue Stationen sind an den betreffenden Strecken nicht hergestellt, dagegen treten in den Bezeichnungen und Abfertigungsbefugnissen der Stationen in Mülhausen insofern Aenderungen ein, als die ausser dem Bahnhof Mülhausen Nord bestehenden, bislang unter dem gemeinsamen Namen „Mülhausen i. Els." verstandenen Bahnhöfe Mülhausen (Stadtbahnhof) und Mülhausen (Wanne) die Tarifbezeichnung: „Mülhausen Stadt" und „Mülhausen Wanne" erhalten. Mülhausen Stadt wird für Stückgut und Wagenladungsverkehr geschlossen und nur noch dem Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Eilstückgutverkehr, Mülhausen Wanne dagegen dem Verkehr zollfreier Wagenladungen dienen, während auf Station Mülhausen Nord voller Güterverkehr (Eilgut, Stückgut und Wagenladungen) eingerichtet wird. Mülhausen Kanalhafen wird Ladestelle (Tarifstation Mülhausen Nord).

— In der bayerischen Abgeordnetenkammer nahm Ministerpräsident Freiherr v. Crailsheim am 20. d. Mts. infolge einer Aeusserung des Abgeordneten Dr. Jäger das Wort zu einer bedeutsamen, die **bayerischen Staatseisenbahnen** betreffenden Erklärung. Der Ministerpräsident führte aus: Einer der Herren Vorredner hat von einer unbilligen Uebervortheilung einzelner

Eisenbahnverwaltungen von Seite Preussens gesprochen. Von einer solchen kann nicht die Rede sein. Ich kann nur konstatiren, dass der Selbständigkeit der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen niemals, weder direkt noch indirekt, zu nahe getreten wurde. Die bayerische Eisenbahnverwaltung steht mit der preussischen auf freundschaftlichstem Fusse und es ist unser Bestreben, dieses Verhältniss zu unterhalten. In ein näheres Verhältniss zu Preussen zu treten, wie Hessen, dazu besteht bei der bayerischen Regierung im Einklang mit der Stimmung im ganzen Lande nicht die geringste Neigung. Es ist aber auch von Preussen nicht das geringste Anzeichen vorhanden, dass ein derartiges Verhältniss erwünscht oder angestrebt worden wäre.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monate März d. J. wurden bei einer Betriebslänge von 5 560 (März 1898 5 315) km 1 923 412 Personen und 1 551 055 t Güter befördert. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 2 853 652 ℳ, aus dem Güterverkehr 8 314 282 ℳ, aus dem Gepäckverkehr 164 373 ℳ, aus dem Thiertransport 217 853 ℳ, zusammen 11 550 160 ℳ (gegen 11 119 875 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres). Die Jahreseinnahme vom 1. Januar bis 31. März 1899 beziffert sich auf 30 563 996 ℳ (mehr gegen das Vorjahr um 1 401 254 ℳ).

— In der württembergischen Kammer der Abgeordneten kam anlässlich der Berathung der neuen Gehaltsordnung und der Behandlung von Petitionen um Gehaltserhöhungen auch die **allgemeine Revision der Gehaltssätze der Unterbediensteten und niederen Beamten der Verkehrsanstalten** zur Erörterung. Dabei erklärte der Präsident des Staatsministeriums Dr. Freiherr von Mittnacht, dass die Regierung überhaupt und insbesondere die Verkehrsanstaltenverwaltung gegenüber den niederen Beamten und Bediensteten von demselben Wohlwollen erfüllt sei, wie das hohe Haus, dass die Regierung die Leistungen, die Thätigkeit, die Pflichttreue der niederen Beamten und Bediensteten in allen Departements vollständig anerkenne und würdige und dass die Regierung und insbesondere die Verkehrsanstaltenverwaltung auch die Wünsche des unteren Personals nach Einkommensverbesserung im grossen ganzen durchaus als berechtigt anerkennen müsse. Er sei aber der Meinung, dass mit Einzelaufbesserungen jetzt nicht mehr geholfen sei. Es sei eine allgemeine Revision der Gehaltssätze und zwar nach einem wohlüberlegten, durchdachten, das Ganze umfassenden Plan erforderlich und von dieser Revision können nach Anschauung der Regierung auch die Gehaltssätze der mittleren sowohl als auch der höheren Beamten nicht ausgeschlossen werden. Auch die höheren Beamten sollten nicht von einer Verbesserung ihrer mannigfach bedrängten Lage prinzipiell ausgeschlossen werden, und sie sollten auch nicht vertröstet werden auf eine Zeit, die niemals kommen werde, auf eine Zeit, in welcher die Staatseinnahmen nicht mehr schwankend und wechselnd sein werden. Die jetzige Gehaltsordnung sollte nach der übereinstimmenden Ansicht der Regierung und der Stände keine Gehaltsaufbesserungsvorlage sein. Zuerst müsse man da Hand anlegen, wo es gelte, einem Nothstand abzuhelfen, und dies treffe so ziemlich bei allen untergeordneten Beamten und Bediensteten des Landes zu. Aber im Wege von Einzelmaassnahmen, von Einzelaufbesserungen sollte das nicht geschehen. Eine Verbesserung nach einem bestimmten Plan sei weit vorzuziehen. Am Schluss seiner Ausführungen, die wir auszugsweise dem „Staatsanzeiger für Württemberg" entnehmen, erklärte der Ministerpräsident, die Regierung sei vollständig bereit, zu Gunsten des unteren Personals im ganzen Staatsdienst zu thun was in ihren Kräften stehe. So viel die Regierung annehmen dürfe, sei die Kammer der gleichen Meinung und er glaube, dass nichts im Wege stehe, bei der nächsten Etatsberathung schon mit der Durchführung eines wohlüberlegten, alle Kategorien umfassenden Planes zu beginnen und damit einen allgemein befriedigenden gerechten Zustand zu schaffen. Die Ausführungen fanden lebhaften Beifall. Der Staatsminister der Finanzen von Zeyer bemerkte hierzu u. a.: Die wohlwollende Aufnahme der Erklärungen des Herrn Ministerpräsidenten könne die Regierung nur mit Genugthuung erfüllen. Er weise nochmals darauf hin, dass die gegenwärtige Vorlage einer planmässigen Aufbesserung habe vorhergehen müssen.

— Ein prinzipiell bedeutsamer Fall bezüglich der Bestrafung bei **widerrechtlichem Ziehen des Nothsignals in den Eisenbahnzügen** kam am Bamberger Landgericht als Berufungsinstanz am 20. d. Mts. zur Verhandlung. Angeklagt wegen Uebertretung bahnpolizeilicher Vorschriften waren zwei Kaufleute. Die Angeklagten fuhren mit dem Schnellzug von Meiningen nach Lichtenfels; auf der Fahrt wurde die Nothbremse ohne Grund gezogen; der Lokomotivführer stellte auf Grund der unterbrochenen Staniolverkuppelung fest, dass die Bremse in dem von den Angeklagten allein benutzten Abtheil gezogen worden war. Die Angeklagten bestritten dies entschieden, kamen mit der Bahnpolizei deshalb in Konflikt und erhielten im Mandatswege 30 ℳ Geldstrafe. Hiergegen erhoben sie Einspruch. Am Amtsgericht Lichtenfels bekundete ein als Sachverständiger vernommener Bezirksingenieur, dass die Angeklagten ohne Zweifel die Nothbremse gezogen haben müssen, da eine Unterbrechung der Staniolverbindung sonst nicht möglich sei. Durch ein von den Anklagten beigebrachtes Sachverständigengutachten wurde konstatirt, dass diese Unterbrechung auch noch durch andere zufällige Einwirkungen möglich sei. Das Schöffengericht Lichtenfels schloss sich letzterem Gutachten an und sprach die Angeklagten frei. Das Landgericht bestätigte das freisprechende Urtheil. Die Sache dürfte indess, weil von prinzipieller Bedeutung, bis zur letzten Instanz zum Austrag gebracht werden.

— **Deutscher Eisenbahnverkehrsverband.** Am 1. Mai d. J. wird der 5. Nachtrag zur Kundmachung 4 des deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes, Ausführungsbestimmungen zur Anlage B der Verkehrsordnung, ausgegeben werden.

— Die durch die Blätter gehende Mittheilung, dass der **Präsident der königlichen Eisenbahndirektion Essen Todt** seine Entlassung aus dem Staatsdienste nehmen werde, um in den Vorstand der allgemeinen deutschen Kleinbahngesellschaft zu treten, ist zu bestätigen.

Präsident Todt steht seit Mitte der 60 er Jahre im Staatsdienste. Er war Anfang der 70 er Jahre als Regierungsassessor bei der Ostbahn in Bromberg und bei der Direktion der oberschlesischen Eisenbahn in Breslau thätig, wurde 1878 Regierungsrath und 1883 Direktor des Eisenbahnbetriebsamts in Breslau. 1884 wurde er Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinische), bei der er später zum Oberregierungsrath und Dirigenten der II. Abtheilung aufrückte. Am 1. April 1895, bei der Neuorganisation der Eisenbahnverwaltung, wurde er Präsident der Eisenbahndirektion in Essen.

Mit Herrn Todt verliert die preussische Eisenbahnverwaltung einen Beamten, der sich infolge seiner eminenten fachlichen Leistungen sowie seiner grossen persönlichen Liebenswürdigkeit nicht nur in Eisenbahnkreisen der allgemeinsten Werthschätzung erfreute.

— **Personalnachrichten.** Ernannt sind die preussischen Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Zachariae, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Magdeburg, Flender, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Lissa, Dietrich, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Inowrazlaw, Sigle, auftragsweise Mitglied bei der königlichen Eisenbahndirektion in Essen a/R., Seyberth, Vorstand der Betriebsinspektion 3 in Magdeburg, Hin, auftragsweise Mitglied bei der königlichen Eisenbahndirektion in Köln, Schugt, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Neuwied, Nöhre, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Osnabrück, Werren, Vorstand der Betriebsinspektion in Altena, Meyer, Vorstand der Betriebsinspektion in Emden, Wegner, Vorstand der Betriebsinspektion 2 in Glogau, Scheidtweiler, Vorstand der Betriebsinspektion in Elberfeld und Eggers, Vorstand der Betriebsinspektion in Aschersleben sowie die Eisenbahnbauinspektoren Becker, Vorstand der Maschineninspektion in Krefeld, Domann, Vorstand der Werkstätteninspektion in Lauban, Jahnke, Vorstand der Maschineninspektion 2 in Stettin, Leitzmann, Vorstand der Werkstätteninspektion in Erfurt, Bergemann, Vorstand der Werkstätteninspektion in Eberswalde, Neugebaur, Vorstand der Werkstätteninspektion in Kottbus, Grauhan, Vorstand der Werkstätteninspektion in Siegen, Cordes, Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte in Grunewald, Traeder, Vorstand der Werkstätteninspektion in Wittenberge, vom Hove, Vorstand der Maschineninspektion 2 in Münster i/W., Wehner, Vorstand der Maschineninspektion in Altena, Eckardt, Vorstand der Maschineninspektion in Elberfeld, Krause, Vorstand der Werkstätteninspektion in Betzdorf, Hoffmann, Vorstand der Maschineninspektion in Bremen und Patrunky, Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte 1 in Berlin, zu Regierungs- und Bauräthen, ferner der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Gelbcke, Vorstand der Betriebsinspektion 2 in Ratibor sowie die Eisenbahnmaschineninspektoren Hey, Vorstand der Maschineninspektion in Kreuzburg, Pulzner, Vorstand der Maschineninspektion in Nordhausen und Melcher, Vorstand der Werkstätteninspektion 3 in Breslau zu Eisenbahndirektoren mit dem Range der Räthe vierter Klasse.

Die Mitglieder der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen: Finanzräthe Donath und von Criegern sind zu Oberfinanzräthen, die Finanzräthe Larrass und Pagenstecher zu Oberbauräthen ernannt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Zuckertarife der österreichischen und ungarischen Bahnen und der Export.** Die Olmützer Handelskammer hat an den Eisenbahnminister eine Eingabe gerichtet, worin unter Anführung der thatsächlich erstellten Tarifsätze dargethan wird, dass die österreichische Zuckerindustrie, welche durch ihre Ueberproduktion auf den Export angewiesen ist, in ihren Exportbestrebungen nach dem Norden arg geschädigt wird durch tarifarische Sonderbegünstigungen, welche österreichische Privat- und Staatsbahnen russischen Zuckertransporten im Kartirungswege zugestehen. Die „Wiener Abendpost" schreibt hierüber: „Bei dem lebhaften Interesse, das die Oeffentlichkeit gerade gegenwärtig der Frage des österreichischen Zuckerexportes entgegenbringt, haben Mittheilungen hierüber auch den Weg in die Tagesblätter gefunden, jedoch in einer Form, aus der geschlossen werden könnte, dass es sich hier um eine von den österreichischen Eisenbahnverwaltungen dem russischen Zucker selbstständig eingeräumte Begünstigung handle, die dem österreichischen Produkte zum Nachtheile seiner Exportfähigkeit vorenthalten werde. Schon ein flüchtiger Blick auf die geographische Situation des russischen Zuckerexportes zeigt die vollständige Grundlosigkeit einer solchen Annahme. Das Gebiet Südwestrusslands zwischen Dniester und Dnjepr, welches beinahe den gesammten für den Export bestimmten Zucker Russlands erzeugt, bringt seine Waare zum weitaus überwiegenden Theile über die Ostseehäfen und die Häfen des schwarzen Meeres auf den englischen Markt, und nur für einen kleinen, der österreichischen Grenze nahegelegenen Theil dieses Gebietes kommt neben den angegebenen Routen auch der Weg durch Oesterreich über die Elbeumschlagsplätze in Frage. Wollten nun die österreichischen Bahnen auf diese ihnen nach der geographischen Lage zufallenden Transporte nicht verzichten und dieselben nicht zwingen, im Bogen um die österreichischen Routen herum den Seeweg nach England aufzusuchen, so mussten sie sich natürlich entschliessen, die billigeren Frachtsätze des Seeweges auf ihre Linien zu übernehmen. Hätten sie dies nicht gethan, so würde der österreichische Export den russischen Zucker ganz in der gleichen Weise auf dem Londoner Markte getroffen haben, und der Effekt wäre nur der gewesen, dass die österreichischen Bahnen einen empfindlichen Einnahmenausfall zu beklagen hätten. Uebrigens ist das über den Elbeweg verfrachtete Quantum russischen Zuckers an und für sich sehr unbedeutend. Im Jahre 1898 sind von der gesammten Ausfuhr von 4 500 000 Pud über Odessa 1 300 000 Pud, über Nikolajew 160000 Pud, über Mlawa bezw. Danzig 600000 Pud, über Grajewo bezw. Königsberg 450 000 Pud verfrachtet worden, während sich das über Oesterreich und den Elbeweg beförderte Quantum auf insgesammt 183 000 Pud belief. Aber auch wenn man den von den Interessenten so sehr angefochtenen Einheitssatz von 0,175 ₰ für 100 kg ins Auge fasst und mit den für den österreichischen Zuckerexport gemachten Zugeständnissen vergleicht, so ergibt sich, dass die österreichischen Bahnverwaltungen auch für mährischen Zucker im Exporte über Triest Frachtsätze bewilligt haben, welche bis zum Einheitssatze von 0,22 Heller gleich 0,185 ₰ heruntergehen, ein Beweis, dass die österreichischen Bahnen das, was ihnen für den Transit russischen Zuckers nur durch die Konkurrenz der ausländischen Routen aufgedrungen wurde, dem heimischen Produkte bis auf eine geringfügige Differenz bereits aus freien Stücken zugestanden haben. Der Werth dieser Begünstigung wird erst in das rechte Licht gerückt, wenn man bedenkt, dass auf den deutschen Bahnen trotz vielfacher Bestrebungen der deutschen Zuckerindustriellen auf Einführung der österreichischen Tarifirung der Zucker im Exporte nur nach Spezialtarif I, d. i. mit dem Einheitssatze von 0,45 ₰ tarifirt. Ein weiteres Petit der mährischen Zuckerinteressenten ging schliesslich dahin, dass auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die auf den österreichischen Staatsbahnen bestehenden Ermässigungen für Zucker eingeführt werden mögen. Diese Frage erscheint durch das Ergebniss der jüngsten Verhandlungen mit der genannten Gesellschaft bereits in günstigem Sinne ausgetragen."

— **Desinfektion der Güterwagen.** Da anlässlich der im Vorjahre bestandenen Einschränkung des Güterverkehres an Sonn- und bestimmten Feiertagen auf den Linien der österreichischen Eisenbahnen die Wahrnehmung gemacht wurde, dass die Zuführung der entladenen Viehtransportwagen in die zugehörigen Desinfektionsstationen vielfach nicht so rechtzeitig erfolgen konnte, um die Wagendesinfektion innerhalb der im § 1 der Durchführungsverordnung zum Gesetze vom 19. Juli 1879, betreffend die Verpflichtung der Desinfektion bei Viehtransporten auf Eisenbahnen und Schiffen, normirten Frist von 48 Stunden nach der Entladung vornehmen zu können, hat das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Justizministerium bestimmt, dass während der Dauer der Einschränkung des Güterverkehres an Sonntagen und einzelnen Feiertagen diese Tage in die normirte Desinfektionsfrist nicht einzurechnen sind.

— **Die Bilanz der Südbahn.** Die Hauptergebnisse des Rechnungsabschlusses der Südbahn für das Jahr 1898 stellen sich im Vergleiche mit dem Vorjahre wie folgt:

	1898	gegen 1897	
	Gulden		
Erträgniss des Eisenbahnnetzes:			
Betriebsbruttoeinnahmen	48 502 741	+	1 040 152
Betriebsausgaben	22 141 767	+	1 034 538
besondere Ausgaben, Gebühren, Realsteuern, Wohlfahrtsausgaben usw.	1 744 452	+	142 019
Kote und Stempelgebühren für die 3 % Obligationen	740 983	+	10 054
österreichische Erwerbsteuer	3 872 745	+	503 742
ungarische Steuer sammt Zuschlägen	502 007	—	35 324
Verlust aus dem Betriebe der Lokal- und Pachtbahnen	48 074	—	199 580
Ueberschuss des Eisenbahnnetzes	19 452 710	—	415 296
Erträgniss der Hotelanlagen	231 452	+	20 707
Ertrag des Grazer Walzwerkes	263 932	+	67 239
Saldo der Zinsen und verschiedene Abrechnungen	121 226	—	365 795
Summe der Erträgnisse	20 069 362	—	693 104
Lasten:			
Verzinsung und Tilgung der Anlehen	27 335 641	+	163 949
Tilgung der Aktien	74 164	—	151 436
Ab: ungarische Annuität mit 240 000 fl.			
italienische „ „ 11 827 955 „	12 067 955		—
bleiben	15 341 851	+	12 513
Dazu: Wechselkursverlust	3 109 726	+	31 725
Summe der Lasten	18 451 577	+	44 238
Summe der Erträgnisse	20 069 362	—	693 104
Reinertrag	1 617 784	—	737 342
Davon sind zu verwenden:			
Abschlagszahlung auf den Kaufschillingsrest	723 505	—	34 868
Spezialreserve für die 3 % Prioritäten	527 909	+	1 379
zusammen	1 251 415	—	33 487
verfügbarer Ueberschuss	366 369	—	703 885
dazu Vortrag	18 152	—	8 728
Summe	384 521	—	712 583
Erforderniss für die Dividende	351 985	—	700 087
neuer Vortrag	32 536	+	14 384

Die Bruttoeinnahmen der Südbahn sind gegenüber dem Vorjahre bedeutend gewachsen. Dies gilt sowohl von dem Hauptbahnnetze als auch von den Lokalbahnen sowie den von der Südbahn betriebenen Nebenunternehmungen, den Hotelanlagen und dem Grazer Walzwerke. Die provisorischen Ausweise schlossen mit einer Mehreinnahme von 553 162 fl.; durch die definitiven Abrechnungen hat sich dieses Plus fast verdoppelt. Die Erhöhung der Einnahmen wurde aber durch die bedeutende Steigerung der Betriebsausgaben fast ganz absorbirt. Die Ursache der namhaften Ausgabenvermehrung liegt, abgesehen von den durch die Verkehrssteigerung hervorgerufenen erhöhten Kosten der Zugförderung und des Betriebes, vornehmlich noch in dem Anwachsen der Personalauslagen, welche selbst wieder eine Folge der neuen Vorschriften über die Erhöhung der Betriebssicherheit und des Umstandes, dass die Südbahn durch längere Zeit mit der Vermehrung ihres Personals zurückgehalten hatte, waren.

Die ausserordentlichen Ausgaben haben im abgelaufenen Jahre so bedeutende Erhöhungen erfahren, dass das Reinerträgniss durch dieselben zum grossen Theile absorbirt wurde. Die Steuer, welche der Südbahn für das Jahr 1898 vorgeschrieben wurde, übersteigt die vorjährige um 503 742 fl. Die Erhöhung der Steuer trifft allerdings nicht vollständig den Aktionär; ein Theil der erhöhten Steuer reduzirt nämlich die Kaufschillingsrate, welche die Südbahn zu zahlen hat, da erst jener Ueberschuss, welcher vom Bruttoerträgnisse nach Abzug der vollen staatlichen Einkommensteuer sammt staatlichen Zuschlägen und der Hälfte der nicht ärarischen Umlagen und Zuschläge verbleibt, zur Zahlung des Kaufschillings heranzuziehen ist. Das Erträgniss der Aktien wird dagegen vollständig von jener Hälfte der Landes- und Gemeindeumlagen belastet, welche vom Bruttoerträgnisse nicht in Abzug gebracht werden kann; dieselbe repräsentirt allerdings einen sehr bedeutenden Theil der gesammten Steuern. Die Zahlung auf den Kaufschilling stellt sich in diesem Jahre auf 723 505 fl. gegen 758 371 fl. im Jahre 1897. Zieht man von der Steuermehrleistung das Mindererforderniss für den Kaufschilling ab, so beträgt die effektive Mehrbelastung durch die Steuer noch immer etwa 468 576 fl. Die ungewöhnliche Höhe der Steuer erklärt sich einerseits dadurch, dass die Staatssteuer bei sämmtlichen zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteten Gesellschaften von 10 auf 10,5 % erhöht wurde, andererseits hat die Steuerbehörde die Abschreibungen nicht als Abzugsposten anerkannt. Würde es der Südbahn gestattet worden sein, die Kapitalsabschreibungen in Abzug zu bringen, wie dies in der Fassion geschehen war, so

würde überhaupt keine Erhöhung der Steuer gegenüber dem Vorjahre eingetreten sein. Die Südbahn hat den Rekurs gegen die diesbezügliche Entscheidung der Steuerbehörde ergriffen. Die Erhöhung der Steuer findet ausserdem zum Theile ihre Erklärung in der Bestimmung des neuen österreichischen Steuergesetzes, dass ein Viertel der auf ein Kronland entfallenden Steuerquote auf sämmtliche Gemeinden aufzutheilen ist, welche die Bahn durchzieht. Nun durchquert die Südbahn in den Alpenländern eine Reihe von Gemeinden, die sehr hohe Zuschläge einheben. Ueberdies wurden auch in gewissen Kronländern die Landeserfordernissbeiträge erhöht. Diese effektive Mehrbelastung durch die Steuer erhöht sich durch das Mehrerforderniss für Verzinsung und Tilgung der Anlehen, die Unfallversicherungs- und Pensionsfondsbeiträge, sowie für das Zinsenerforderniss der Markanleihe auf rund 870 000 fl. Diese Ziffer reduzirt sich andererseits durch eine Reihe von Posten, in denen sich gegenüber dem Vorjahre Mindererfordernisse gezeigt haben (insbesondere durch das Mindererforderniss für Aktientilgung), um rund 200 000 fl., sodass durch die angeführten ausserordentlichen Ausgaben im abgelaufenen Geschäftsjahre eine Mehrbelastung von rund 670 000 fl. eingetreten ist. Infolge dieser Mehrbelastung reduzirt sich der zur Verfügung stehende Ueberschuss (abzüglich der Dotation der Spezialreserve und der Abschlagszahlung auf den Kaufschillingsrest), welcher im Vorjahre rund 1 070 000 fl. betragen hat, auf 384 521 fl. (einschliesslich Gewinnvortrag). Hiervon erfordert die Auszahlung einer Dividende von 1 Frcs. pro Aktie 351 385 fl. Der Rest wird auf neue Rechnung vorgetragen.

— Auf der Tagesordnung der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der **österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft** steht nebst den üblichen Verhandlungsgegenständen auch ein Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur **Aufnahme einer Anleihe**. Es handelt sich um die Ermächtigung des Verwaltungsrathes, Prioritäten im Höchstbetrage von 60 000 000 fl. zu emittiren. Die Anleihe hat den Zweck der Bedeckung der in den letzten Jahren gemachten Investitionen und der Vorsorge für die in Zukunft noch zu gewärtigenden Investitionen. Die neue Anleihe soll 4 % sein und nach Maassgabe des eintretenden Geldbedarfes zum Verkaufe gelangen.

— **Wagenbestellungen der österreichischen Staatsbahnen.** Gegenüber der Meldung, dass das Eisenbahnministerium an die Nesselsdorfer und Simmeringer Wagenfabrik Wagenbestellungen für die Staatsbahnen im Betrage von etwa 2 000 000 fl. vergeben habe und dass die anderen Wagenfabriken, welche an dem Auftrage ebenfalls betheiligt sein sollten, erklärt hätten, wegen Arbeitsüberhäufung die Lieferung für die Staatsbahnen nicht übernehmen zu können, theilt die Firma Ringhoffer in Prag mit, dass an den diesjährigen Wagenbestellungen der Staatsbahnen im Betrage von 1 900 000 fl. als sechs österreichischen Wagenfabriken theilnehmen. Eine Erklärung, betreffend die Ueberhäufung mit Bestellungen, sei von der Firma Ringhoffer niemals abgegeben worden.

— Die normalspurige, 57,8 km lange Lokalbahn von Linz-Urfahr über Neufelden nach Aigen, die **Mühlkreisbahn**, steht seit ihrer am 18. Oktober 1888 erfolgten Eröffnung im Betriebe der Bauunternehmung Weidle, welche seinerzeit als Bauunternehmung Lazarini, Weidle und Breuling die Bahn gebaut hat und welcher der Betrieb auf die Dauer von 12 Jahren gegen Ueberlassung von zwei Drittheilen aller Roheinnahmen übertragen wurde. Da nun die Vereinigung des Betriebes mit jenem der Eisenbahn Linz-Urfahr empfehlenswerth erscheint, die Verwaltung der Mühlkreisbahn überdies das Verhältniss zu der derzeit betriebführenden Firma Weidle zu lösen wünscht, ist eine Uebernahme des Betriebes der Mühlkreisbahn durch die Staatseisenbahnverwaltung, und zwar für Rechnung des Staates, in ernste Aussicht genommen, welche möglicherweise zu einer Erwerbung der Bahn durch den Staat führen könnte. Hiermit hängt die jüngst vorgenommene kommissionelle Besichtigung der Mühlkreisbahn durch staatliche Organe zusammen, deren Zweck hauptsächlich darin bestand, ein Bild der im Falle der Betriebsvereinigung nothwendigen Investitionen zu erlangen.

— **Kleinbahnprojekt Berg Isel - Igels.** Das Eisenbahnministerium hat die Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des vom Magistrate in Innsbruck vorgelegten Detailprojektes einer schmalspurigen, mit Dampfkraft zu betreibenden Kleinbahn von der Station Berg Isel der Lokalbahn Innsbruck-Hall nach Igels die Trassenrevision und Stationskommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlungen anschliessend an dieselben die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens im Namen des Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Konzession in Kraft tritt.

— **Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit der Lokomotiven.** Im deutschen polytechnischen Verein zu Prag hielt Professor Stark einen Vortrag, in welchem er auf einen Umstand hinwies, der die Fahrgeschwindigkeit der Lokomotiven zu begrenzen geeignet erscheint. In Ergänzung eines von ihm im Vorjahre gehaltenen Vortrages über die Inanspruchnahme von Pleulstangen durch die Trägheitsreaktion untersuchte er nämlich die Wirkung der letzteren auf die Kuppelstangen der Lokomotiven. Bei der Eilzugsmaschine einer böhmischen Bahn erreicht die Inanspruchnahme der Kuppelstange durch die Trägheitswirkung allein bei den Zuggeschwindigkeiten von 60, 90, 115 (Probefahrt) km in der Stunde die namhafte Höhe von beziehungsweise 187, 413, 715 km für das Quadratcentimeter. Wird nun für die Gesammtinanspruchnahme eine gewisse Spannungsgrenze festgesetzt, so ergibt sich leicht jene Zuggeschwindigkeit, welche nicht überschritten werden soll. Für die aus Flussstahl hergestellten Kuppelstangen der erwähnten Eilzuglokomotiven zum Beispiel würde die als zulässig angenommene Höchstbeanspruchung schon bei etwa 130 km in der Stunde durch die Trägheitswirkung allein absorbirt werden, so dass für die eigentliche Kraftübertragung, selbstverständlich nur bei der geforderten Sicherheit, nichts mehr übrig bliebe.

— **Vertretung des Eisenbahnärars im Civilprozess.** In einer Rechtssache gegen das durch die Finanzprokuratur vertretene österreichische Eisenbahnärar wegen Schadenersatzes wurden die mit dem Abgesandten der Finanzprokuratur zur mündlichen Streitverhandlung erschienenen, mit gehöriger Vollmacht versehenen Beamten der Staatsbahndirektion von beiden Untergerichten als Partei nicht zugelassen, weil nur die Finanzprokuratur Vertreter des Eisenbahnärars sei. Der Oberste Gerichtshof hob jedoch die Urtheile der Untergerichte als nichtig auf und verwies die Sache an die erste Instanz mit dem Auftrage zurück, in einer neu anzuberaumenden mündlichen Streitverhandlung auch den von der Direktion der Staatsbahnen dem Vertreter der Finanzprokuratur beigegebenen Beamten das Abgeben mündlicher Erklärungen zu gestatten. Denn nach § 26 der Civilprozessordnung sei jeder Partei ganz ausnahmslos gestattet, in Begleitung ihres Bevollmächtigten vor Gericht zu erscheinen und daselbst neben diesem mündliche Erklärungen abzugeben. Der Grund hierzu sei augenscheinlich in der Wesenheit des mündlichen Verfahrens gelegen, in welchem nicht, wie im schriftlichen Verfahren, das Parteivorbringen des Gegners vorhinein bekannt ist und sonach jedem Streittheile die Möglichkeit gewährt sein müsse, jeden, auch den nicht vorhergesehenen Angriff sachgemäss zu beantworten, ohne die Verhandlung durch Erstreckungen zu beeinträchtigen, was jedoch nur dadurch erreicht werden könne, dass die Partei selbst an der Seite ihres Bevollmächtigten an der mündlichen Streitverhandlung persönlich theilnimmt und sofort nach Bedarf mit ihren Erklärungen eingreift. Es fehle nun an jedem Grunde, dieses Recht der persönlichen Theilnahme an der Prozessführung nur auf physische Streittheile zu beschränken, juristischen Rechtsträgern, namentlich aber dem Staate abzusprechen, da ja doch die Finanzprokuratur diesem gegenüber blos den Rechtsbeistand leistet und gleich jedem Advokaten darauf angewiesen ist, den Sachverhalt an berufener Stelle einzuholen. Diese Betheiligung könne selbstverständlich seitens des Aerars nur von den Fachverwaltungen durch ihre Angestellten ausgeübt werden; sie habe mit dem Wesen des Anwaltprozesses nichts gemein und könne also auch nicht in den Bestimmungen der Civilprozessordnung eine Einschränkung erfahren, da ja ungeachtet der Berechtigung solcher Angestellter, Erklärungen in der mündlichen Verhandlung persönlich abzugeben, von der Finanzprokuratur die eigentliche rechtsfreundliche Vertretung geleistet werden muss.

— Die den Uferstaaten zugegangenen Mittheilungen über die **Stromgebühren am Eisernen Thor** hatten, wie aus Budapest gemeldet wird, nur den Entwurf des Tarifes zum Gegenstand und nur auf diesen konnten sich die von einigen Uferstaaten eingeholten Erkundigungen beziehen. Die ganze Angelegenheit wird noch mannigfacher Auseinandersetzungen bedürfen, bevor überhaupt ein Beschluss über die Stromgebühren gefasst sein wird, da anlässlich der Uebertragung der Regulirung des Eisernen Thores an Ungarn bezüglich der Stromgebühren festgestellt worden, dass das Einvernehmen mit der österreichischen Regierung erforderlich sei und die Festsetzung des Tarifes von der Zustimmung des Ministeriums des Aeussern abhängig gemacht wurde, welchem die Genehmigung vorbehalten ist.

— Die **Oedenburger Handels- und Gewerbekammer** hat an den ungarischen Handelsminister in einer Eingabe die Zusatzbestimmung VIII a des § 61 des Betriebsreglements, laut welcher

zur **Einbringung von Frachterstattungsansprüchen** der Absender bezw. Empfänger berechtigt sei, je nachdem der eine oder der andere die Mehrzahlung an die Eisenbahn geleistet hat, dahin abzuändern ersucht, dass zur Einbringung von solchen Ansprüchen, ohne Rücksicht darauf ob die Mehrzahlung an die Eisenbahn von Seite des Absenders oder des Empfängers geleistet wurde, sowohl der Absender, als auch der Empfänger ohne Beibringung des in der Zusatzbestimmung VIII c des § 61 vorgesehenen Einverständnissschreibens berechtigt seien. Dieses Ansuchen wurde damit motivirt, dass im geschäftlichen Verkehre, insbesondere bei Getreide, Mehl und Holz, die Abwickelung der Frachtgeschäfte in der Weise erfolge, dass die Fracht zwar vom Empfänger bezahlt, mit derselben jedoch der Absender belastet wird, sohin gebührt die Mehrzahlung an Fracht dem eigentlichen Frachtzahler, d. i. dem Absender. In diesem Falle ist die Einholung der beregten Bescheinigung bezw. Cession, nicht nur mit Schwierigkeiten, sondern auch mit ungerechtfertigten Auslagen verbunden, da diese Bescheinigungen bezw. Cessionen einer skalamässigen Stempelpflicht unterliegen. Da die Mehrzahlungen lediglich auf ein Verschulden der Eisenbahnen zurückzuführen sind, so sollen nach Anschauung der Kammer in allen Rückvergütungsfällen die mit der Reklamation verbundenen Auslagen nicht den Parteien, sondern den Bahnen zur Last fallen.

— **Péagebetrieb auf der Strecke Brasso-Sepsi-Szt. György.** Durch die vor kurzem erfolgte Eröffnung des neuen ungarisch-rumänischen Bahnanschlusses Gyimes-Palanka gelangt ein Theil der Strecke der Háromszéker Vizinalbahnen zu einer besonderen Bedeutung. Die 32 km lange Strecke Brasso-Sepsi-Szt. György der genannten Vizinalbahnen bildet bekanntlich die Verbindung zwischen dem Hauptnetze der ungarischen Staatseisenbahnen und dem zur Ergänzung desselben bestimmten Székler Flügel Sepsi-Szt. György-Gyimes. Infolge einer zwischen den Verwaltungen der Vizinalbahnen und der ungarischen Staatseisenbahnen bestehenden Vereinbarung wird, wie der „Allgemeine Tarifanzeiger" mittheilt, die vermittelnde Strecke der Vizinalbahnen seitens der ungarischen Staatsbahnen gegen eine sehr geringe Vergütung für Gleiseabnützung im Péageverkehre benützt, wobei die Frachtberechnung unter Durchrechnung der Kilometer auf Basis des Baremes der ungarischen Staatsbahnen erfolgt. Dieser Umstand hat zur Folge, dass für Sendungen von Stationen der Háromszéker Vizinalbahnen nach Stationen der ungarischen Staatsbahnen die Frachtgebühren für gleich lange, ja sogar für kürzere Entfernungen sich höher stellen, als für Sendungen von Stationen der Székler Staatslinie. Die Differenz beruht in den bis Brassó anzurechnenden höheren Frachtsätzen der Háromszéker Vizinalbahnen. Es wäre daher von grossem Vortheile, wenn die Vizinalbahnen das Bareme der ungarischen Staatseisenbahnen übernehmen würden, und wenn zum mindesten die Strecke Sepsi-Szt. György-Brassó einen für die Beförderung von Wagen mit 15 t Ladegewicht geeigneten stärkeren Oberbau erhalten würden. In dieser Beziehung kann auf eine baldige günstige Lösung der Frage gerechnet werden, da schon derzeit zwischen den Vizinalbahnen und der Regierung einschlägige Verhandlungen stattfinden.

Hierbei muss als interessanter Umstand erwähnt werden, dass nach Fertigstellung der Székler Linie Csikszereda-Szászrégen eine ganz analoge Frage entstehen kann, da auch zwischen dieser Linie und dem Hauptnetze der ungarischen Staatsbahnen eine Lokalbahn — die Marosvásárhely-Szászrégener Vizinalbahnen — die Schienenverbindung bildet.

— Im ungarischen Abgeordnetenhause trat ein Abgeordneter bei der Verhandlung über die Vorlage, betreffend die erfolgte Konzessionirung der **Vizinalbahn Sillein-Rajecz**, dafür ein, dass das Haus diese Vorlage nicht zur Kenntniss nehmen möge, da diese Vizinalbahn zu denjenigen gehöre, welche blos Privatinteressen dienen. Speziell diese Bahn habe den Zweck, ein dem Ruin nahes Badeunternehmen zu retten. Redner habe aus der Gemeinde Rajecz eine Zuschrift erhalten, in welcher die Bewohner der Gemeinde Klage darüber führen, dass sie für diese Bahn 60 000 fl. beitragen müssen. Da diese Bahn die Verkehrsinteressen absolut nicht fördere, so bat der Redner das Haus, die Vorlage abzulehnen.

Der Handelsminister ertheilte die Aufklärung, dass diese Flügelbahn allerdings zur Verbindung mit dem Bade Rajecz diene; doch sei es sicher, dass die Entwickelung der ungarischen Bäder und Badeorte im allgemeinen Interesse liege und kein Privatinteresse bilde. Ueberdies durchziehe diese Bahn ein ziemlich fruchtbares Gebiet; sie berühre mehrere Gemeinden und gereiche auch jener Gegend zum Vortheil.

Was die Beitragsleistung betrifft, so sei es wahr, dass die Interessenten Stammaktien im Betrage von 200 000 fl. unterschrieben haben; der restliche Theil des 930 000 fl. betragenden Baukapitals hingegen werde nicht durch die Interessenten, sondern durch die Unternehmer aufgebracht. Die staatliche Beitragsleistung sei eine sehr bescheidene; aus zwei Quellen, nämlich unter dem Titel der Postbeförderung und aus dem Fonds zur Dotation der Vizinalbahnen, werde dieser Bahn ein Beitrag von 8,6 % gewährt; bekanntlich könne aus beiden Quellen ein Beitrag von je 10 % in Anspruch genommen werden.

Das Abgeordnetenhaus nahm hierauf den Bericht zur Kenntniss.

— **Zustellung von Gepäck in die Wohnungen der Reisenden seitens der Gepäckträger.** In letzterer Zeit mehrten sich die Fälle, in denen Fuhrwerksbesitzer und Dienstmänner darüber Beschwerde führten, dass die Gepäckträger der Eisenbahnen ohne Gewerbekonzession die Gepäckzustellung in die Wohnungen und von denselben zu den Bahnhöfen besorgen. Das Ministerium des Innern hat diesen Beschwerden unter der Voraussetzung stattgegeben, dass diese Gepäckzustellung ohne Haftung der Eisenbahn erfolgt. Es ist hierbei davon ausgegangen, dass das mit 1. Januar 1893 in Wirksamkeit getretene Betriebsreglement im § 37 (Abs. 2) bestimmt, dass, falls sich die Reisenden der auf einer Station zugelassenen Gepäckträger für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäcks nach und von den Abfertigungsstellen bedienen, dies ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung geschehe.

Hiernach erscheine der Transport von Reisegepäck nach und von den Abfertigungsstellen, wenn er unter der Verantwortung der Eisenbahnverwaltung erfolgt, wohl als ein Bestandtheil des Eisenbahnbetriebes und als solcher nach Art. V lit. e des Kundmachungspatentes zur Gewerbeordnung von den Bestimmungen der letzteren ausgenommen.

Hat jedoch die Eisenbahnverwaltung für die von den Eisenbahngepäckträgern besorgten Transporte die Verantwortung nicht übernommen, so trete der Reisende aus Anlass der fraglichen Dienstleistung nur mit dem betreffenden Gepäckträger, keineswegs aber mit der Eisenbahnverwaltung in ein Vertragsverhältniss und stelle sich der besagte, von den Gepäckträgern besorgte Transport des Gepäcks als eine gewerbliche Thätigkeit dar, welche nur auf Grund der im § 15 der Gewerbeordnung vorgesehenen Konzession betrieben werden könne.

— **Ablieferung von Fahrbetriebsmitteln an die ungarischen Staatsbahnen.** Im Monat März d. J. wurden an die ungarischen Staatsbahnen von der Staatsmaschinenfabrik acht Stück Lokomotiven zur Ablieferung gebracht. Durch diese Neueinlieferungen erhöhte sich der Bestand an Lokomotiven auf 2 330 Stück. Von der Maschinenfabrik- und Eisengiessereiaktiengesellschaft Ganz & Co., der Wagenfabrik Johann Weitzer in Arad, der ungarischen Wagen- und Maschinenfabrikaktiengesellschaft in Raab und der Schlick'schen Wagenfabrik- und Eisengiessereiaktiengesellschaft wurden zusammen 41 Personenwagen und 345 Güterwagen abgeliefert. Der Gesammtstand der Personenwagen erhöhte sich durch die vorbezeichneten Ablieferungen auf 6 486 Stück, jener an Güterwagen auf 51 398 Stück.

— **Wagenladungsverkehr der ungarischen Staatsbahnen.** Auf den Stationen der ungarischen Staatsbahnen wurden im Monat März d. J. 175 908 Wagenladungen Parteigut aufgegeben, um 4 126 mehr als im März des Vorjahres. An Getreide allein wurden 16 057 Wagen aufgegeben, um 50 % mehr als im Vorjahre. Von Beginn des Jahres bis Ende März wurden aufgegeben 493 612 Wagenladungen, um 50 % mehr als im ersten Vierteljahre 1898. Die grössten beförderten Mengen entfallen auf Holz (64 438), Kohle (63 219), Getreide (45 113) und Mehl (19 501).

Vereinsausland.

— Im Hinblicke auf die bevorstehende Pariser Weltausstellung sind die **Bestellungen auf rollendes Eisenbahnmaterial seitens der französischen Bahnen** so bedeutende, dass das Ausland zur Lieferung herangezogen werden muss. Die Orléansbahn bestellt jetzt 100 Lokomotiven und 1 500 Eisenbahnwagen, vor der Eröffnung der Weltausstellung lieferbar.

— Die italienische Mittelmeerbahn wird wegen Beendigung des Hauptreiseverkehres nach Mittel- und Süditalien den **Nord-Südexpress** auf der Strecke Mailand-Genua-Rom-Neapel einstellen. Die letzte Abfahrt des Zuges von Mailand nach Neapel findet am 21. April, die letzte Abfahrt von Neapel nach Mailand am 24. April statt.

Ferner werden ab 1. Mai die zwischen Mori und Riva (Gardasee) im Anschlusse an den Nord-Südexpress verkehrenden Züge der Mori-Arco-Rivabahn eingestellt und entfällt daher von diesem Zeitpunkte der Aufenthalt des Expresszuges in Mori.

— Die „Gazetta Ufficiale" veröffentlicht einen Erlass, welcher der **italienischen Mittelmeerbahn** gestattet, die **Sätze für Getreidetransporte** Genua-Schweiz, und zwar zu Lasten des Gewinnantheiles des Staates, zu ermässigen.

— Die Frage der **Verbindung des finischen Eisenbahnnetzes mit dem schwedischen** scheint der Verwirklichung nahe zu sein. Bis jetzt geht die Eisenbahn in Finland bis Uleaborg am oberen bottnischen Meerbusen hinauf, aber seit Jahren schon ist die Verlängerung bis Tornea an der schwedischen Grenze geplant. Ein hierauf sich beziehender Plan ist von der Oberverwaltung der Wege- und Wasserbauten geprüft und wird demnächst an den Senat gehen. Die Länge der Bahn ist 128 km, die Kosten werden auf 12 700 000 *M.* (finisch) berechnet, hierzu kommen noch 90 000 *M.* für eine Dampffähre über den Tornea-Elf. Der ganze Bau würde bis zum Herbst 1902 dauern, und die erwähnte Oberverwaltung schlägt vor, mit den Arbeiten am 1. Juni d. J. zu beginnen. Von allgemeinerem Interesse ist diese Bahn im Hinblick auf den Ausbau der schwedischen nördlichen Stammbahn, die jetzt bis Boden geht, wo sie die Lulea-Gellivarabahn kreuzt. Die nördliche Stammbahn wird gegenwärtig in der Richtung zur finischen Grenze fortgesetzt, und da auch der Bau der Ofotenbahn, die Verlängerung der Lulea-Gellivarabahn bis zum Ofotenfjord an der Westküste Norwegens, beschlossen worden ist, wird schliesslich eine Eisenbahnverbindung zwischen dem Inneren Russlands und der Küste des atlantischen Meeres geschaffen. („Voss. Ztg.“).

— In dem **Wettbewerb um Entwürfe zu neuen Bahnhofsanlagen in Stockholm** (vergl. Nr. 5, 10 und 14 Jahrg. 1898 d. Ztg.) waren zur festgesetzten Frist, den 31. Dezember v. J., im ganzen 14 Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht, welches noch den Geheimen Oberbaurath Wiesner in Berlin als betriebstechnischen Gutachter zugezogen hatte, hat dem Entwurfe „För staten och staden“ der Ingenieure C. O. Gleim in Hamburg und Eyde in Christiania einstimmig den ersten Preis von 12 000 Kr. zuerkannt. Den dritten Preis (4 000 Kr.) erhielt die Arbeit „Voran“ des Regierungs- und Bauraths P. Karsch in Essen a. d. Ruhr. Der zweite Preis konnte nach dem gleichfalls einstimmigen Urtheile der Preisrichter keinem der übrigen Entwürfe ertheilt werden; doch wurde der dafür ausgesetzte Betrag von 8 000 Kr. auf Vorschlag des Preisgerichtes mit Genehmigung der schwedischen Regierung zur Gewährung von zwei weiteren dritten Preisen zu je 4 000 Kr. verwandt, die den Entwürfen des Ingenieurs G. Osterhof in Cassel und des Ingenieurs L. Bösch in Zürich, Stellvertreters des Bahn-Oberingenieurs der schweizerischen Nordostbahn daselbst, zuerkannt wurden. Endlich haben die Preisrichter den Entwurf „Bredablick“ zum Ankauf empfohlen. Sämmtliche Beschlüsse des Preisgerichts sind einstimmig und im Einverständniss mit dem betriebstechnischen Gutachter, Geheimen Oberbaurath Wiesner, gefasst worden. Es handelt sich in der Hauptsache um folgende Arbeiten: Bahnhöfe in Stockholm (neun verschiedene) und ihre Verbindung untereinander sowie eine zweckmässige Trennung der einzelnen Arten des Verkehres; bessere Einführung der von auswärts kommenden Bahnen in Stockholm und endlich um mehrere neue Bahnen nach der Umgebung von Stockholm.

— **Elektrische Eisenbahn Stockholm-Sundbyberg.** In der letzten Sitzung der Gemeindevertretung in Solna wurde einstimmig das Anerbieten einer grossen deutschen Elektrizitätsgesellschaft angenommen, eine elektrische Bahn von Solna über Sundbyberg und Tomteboda bis zum Norderbahnhof in Stockholm unter gewissen Bedingungen auf eigene Kosten zu bauen. Sundbyberg und Umgegend sind in den letzten Jahren beliebte Sommeraufenthaltsorte der Stockholmer besseren Gesellschaft geworden. („Voss. Ztg.“).

— Der nächste Sommer wird, wie den Petersburger Zeitungen zu entnehmen ist, den **russischen Südostbahnen grosse bauliche Arbeiten** zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit derjenigen Zweiglinien bringen, die bedeutend erhöht werden sollen, und zwar namentlich diejenigen, auf denen Kohlen und Erze zum Versand gelangen. Ferner sollen die Knotenstationen in Abhängigkeit davon erweitert werden, wieviel neue Linien zu denselben führen, und endlich sollen alle Stationen zur bequemen Verladung von Militär hergerichtet werden. Es sind danach folgende Arbeiten in Aussicht genommen: Anlage von vier Verladestationen auf der Strecke Debalzewo-Swerewo und auf der Jelez-Waluisklinie, Anlage von vier neuen Verpflegungspunkten für das Militär und neuen Ausweichestellen auf freier Strecke, Erweiterung der Station Lisski und besonders der Station Zarizyn mit Rücksicht darauf, dass sich hier zwei neue Linien: die Ost-Donez- und die Tichorezk-Zarizynsche Linie vereinigen werden, die Erbauung einer Zweiglinie behufs direkter Verbindung der Station Zarizyn mit den Anlegeplätzen der Wolga, Anlage von Lagerplätzen für die Lagerung von Kohlen bei hohem und niedrigem Wasserstande der Wolga auf der sogenannten Ssoljänaja Pistan in Zarizyn und einige andere Arbeiten, welche sich infolge des Zusammentreffens mehrerer Linien an den Knotenpunkten als nothwendig erweisen. Ausserdem ist behufs Erhöhung der Transportfähigkeit der Südostbahnen in Aussicht genommen, das rollende Material der Bahn durch Ankauf von 11 Lokomotiven und 1 200 Güterwagen zu vermehren.

— **Bahnprojekt Jeisk (am asowschen Meer) - Kuschtschewka.** Abgelegen am östlichen Ufer des asowschen Meeres führt die Stadt Jeisk ein ziemlich trauriges Dasein, denn obgleich sie an einer geschützten Bucht liegt, die für einen Hafen sehr geeignet ist, so zieht sich der Verkehr dennoch nicht hin, weil dem Platze ein Anschluss an das Eisenbahnnetz fehlt, der von der Stadt nunmehr bereits seit 25 Jahren erstrebt wird, aber nie erlangt wurde, weil das Unternehmen finanziell nicht sichergestellt werden konnte.

Gegenwärtig scheint aber nun doch auch dieser bisher verlorene Posten seine Bahn bekommen zu sollen, nachdem die Wladikawkas-Eisenbahn sich bereit erklärt hat, den Bau der neuen Linie unter der Bedingung zu übernehmen, dass die Stadt Jeisk die Genehmigung erhält, zu Gunsten der Eisenbahn eine Hafenabgabe einzuführen bis zu 1 Kop. vom Pud der Jeisk passirenden Güter. In der Ministerialkommission, der die Begutachtung des Projektes oblag, wurde nun beschlossen: in Jeisk die Erhebung einer Hafenabgabe in Höhe von 1 Kop. pro Pud zu gestatten, unter der Bedingung, dass aus den Summen dieser Abgabe zu Gunsten der Wladikawskas-Eisenbahngesellschaft in den ersten 5 Jahren des Betriebes der Linie 120 000 R. im Jahr überwiesen werden, im 6. Jahre ist die Zahlung um 20 000 R., im 7. um weitere 20 000 R., desgleichen im 8., 9. und 10. Jahre zusammen um 20 000 R. zu verringern. Vom 11. Jahre an sind nur 60 000 R. im Jahre zu überweisen. Sobald die Wladikawkas-Eisenbahngesellschaft sich bereit erklärt, auf diese Bedingungen einzugehen, soll die Genehmigung zum Bau der Bahn, die von Jeisk bis Kuschtschewka (Station der Wladikawkasbahn) führen soll, ertheilt werden. Die Bahn wird 106 Werst lang werden und ein Baukapital von 2 700 000 R. in Anspruch nehmen.

Gleichzeitig mit der Erbauung der Eisenbahn ist eine Verbesserung des Hafens nothwendig, und diese Arbeiten werden nicht weniger als 1 000 000 R. erfordern; zu diesen Kosten wird übrigens die Stadt 320 000 R. von der Summe der in früherer Zeit eingegangenen Hafenabgaben hergeben. Die Einnahme der neuen Linie wird, besonders in den ersten Jahren nach Eröffnung derselben, zur Deckung aller Ausgaben nicht ausreichen und das Defizit wird auf annähernd 120 000 R. im Jahr berechnet.

Um diesen Ausfall decken zu können, soll die Wladikawkasbahn die obenbezeichneten Beträge aus den Hafeneinnahmen erhalten.

— Eine interessante Notiz bringt die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ über die **Roheinnahmen der Transkaspi-Eisenbahn.** Danach betrugen dieselben im Jahre 1889 2 578 724 R. 67 Kop. Die Länge der Bahn betrug damals 1 343 Werst, sodass eine Durchschnittseinnahme pro Werstbahnlänge von rund 1 920 R. erreicht wurde. Die Einnahmen stiegen aber von Jahr zu Jahr und betrugen im Jahre 1896 bereits 5 449 590 R. 46 Kop. Im Jahre 1897 wurden einige neue Strecken im Transkaspigebiete eröffnet, so dass die Bahn eine Gesammtausdehnung von 1 415 Werst erreichte. In diesem Jahre stiegen die Einnahmen auf 6 902 867 R. 27 Kop. und im Jahre 1898 sogar auf 7 216 712 R. 90 Kop., womit die Einnahmen für die Werstbahnlänge 5 100 R. erreichten.

Aus diesen wenigen Zahlen ergibt sich deutlich, wie sehr sich das Produktionsgebiet, seitdem die Bahn dem Betriebe übergeben ist, gehoben hat. Die Veröffentlichung dieser kurzen Notizen sind eine Folge des Uebergauges der Verwaltung der Bahn an das Ministerium der Verkehrsanstalten, denn so lange die Bahn zum Kriegsministerium ressortirte, erfuhr die Oeffentlichkeit nichts über deren Entwickelung.

— **Tariferhöhung und Staffeltarif für den Personenverkehr auf den japanischen Staatsbahnen.** Mit dem 16. März d. J. ist auf den japanischen Staatsbahnen ein neuer Personentarif in Kraft getreten, der im allgemeinen eine erhebliche Erhöhung der Fahrpreise, besonders für die weitaus überwiegende Zahl der kürzeren Reisen bedeutet, da er ausgesprochenermaassen dem Zwecke dienen soll, höhere Einnahmen aus den Staatsbahnen herauszuwirthschaften. Während der seitherige Tarifsatz unabhängig von der Entfernung in den drei Klassen im allgemeinen 1, 2 und 3 Sen*) für die englische Meile betrug, ist der neue Tarif in eigenthümlicher Weise für die zunehmenden Entfernungen nach abnehmender Skala abgestaffelt, so dass er im eigentlichen Sinne als ein Staffeltarif bezeichnet werden muss. Der Tarif beträgt in der III. Klasse für die englische Meile:

*) 100 Sen = 1 Yen = rund 2 *M.*

bei Entfernungen unter 50 Meilen . . . 1,5 Sen
„ „ von 50—100 Meilen . 1,3 „
„ „ „ 100—200 „ . 1,1 „
„ „ „ 200—300 „ . 0,9 „
„ „ über 300 Meilen . . . 0,8 „

Der Tarifsatz der I. Klasse beträgt für alle Entfernungen das Dreifache des Satzes der III. Klasse, während der Tarif für die II. Klasse durch Zuschlag von 75 % zu dem Satze der III. Klasse erhalten wird. Der Fahrpreis wird für jede beliebige Entfernung ermittelt durch Zusammensetzen der einzelnen Produkte aus den Tarifen der in Betracht kommenden Zonen mit den betreffenden Entfernungen, z. B. ergibt sich der Fahrpreis für eine Reise von Tokio nach Kobe — Entfernung 376 Meilen — in der III. Klasse zu:

$50 \cdot 1{,}5 + 50 \cdot 1{,}3 + 100 \cdot 1{,}1 + 100 \cdot 0{,}9 + 76 \cdot 0{,}8 = 400{,}8$ Sen,

wofür in diesem Falle 4 Yen gerechnet wird; in der I. Klasse beträgt demnach der Preis der Fahrkarte 12 Yen, in der II. Klasse $4 \cdot 1{,}75 = 7$ Yen, während die Sätze nach dem früheren Tarife in III. Klasse 3,76 Yen, also 24 Sen weniger, in II. Klasse 7,52 Yen, also 52 Sen mehr, in I. Klasse 11,28 Yen, also 72 Sen weniger betrugen.

Nach den thatsächlichen Verhältnissen, wonach in Japan zusammenhängende Reisen auf eine weitere Entfernung als 376 Meilen (zwischen Tokio und Kobe) im Bereiche des Staatsbahnnetzes gegenwärtig nicht möglich sind, ergibt der neue Tarif in der I. und III. Klasse auf alle Entfernungen eine Preissteigerung, die für die kürzeren Reisen bis zu 50 Meilen sogar 50 % beträgt; dagegen stellt sich der neue Tarif für die II. Klasse in der Zone zwischen 200 und 300 Meilen etwas niedriger als der alte; die Grenze liegt bei einer Entfernung von 288 Meilen, über diesen Werth hinaus wird der Fahrpreis nach dem neuen Tarife in der II. Klasse etwas billiger, als nach dem seitherigen. Das obige Beispiel für die Reise Tokio-Kobe zeigt eine Preisermässigung um 52 Sen, d. i. immerhin 6,9 %. Der Erfolg der Tarifänderung wird also aller Wahrscheinlichkeit nach der sein, dass die Frequenz der II. Klasse eine Steigerung erfährt, nicht nur — wie auch beabsichtigt — zur Entlastung der III., sondern auch zum Schaden der I. Klasse, die übrigens auf einzelnen japanischen Staatsbahnlinien schon jetzt überhaupt nicht mehr gefahren wird. Um dem Missbrauche vorzubeugen, dass Einzelreisen von kürzerer Entfernung nacheinander mit wiederholter Fahrtunterbrechung auf eine einzige zusammenhängende Fahrkarte von grösserem Bereich unternommen werden, ist die Gültigkeitsdauer der Fahrkarten festgesetzt: für die Zone zwischen 50 und 100 Meilen auf 2 Tage, zwischen 100 und 200 Meilen auf 3 Tage, zwischen 200 und 300 Meilen auf 4 Tage, über 300 Meilen auf 5 Tage, einschliesslich des Lösungstages; ausserdem sind Fahrtunterbrechungen überhaupt nur auf wenigen, ganz bestimmten Stationen gestattet, deren Namen auf den Bahnhöfen angeschlagen sind; bei jeder Fahrtunterbrechung auf einer anderen, als den ausdrücklich bezeichneten Stationen, verliert die Fahrkarte ihre Gültigkeit.

Man rechnet auf eine Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehre infolge der Tarifänderung um etwa 1 200 000 Yen für das Jahr. Es ist nicht zu verwundern, dass die verschiedenen Privatbahnen dem Beispiele der Staatsbahnen folgen und nunmehr auch ihrerseits mit Tariferhöhungen hervortreten.

Um einen Anhalt zur Beurtheilung der Fahrpreise zu geben, wie sie sich hiernach in Japan gegenwärtig stellen, und um den Einfluss der Preisstaffelung für die weiteren Entfernungen zu zeigen, sind nachstehend die Preise der Fahrkarten für die Strecken Tokio-Yokohama, 29 km, und Tokio-Kobe, 606 km, zusammengestellt, und für beide die rechnungsmässig sich ergebenden Einheitssätze für 1 km ermittelt:

Tokio-Yokohama		in Pfennig für 1 km
III. Klasse	0,27 Yen = 0,54 ℳ	1,86
II. „	0,47 „ = 0,94 „	3,24
I. „	0,81 „ = 1,62 „	5,60
Tokio-Kobe		
III. Klasse	4,00 Yen = 8,00 ℳ	1,32
II. „	7.00 „ = 14,00 „	2,31
I. „	12,00 „ = 24,00 „	3,96

Wie man sieht, beträgt der kilometrische Satz in allen drei Klassen für die Fahrt nach Kobe nur 71 % desjenigen für die Fahrt nach Yokohama. Es braucht nicht hervorgehoben zu werden, dass die für weitere Reisen gewährten Ermässigungen in der II. Klasse vorwiegend nur denen zu gute kommen, die berufsmässig zu weiten Reisen genöthigt sind.

Ein unmittelbarer Vergleich der hier gefundenen kilometrischen Sätze etwa mit den in Preussen geltenden Tarifen (4,6 und 8 ₰) würde, wie früher in dieser Zeitung eingehend erörtert*), leicht zu falschen Schlüssen führen, da hierbei noch andere wesentliche Faktoren mit in Betracht zu ziehen sind.

— **Ausschuss zur Untersuchung der Frage, betreffend die Verstaatlichung der japanischen Privatbahnen.** Auf Grund der im Unterhause des japanischen Reichstages angenommenen Resolution wegen Verstaatlichung der Privatbahnen, über die wir in Nr. 30 S. 509 fgd. d. Ztg. berichteten, hat die Regierung alsbald einen Ausschuss von 27 Mitgliedern zur Untersuchung der Frage eingesetzt, der — nach der englischen Uebersetzung — den etwas langathmigen Namen: „Railway Nationalisation Investigation Committee“ erhalten hat. Die einzelnen Mitglieder des Ausschusses sind durch kaiserliche Verordnung berufen; ihm gehören an, ausser fünf Mitgliedern des Ober- und sechs Mitgliedern des Unterhauses, der Verkehrsminister Viscount Yoshikawa als Vorsitzender, der Ministerialdirektor im Verkehrsministerium und Direktor des Eisenbahnamts Matsmoto, und von demselben Ressort der Unterstaatssekretär Dr. Furuichi, der vortragende Rath Inuzuka und der Sekretär Fujita; ferner die Unterstaatssekretäre des Finanzministeriums, des Kriegsministeriums und des Ministeriums für Landwirthschaft; weiter der Vertreter des Generalstabschefs und je ein Vertreter der Marine, des Legislative Bureau, des Rechnungshofes und des Ministeriums des Innern; endlich noch der Präsident der Bank von Japan und zwei andere angesehene Bankiers. In der ersten Ausschusssitzung, die bereits am 1. März v. J. unter dem Vorsitz des Verkehrsministers stattfand, wurde ein Unterausschuss gewählt, der folgende Punkte einer eingehenden Prüfung unterziehen soll: die Auswahl der zu verstaatlichenden Linien; die wirthschaftliche Lage der in Betracht kommenden Eisenbahngesellschaften; den Zustand der betreffenden Linien (Neubaustrecken, sonstige Meliorationsbauten, geschäftliche Aussichten); die Reihenfolge und den Zeitpunkt für die etwaige Ausführung der einzelnen Verstaatlichungen; Festsetzung des Kaufpreises und das bei der Verstaatlichung einzuschlagende Verfahren; die Uebernahme der Schulden, Anleihen und des Eigenthums der Gesellschaften; die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel und die Einwirkung dieser Maassnahme auf den Geldmarkt, ferner die Verwaltung der anzukaufenden Bahnen und endlich die Behandlung der Gesellschaftsbeamten der zu verstaatlichenden Privatbahnen. Der Ausschuss hat inzwischen bereits mehrere Sitzungen abgehalten und scheint sich einer emsigen Thätigkeit zu befleissigen. Man darf hiernach annehmen, dass es diesmal mit der Behandlung der in Rede stehenden Frage ernsthaft genommen werden soll, wenn nicht etwa inzwischen infolge eines neuen Kabinetswechsels wieder eine andere Partei zur Herrschaft gelangt, deren Interessen gegen die Verstaatlichung der Privatbahnen gerichtet sind.

— Die Handelskammer von Philippeville in Algerien hat in einer ihrer letzten Sitzungen einen Beschluss betreffs der **transsaharischen Eisenbahn** gefasst. Sie sprach sich dafür aus, dass die französische Regierung die Erbauung einer Eisenbahn über Philippeville, Biskra, Wargla, Amonid und Agadas nach dem Tschadsee begünstige, da dies die kürzeste und billigste Route und es für Frankreich von höchstem Interesse sei, sein afrikanisches Kolonialreich in zweckmässiger Weise durch eine Eisenbahn mit dem Mutterlande zu verbinden.

— Die Einnahmen der **Kongo-Eisenbahn** sind gegenwärtig weniger befriedigend. Die Märzeinnahmen ergaben 575 000 Frcs. Sie betrugen im Vorjahre noch zwischen 800 000 und 900 000 Francs monatlich und fielen im Januar d. J. auf 750 000 Frcs. und im Februar d. J. auf 475 000 Frcs.

— Der Plan einer **afrikanischen Süd-Nordbahn** (Kap-Kairo) gibt der „Magdeb. Ztg.“ zu folgendem Hinweise Anlass:

Das Rhodes'sche Projekt hat augenscheinlich viele Köpfe und Sinne verwirrt; es findet abergläubische Bewunderung und abergläubische Furcht. Die Bahn Kairo-Kapstadt müsste weitaus die längste werden, die es überhaupt auf dem Erdenrund gibt. Die russische Eisenbahn durch Südsibirien nach Wladiwostok ist rund 5 000 km lang, die Bahn von Newyork nach San Francisco weniger als 4 000 km. Dagegen liegt Kairo auf dem 30. Grad nördlicher Breite, Kapstadt auf dem 34. südlicher. Das sind — auch abgesehen von der abweichenden geographischen Länge — schon 64 Grad in der absoluten Luftlinie. Das heisst mehr als der sechste Theil des Erdenrundes! Das sind in der absoluten Luftlinie schon mehr als 7 200 km. Die wirkliche Trasse folgt natürlich der Luftlinie nicht, und so wird denn auch deren Länge auf 5 600 englische Meilen oder 9 000 km angegeben. In Wahrheit dürfte sie noch länger werden. Nun mache man sich einmal klar, was eine Eisenbahn von 9 000 km bedeutet. Schnellzugsgeschwindigkeiten sind natürlich im Innern Afrikas ausgeschlossen. Wenn dort gefahren wird, wie unsere

*) 1898, S. 1482.

gemischten Züge, so können die Reisenden froh sein. Rechnen wir 30 km auf die Stunde, so müsste 300 Stunden ununterbrochen gefahren werden, d. h. 12½ Tage, die Nächte eingerechnet, obwohl man diese zum Fahren auf den unbewachten Eisenbahnen gar nicht wird benutzen können. Nun fragen wir: welche Personen, welche Güter werden denn solche ungeheuerliche Bahnfahrt machen wollen? Personen von Europa kommen ja mit Dampfschiffen schneller, billiger und jedenfalls viel besser nach Kapstadt. Oder hält man es etwa für eine Vergnügungsreise, 12—24 Tage in der Gluth der afrikanischen Sonne ohne Unterlass im Kupee zu sitzen? Und welche Güter könnten denn nun wohl die Eisenbahnfracht auf eine so ungeheuere Strecke tragen, zumal wenn ihnen die wohlfeile Dampfergelegenheit zur Verfügung steht? Durchgehender Verkehr zwischen Aegypten und Kapland ist unbedingt ausgeschlossen. Also muss es der Lokalverkehr thun. Für ihn sind ja die nördlichen Strecken (von Kairo bis Berber) und die südlichen von Kapstadt bis Buluwayo theils hergestellt, theils gesichert. England will auch weiter bauen, dort bis Khartum, hier bis an den Tanganyikasee. Dann kommt aber die schlimmste Strecke. Zwischen dem Südende des Tanganyikasees und Khartum sind in der Luftlinie noch 2 700 km, und 900 km fallen davon auf das deutsche Gebiet. Diese 2 700 km werden so gut wie gar keinen Lokalverkehr haben. Die Zahl der Europäer ist minimal, und die Schwarzen werden wohl so bald das Eisenbahnfahren noch nicht lernen. Waaren aber haben die natürliche Tendenz, so bald wie möglich ans Meer zu kommen (oder umgekehrt). Vom Tanganyikasee nach Dar-es-Salaam sind in der Luftlinie 1 000 km. Will man sich auf den Waarenverkehr einrichten, so ist doch eine Bahn von Dar-es-Salaam nach den Seen ungleich vernünftiger (obgleich wir für ihre Rentabilität nicht eintreten möchten) als jenes blendende innerafrikanische Projekt. Die deutsche Strecke der Längsbahn würde so gut wie gar keinen Verkehr haben.

— Der belgische Konsul in Johannesburg theilt, laut „V. Z.“, dem Brüsseler Auswärtigen Amte mit, dass sich im **Transvaal** eine Gesellschaft **„Ermelo Spoorweg Maatschappij“** mit 7 500 000 Frcs. Kapital gebildet hat, um eine 120 km lange Eisenbahn von Ermelo nach Machadodorp zu erbauen. Die Kosten für den Bau, für die Einrichtung der Linie sind auf 15 000 000 Frcs. geschätzt.

— **Bahnbau Djibuti-Harar.** Bekanntlich besteht in Bezug auf die Eisenbahnverbindung Abessiniens mit der Küste ein alter Gegensatz zwischen den Engländern und Franzosen, die beide eine Verbindung mit Harar, der bisherigen Residenz Ras Makonnens, anstreben, die Franzosen von Djibuti, die Engländer von Berbera aus. Für beide Bahnstrecken ist Negus Menelik empfänglich, und kraft ihrer älteren Verbindung mit dem Herrscher Abessiniens haben die Franzosen einen Vorsprung vor den Engländern bekommen, indem sie die Linie Djibuti-Harar bereits praktisch in Angriff genommen haben. Aber sie stossen dabei auf sehr ernstliche Hindernisse, da die Dankali-Nunie, welche bisher den Frachtverkehr von der Küste bis nach Abessinien als einträgliches Monopol besessen haben, sich dem Bau der Bahn mit aller Kraft widersetzen. Auch neuerdings haben sie wieder die Arbeiter überfallen und zum Theil niedergemetzelt. Flüchtlinge erzählen, dass bisher erst 30 km der Bahn fertiggestellt werden konnten, und zwar der leichteste und ungefährlichste Theil, so dass noch 270 km fertigzustellen sind, die grosse Schwierigkeiten auch in Bezug auf die Bodengestaltung bieten. Nach englischen Blättern haben die angeworbenen italienischen und griechischen Arbeiter Djibuti wieder verlassen und die Arbeiten sind vorläufig eingestellt.

— **Eisenbahnarbeiterverhältnisse in Europa und Amerika.** Das Januarheft des amerikanischen Arbeitsamtes enthält eine ausführliche Monographie von W. E. Weyl, Professor an der pennsylvanischen Universität, über die Lage der Eisenbahnarbeiter in Europa im Vergleiche zu Amerika. Aus dem leider wenig übersichtlich gehaltenen Material ergibt sich, wie in der „Sozialen Praxis“ ausgeführt wird, dass die amerikanischen Eisenbahnarbeiter viel besser als die europäischen bezahlt werden, wogegen in Europa eine grössere Regelmässigkeit der Arbeit und gesicherteres Vorwärtskommen des Arbeiters dem Bahnbediensteten weit mehr zu statten kommt als in Amerika. Die Arbeitsverhältnisse werden nach Weyl's Untersuchungen wenig vom Umstande, ob Staats- oder Privatbetrieb, berührt, und ist die Verschiedenheit der Lohnhöhe in allgemeinen territorialen Unterschieden zu suchen. Am interessantesten sind Vergleiche zwischen europäischen und amerikanischen Lohnverhältnissen. Nach W. E. Weyl stellt sich der durchschnittliche Jahreslohn für alle Klassen von Arbeitern der preussischen Staatsbahnen auf 335 D.; die in den Werkstätten beschäftigten Arbeiter erhalten einen durchschnittlichen Jahreslohn von 256 D. und die Streckenarbeiter einen solchen von 182 D. (Diese Zahlen entsprechen den amtlichen Angaben. D. Red.) Der durchschnittliche Jahreslohn der Eisenbahnbediensteten in England, mit Ausschluss der höheren Betriebs- und aller Büreaubeamten beträgt 292,57 D. Dieselbe Klasse von Arbeitern steht sich in den Vereinigten Staaten auf durchschnittlich 545 D. im Jahre. Weiter ergibt sich, dass in England mehr als 36 % der dortigen 266 000 Bahnarbeiter nur einen Wochenlohn von 6,08—7,50 D. erhalten, während in Amerika die gleichen Arbeiter — die Bahnbediensteten mit Ausnahme von Büreau- und höheren Betriebsbeamten — einen viel höheren Wochenlohn erhalten: von den amerikanischen Arbeitern erhalten nämlich nur 21 % einen Mindestlohn von 7 D. die Woche, dies sind die Streckenarbeiter mit einem durchschnittlichen Tagelohn von 1,17 D. und deren Wochenlohn, als der niedrigste aller amerikanischen Bahnangestellten, einem Mindestwochenlohn von 2,43 D. für englische Bahnarbeiter gegenüber steht, die übrigen 79 % amerikanischer Eisenbahnarbeiter erhalten aber im Durchschnitt 12,42 D. pro Woche. Während nur 4 vom Tausend englischer Bahnarbeiter einen Wochenlohn von 12,17 D. haben, beziehen in den Vereinigten Staaten 780 vom Tausend einen Wochenlohn von 12,42 D. Zumeist stehen die Löhne der kontinentalen Bahnarbeiter noch weit mehr hinter jener der amerikanischen zurück. Nach Professor Weyl erhalten die Bahnarbeiter in Frankreich zu mehr als 4/5 weniger als 1 D. täglich und die Weichensteller in Belgien bekommen 45—60 Cts. (etwa 1,90—2,50 ℳ) pro Tag gegen einen Tagelohn von durchschnittlich 1,74 D. der Weichensteller in Amerika. Es sind dies Beispiele, die sich an der Hand des von Professor Weyl gesammelten Materials beliebig vermehren lassen.

— **Journalismus und Eisenbahnbau in Nordamerika.** Das „Newyork Journal“ hat, wie der „Standard“ meldet, einen neuen Zug in den modernen Journalismus hineingebracht, indem es Gelder zum Bau einer unterirdischen Eisenbahn zusammenzubringen versucht. Seine Leser haben kürzlich 2 600 000 D. gezeichnet, allein 15 000 000 D. sind nöthig. Das Blatt selbst hat 5 000 000 D. gezeichnet. Die „World“ ihrerseits erbietet sich 1 000 000 D. vorzuschiessen.

— In **Argentinien** erweitert sich das **Eisenbahnnetz** fortwährend. Im vorigen Jahre wurde die Buenos-Ayres Great Southern Bahn von der Station 25 de Mayo bis Guanimi und von Bahia-Blanca nach Fortin-Roca fertiggestellt, wo die Flüsse Negro und Limay zusammenfliessen. Letztere Bahn von einer Länge von 350 englischen Meilen erschliesst ein völlig neues Land, welches bisher nur spärlich bevölkert ist. Diese Bahnbauten sind berufen, gewaltige neue Bezirke jungfräulichen Landes unter den Pflug zu bringen und so die reichen Bodenerträge wie die Ausfuhr zu vermehren.

Allgemeines.

— **Oelen des Bahnkörpers zwecks Verminderung der Staubentwickelung.** Der bei den pennsylvanischen Eisenbahnen angestellte Ingenieur James H. Nichol hat sich Einrichtungen patentiren lassen, mittelst deren zur Vermeidung der Staubbildung durch die Züge die Benetzung des Bahnkörpers mit Oel bewirkt wird. Die Erfindung muthet auf den ersten Blick etwas überseeisch an, die „Q- und C-Gesellschaft“ indessen, die sich mit der Ausnutzung der Patente befasst, sucht darzulegen, dass sie nicht ohne praktischen Nutzen sei und ernstliche Beachtung wohl verdiene.

Für jeden Eisenbahnreisenden ist der Rauch der Lokomotiven und der von den Fahrzeugen aufgewirbelte Bettungsstaub eine wahre Plage. Der Staub macht es, auch wenn der Rauch des Lokomotivschornsteins nicht gerade die Richtung einschlägt, aus der der Zug herkommt, doch bei trockenem Wetter, und namentlich in der besten Jahreszeit, unmöglich, bei geöffneten Fenstern zu reisen, der Verunreinigung und Beschädigung der Wagenausstattung, die er verursacht, nicht zu gedenken. Thatsächlich ist die Frage der Staubbildung bei der Entscheidung über den Gebrauch von Kies, Sand und Kohlenstaub als Bettungsmaterialien nicht allein vom Standpunkt des Reisenden von Bedeutung. Eine staublose Bettung vermindert auch die Gefahr des Heisslaufens der Achsen und die Abnutzung der beweglichen Theile. Das Oel verhindert ferner das Wuchern von Unkraut, sowie das Ansammeln von Wasser und damit die Bildung von Eis in der Bettung, da die Niederschläge von öligem Boden nicht eingesogen werden und nach den Seitengräben abfliessen müssen, es trägt ferner zur Erhaltung der Schwellen bei. Verschiedene nicht unbeträchtliche Ausgaben der Bahnerhaltung kommen also in Wegfall. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika sind etwa 1 600 km Gleislänge dem Oelverfahren unterzogen worden und auf einer noch beträchtlicheren Strecke ist dessen Anwendung für die nächste Zukunft in Aussicht genommen. Jeder offene Bahnwagen kann mit der Sprengvorrichtung ausgestattet werden, während sich der Oelvorrath selbst in einem gewöhnlichen Behälter befindet. Am Sprengwagen entlang erstreckt

sich ein 10 cm weites Rohr, das an jedem Ende mittelst eines Gummischlauches an den Behälter angeschlossen werden kann. Ungefähr in der Mitte des Wagens leitet eine Zweigröhre das Oel nach drei anderen 5 cm weiten Röhren, von denen die eine quer unter dem Wagen aufgehängt ist und zum Besprengen der eigentlichen Bettung in Schwellenbreite dient, während die beiden anderen Röhren flügelartig derart an den Seiten des Wagens angebracht sind, dass sie, in waagerechte Lage herabgelassen, in Einschnitten die Böschungen noch 60—90 cm überragen. Sie haben an der unteren Seite Schlitze von 1,5 mm Breite und 8 cm Länge. Diese beiden Seitenröhren sind durch Schläuche drehbar mit der übrigen Leitung verbunden, so dass sie zwecks Regelung der Streuweite des Oels, der Breite des Planums entsprechend, heraufgezogen oder herabgelassen werden können. Zum Heben und Senken der seitlichen Streuröhren dienen Handräder, die von aufrechten Stäben getragen und durch Ketten mit den äussersten Enden der Röhren verbunden sind. Um die Röhren vor zufälliger Beschädigung zu schützen, sind sie nachgiebig gemacht. Das Ausfliessen des Oels aus den Röhren wird mit Hilfe eines 5 cm weiten Kennedy'schen Schieberventils geregelt, ausserdem sind in der Hauptleitung an beiden Enden des Wagens Kugelventile angebracht. Eine besondere Verbindung, die an das hintere Ende des Zuflussrohres angeschraubt werden kann, und an der drei mit Handbrausen versehene Schläuche von verschiedener Länge angebracht werden können, ist zum Besprengen solcher Theile des Bahnkörpers bestimmt, die von den bereits genannten Röhren nicht erreicht werden können. Das Herabfliessen von Oel auf die Schienen ist durch Schilde von 0,50 m Länge verhindert, die unter den Oelröhren die Schienen decken.

Die chemische Zusammensetzung des zur Besprengung benutzten Oels ist in den vorliegenden Berichten nicht angegeben; es ist nur erwähnt, dass das Oel nicht verseife, unbrennbar sei und einen leichten, unschädlichen Geruch verbreite, der wenige Tage nach dem Oelen der Bettung verschwinde. Gegenwärtig wird dieses Oel nur von der Standard Oil Company in Newyork geliefert.

Nach den bisherigen Erfahrungen sind für die erste Oelung eines Kilometers Gleis etwa 4 700 l Oel erforderlich. Bei der ersten Benetzung dringt das Oel bereits bis zu 10 cm, bei der zweiten und dritten bereits bis zur vollen Tiefe ein. Auf Strecken, die mit grosser Geschwindigkeit befahren werden, und auf denen völlige Staubfreiheit verlangt wird, sind alljährlich sich wiederholende fernere Besprengungen mit etwa einem Drittel der bei der ersten Behandlung verwendeten Oelmenge erforderlich. Kleinere Strecken, deren Staublosigkeit durch Schwellenwechsel fraglich geworden ist, können mit gewöhnlichen Giesskannen behandelt werden.

Das Oelen wird mit einem aus dem Sprengwagen, einem gewöhnlichen Behälterwagen für das Oel und einer Lokomotive, bestehenden Zuge ausgeführt, der Streckenabschnitte von 6,4 km in der Stunde zurücklegt. Die Lokomotive wäre zwar imstande, durch Pressluft oder Dampf das Auswerfen des Oels zu befördern, die Erfahrung hat jedoch gezeigt, dass das Oel auch durch die eigene Schwere genügend reichlich fliesst.

Die Kosten der für die erste Behandlung eines Kilometers Gleis erforderlichen Oelmenge belaufen sich, je nach der Fracht, auf 85—120 ℳ. Die weiteren Besprengungen stellen sich auf jährlich etwa ein Drittel dieses Betrages. Hierzu kommen die Ausrüstungskosten des Sprengwagens, die in den Berichten nicht angegeben sind, aber als unerheblich bezeichnet werden.

— **Ein heldenmüthiger Lokomotivführer.** Eine kühne That vollbrachte vor kurzem ein russischer Lokomotivführer. Unweit der Eisenbahnstation „Läss" der Ssamara-Slatoustschen Eisenbahnlinie verfielen — wie die Münchener „Allg. Ztg." berichtet — der Lokomotivführer eines Güterzuges und sein Gehilfe, sei es vor grosser Müdigkeit oder infolge von Schnaps, das ist bisher noch nicht festgestellt worden, in einen festen Schlaf, sodass der Zug vor der nächsten Station nicht hielt und zum Entsetzen der Stationsbeamten vorübersauste. Die Signale des Zugführers und der Schaffner blieben wirkungslos, und der Zug, der mit Stieren und Kühen beladen war, eilte in die Weite. Der Bestimmung gemäss musste der Zug auf der Station einen anderen Güterzug erwarten und durfte erst dann weiterfahren, da er dasselbe Gleis benutzt. Der Lokomotivführer des ihm entgegenkommenden Zuges begriff sofort die Situation und liess seinen Zug zurückgehen, obgleich er wusste, dass bald der Postzug kommen musste. Die Entfernung zwischen beiden Zügen wurde immer geringer. Die Schaffner beider Züge machten sich schon bereit, beim Zusammenstoss abzuspringen, der in der nächsten Minute erfolgen konnte. Im Augenblick der höchsten Gefahr — so lautet der Bericht über diese höchst merkwürdige Sache — sprang der Lokomotivführer des zurückgehenden Zuges ab, eilte dem heranbrausenden Ungethüm entgegen, sprang mit einem Satz auf das Trittbrett eines Wagens, kletterte zur Lokomotive und gab über die Schlafenden hinweg Gegendampf. Dann erweckte er mit Mühe den anderen Kollegen und setzte ihm schnell die Situation auseinander. Dank dieser kühnen That wurde ein grosses Unglück vermieden.

— **Die Vergebung englischer Lieferungsaufträge an amerikanische Industrielle** nimmt ihren Fortgang. Es gilt dies namentlich für Lokomotiven- und Brückenbauten. So ist neuerdings die Herstellung eines Viadukts auf der im Bau befindlichen birmanischen Eisenbahn an eine amerikanische Firma gefallen. Dieser Viadukt wird bei über 200 englische Fuss Höhe eine Länge von mehr denn 2 000 Fuss erreichen. Es ist also ein sehr bedeutender Profit, welcher infolge des Sieges der amerikanischen Konkurrenz dem englischen Gewerbefleisse entgeht. Die Lieferung muss in Rangun effektuirt werden, und auch die Montirung des Materials an Ort und Stelle ist der amerikanischen Firma zur kontraktlichen Pflicht gemacht. Bevor amerikanische und andere Auslandsfirmen zum Bewerbe zugelassen wurden, hatte die Regierung sich an die hervorragendsten englischen Brückenbauer mit dem Ersuchen gewandt, den Viadukt zu übernehmen und die bezüglichen Pläne und Bedingungen einzureichen. Aber niemand reflektirte auf das Geschäft, obwohl die Frist-, Preis- und Lieferungsbedingungen, die den englischen Firmen offerirt wurden, viel günstiger waren als die später von den Amerikanern eingegangenen. Letztere müssen überdies noch unter stiller Kontrole durch einen englischen Inspektor arbeiten und insbesondere muss der Brückenstahl alsbald nach seiner fabrikmässigen Herstellung sehr gründlichen Belastungs- usw. Proben unterworfen werden. Die nach Amerika für Rechnung der indischen und der afrikanischen Eisenbahnen (Ugandalinie) vergebenen Lokomotivaufträge belaufen sich auf etwa 100, während eine ungefähr gleiche Zahl von Lokomotiven seitens englischer Eisenbahngesellschaften ebenfalls in Amerika bestellt worden ist.

— **Die hundertjährige Wiederkehr der Erfindung des elektrischen Drahtes** wird Ende Mai und Anfang Juni in der Vaterstadt des Erfinders Volta, in Como, festlich begangen werden. Schon jetzt trifft man Anstalten, um die Feier zu einer imposanten, internationalen zu machen. Die französischen Telegraphisten leiten eine Sammlung ein, um dem genialen Erfinder in seiner Heimathstadt ein Denkmal zu errichten. Ein internationaler Telegraphisten- und Technikerkongress wird die Feier beschliessen und die Anwesenheit von Telegraphenbeamten aller Länder wichtige und neue wissenschaftliche Resultate zu Tage fördern. Volta hat an der Erfindung Galvani's angeknüpft und so eigentlich auf ganz einfache Weise — Erfindungen gehen ja fast immer auf einfache Weise vor sich — den elektrischen Draht erfunden. Aber welch imposante, ungeahnte Entwickelung hat diese Erfindung durchgemacht, eine Erfindung, welche uns mit dem raffinirtesten Luxus umgibt, welche unsere Wohnungen im elektrischen Lichte erstrahlen lässt, vermöge der wir uns auf weite Entfernungen — durch Telephon oder Telegraph — verständlich machen können, die schliesslich eine ganze Serie von Industriezweigen hat entstehen lassen, Industrieen, durch welche tausende von Arbeiterfamilien ihren Lebensunterhalt verdienen. Volta wurde von Napoleon I. wiederholt ausgezeichnet. Dieser ernannte ihn zum Professor an der Universität Pavia, später zum Senator unter gleichzeitiger Erhebung in den Grafenstand und dekorirte ihn schliesslich mit dem Orden der Ehrenlegion. Volta starb im Jahre 1829.

— Die in Amerika und in den westlichen Staaten von Europa schon seit langem bestehende Frage der **rascheren Beförderung von Telegrammen** ist nach dem „Pester Lloyd" durch die Erfindung zweier ungarischen Elektrotechniker, Pollak und Josef Virág, ihrer Lösung zugeführt. Durch dieses sehr interessante Verfahren, welches die Anwendung von nur ganz einfachen Apparaten erfordert, wird versichert, dass auf einer Leitung 7 000 Telegramme in der Stunde befördert werden können, während die Maximalleistung, die bisher in Amerika erreicht worden ist, 1 200 Depeschen in der Stunde ergibt. Die im Laboratorium der Pester Vereinigten Elektrizitätsaktiengesellschaft auf künstlichen, etwa 1 000 km entsprechenden Leitungen vorgenommenen Versuche sind abgeschlossen, so dass diese Gesellschaft behufs Verwendung der Erfindung in der Praxis die Ueberlassung einiger Telegraphenleitungen seitens der königlich ungarischen Telegraphenverwaltung angesucht hat, welches Ansuchen auch seitens der ungarischen Postverwaltung gewährt wurde. Wir geben diese Mittheilung wieder, ohne für ihre Richtigkeit einstehen zu wollen.

— **Unglücksfälle durch amerikanische Strassenbahnen.** Die amerikanischen Strassenbahnen übertreffen die der alten Welt bedeutend an Schnelligkeit. Das bringt natürlich für die Fussgänger grosse Unzuträglichkeiten mit sich. In den grossen amerikanischen Städten werden die Fussgänger offiziell gewarnt, sich unnöthigerweise auf dem Strassendamm aufzuhalten oder die Strassen, in denen Strassenbahnwagen fahren, nicht schräg, sondern im rechten Winkel, auf dem kürzesten Wege, zu über-

schreiten. Trotz aller Maassregeln ist die Zahl der Unglücksfälle durch Strassenbahnwagen unverhältnissmässig grösser als in Europa. In letzter Zeit sind aber immerhin Fortschritte zu verzeichnen; in Chicago hat die Zahl der durch Strassenbahnwagen auf den Strassen getödteten Personen sogar um 85 % abgenommen, seitdem die alten Systeme mehr und mehr durch das elektrische verdrängt worden sind, so dass das Halten schneller ausgeführt werden kann, besonders aber, seitdem eine neue Verordnung den Gebrauch eines Schutzapparates, des „fender", befohlen hat, der viel Aehnlichkeit mit dem bekannten Schutzgatter der amerikanischen Lokomotiven hat. In den beiden letzten Monaten sind durch die Strassenbahnwagen in den Strassen Chicagos nur drei Personen getödtet worden, während in derselben Zeit im Jahre 1898 acht Opfer verzeichnet wurden, und für das erste Halbjahr des Jahres 1898 durchschsehnittlich neun Todte im Monat gezählt wurden. Wenn erst alle Linien nach dem neuen Reglement ausgestattet sein werden, wird die Verminderung der Unglücksfälle wahrscheinlich noch mehr hervortreten.

Gerichtsentscheidungen.

— **Retentionsrecht der Eisenbahn nach Art. 313 des Handelsgesetzbuches.** Urtheil des Amtsgerichts Dresden vom 1. November 1898 in Sachen der sächsischen Staatseisenbahn gegen den Händler Schr. in D.

Für mehrere Sendungen Roheis, welche der Beklagte unter seiner eigenen Adresse von S. nach D. aufgegeben hatte, war zu wenig Fracht angesetzt und bezahlt worden. Der Klage auf Nachzahlung des Unterschiedsbetrages setzte der Beklagte ausser mehreren unerheblichen Einwendungen die Einrede entgegen, dass die Eisenbahn ihm eine spätere, mit der vollen tarifmässigen Fracht bezahlte Sendung Roheis wegen des für die früheren nachzuzahlenden Betrages vorenthalten und diese Sendung bis zur Auslieferung bei der herrschenden warmen Witterung so erheblich an Gewicht verloren habe, dass ihm ein die Klageforderung übersteigender Schaden erwachsen sei. Da die Eisenbahn kein Recht gehabt habe, die spätere Sendung wegen einer Forderung aus früheren Verträgen zurückzubehalten, beanspruche er wegen jenes Schadens von ihr Ersatz und rechne mit dieser Forderung gegen den Klageanspruch auf.

Die Eisenbahn bestritt, dass eine Zurückhaltung stattgefunden habe, der Beklagte habe vielmehr aus freien Stücken die Abnahme jener letzten Sendung verzögert.

Das Gericht verurtheilte den Beklagten nach dem Klageantrage mit folgender Begründung:

Die Klageforderung bestehe nach § 61 Abs. 4 und § 67 der Verkehrsordnung sowie nach allgemeinen Grundsätzen zu Recht. Allerdings könne der Beklagte von der Klägerin Ersatz desjenigen Schadens beanspruchen, der ihm durch die irrthümliche Berechnung der Fracht entstanden sei. Allein der Beklagte habe nicht behauptet, dass ihm ein solcher Schaden erwachsen sei.

Der Beklagte verlange vielmehr Ersatz desjenigen Schadens, der ihm durch die Ausübung eines Retentionsrechtes durch die Eisenbahn entstanden sei. Ein solcher Schadenanspruch komme ihm aber nach seiner eigenen Darstellung nicht zu. Habe die Eisenbahn, wie er behaupte, wegen der mit der Klage geltend gemachten Forderung die in Streit befangene spätere Sendung zurückbehalten, so würde zur weiteren Begründung des Schadenanspruches die Darlegung gehören, dass der Eisenbahn ein Zurückhaltungsrecht nicht zugestanden habe. Die Eisenbahn sei jedoch in der That berechtigt gewesen, zu retiniren. Beide Parteien seien im Rechtssinne Kaufleute, die Eisenbahn nach Art. 272 Ziff. 3 H.-G.-B., der Beklagte — als Eishändler — nach Art. 271 Ziff. 1 H.-G.-B. Die Geschäfte, aus denen die Eisenbahn die Klageforderung ableite, seien also beiderseitige Handelsgeschäfte (Art. 273 Abs. 1 H.-G.-B.). Das Retentionsrecht der Eisenbahn sei mithin nach Art. 313 Abs. 1 H.-G.-B, dessen Voraussetzungen im vorliegenden Falle allenthalben gegeben seien, begründet. Im besonderen sei die Klageforderung bei Ausübung des Retentionsrechtes fällig gewesen. Dass der Schuldner in Verzug sein müsse, verlange Art. 313 H.-G.-B. nicht.

Die Ausnahmebestimmungen in Art. 313 Abs. 2 griffen im vorliegenden Falle nicht Platz. Nach dem Frachtvertrage, durch den die angeblich zurückbehaltene Sendung in den Gewahrsam der Eisenbahn gelangt sei, habe dieser die Pflicht obgelegen, die Sendung von S. nach D. zu transportiren und dort dem Beklagten auszuhändigen. Die Anwendung des Abs. 2 des Art. 313 setze aber voraus, dass noch besonders vereinbart worden sei, in einer von dem Schuldner oder den Parteien bestimmten Weise mit der Sache zu verfahren. Dass eine solche besondere Vereinbarung getroffen worden sei, habe der Beklagte nicht dargethan.

Wenn aber hiernach der Eisenbahn ein Retentionsrecht zugestanden habe, so könne der Beklagte aus der Ausübung eines solchen Rechte auf Schadenersatz nicht ableiten. Die in Art. 315 H.-G.-B. festgesetzte Pflicht des Gläubigers, von der Ausübung des Retentionsrechtes dem Schuldner ohne Verzug Nachricht zu geben, habe die Eisenbahn nach der eigenen Darstellung des Beklagten erfüllt.

Bücherschau.

— R. Esser, Geh. Justizrath, **Die Neugestaltung der Aktiengesellschaften nach dem neuen Handelsgesetzbuch.** Berlin 1898. Verlag von J. Springer. 67 S. (1,20 ℳ).

R. Esser, Geh. Justizrath und F. Esser, Rechtsanwalt, **Die Aktiengesellschaften nach dem neuen Handelsgesetzbuch.** Berlin 1899. Verlag von J. Springer. 256 S.

Das am 1. Januar 1900 in Kraft tretende neue Handelsgesetzbuch bringt so einschneidende Aenderungen des geltenden Aktienrechtes, dass die Umgestaltung der Statuten der Aktiengesellschaften in vielen Fällen unvermeidlich ist. Da diese Aenderungen nicht nur die Rechtsverhältnisse der Gesellschaften, sondern auch in wesentlichem Umfange diejenigen der Aktionäre betreffen, muss ihre Kenntniss für sehr weite Kreise Bedürfniss sein. Ohne Eingehen auf Einzelheiten seien hier nur erwähnt die neuen Vorschriften über die Berechnung der Gewinnantheile der Vorstandsmitglieder (§ 237 H.-G.-B.), die Bekanntgabe der Tagesordnung für die Generalversammlung, die Ertheilung von Abschriften der Beschlüsse an die Aktionäre (§§ 256 ff.), die erweiterte Veröffentlichung der Bilanz in den Tagesblättern (§ 265), die Zusammenlegung von Aktien (§ 290) sowie die vielen Verbesserungen im Sinne des Genossenschaftsgesetzes und des Bürgerlichen Gesetzbuches.

Die erste der beiden Arbeiten, welche kurz nach Erlass des Gesetzes erschienen ist, soll dem Praktiker, insbesondere auch dem Nichtjuristen, zur Orientirung in den Neuerungen dienen. Unter Uebergehung aller weitergeltenden Bestimmungen stellt Verfasser von Artikel zu Artikel nur die geänderten und aufgehobenen Vorschriften zusammen und diesen die neuen gegenüber. Sämmtliche werden allerdings nicht wörtlich, sondern nur inhaltlich angegeben und unter Verwendung der Denkschrift zum neuen Handelsgesetzbuch die Neuerungen in ihrer Bedeutung erläutert. So lässt sich an der Hand dieses Leitfadens die Prüfung der Gesellschaftsstatuten auf ihre Rechtsbeständigkeit nach 1900 leicht und sicher durchführen.

Eine weitere Ausführung dieser Arbeit enthält der an zweiter Stelle genannte Kommentar zu den §§ 178—319 des neuen Handelsgesetzbuches, welche das Aktienrecht regeln. In den Anmerkungen zu den einzelnen Paragraphen ist in erster Linie auf die Erklärung des neuen Rechts, dann auf die Hervorhebung der Unterschiede gegenüber dem derzeitigen Gewicht gelegt. Daran schliessen sich Rechtsausführungen zu Streitfragen, zu dem Verhältnisse zum Bürgerlichen Gesetzbuche, seinen Neben- und anderen Reichsgesetzen, Gerichtsentscheidungen und Litteraturverweisungen. Auch dieser Kommentar ist nach Umfang und Anlage ein für die Verkehrs- und Handelswelt nicht weniger als für Juristen brauchbares Nachschlagebuch. Demgemäss zeichnet sich das Sachregister durch Ausführlichkeit aus.

— R. Esser, Geh. Justizrath, **Das Reichsgesetz, betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung in der vom 1. Januar 1900 ab geltenden Fassung.** Zweite Auflage. Berlin 1898. Verlag von J. Springer. 128 S. (2 ℳ).

Der handliche, für den praktischen Gebrauch der betheiligten Kreise geschriebene Kommentar gibt den jetzigen Gesetzwortlaut neben den durch das Einführungsgesetz zum neuen Handelsgesetzbuch bewirkten, mit dem 1. Januar 1900 in Kraft tretenden Aenderungen wieder. Für die Uebergangszeit ist diese Nebeneinanderstellung von praktischem Werth. Die Anmerkungen sind knapp und leicht verständlich.

— von Rohr, Regierungsrath in Münster i. W., **Beschlusswidrigkeit des Abs. 1 des § 11 des Kleinbahngesetzes und die Wegeunterhaltungskonzession.** Berlin 1899. Verlag von Siemenroth & Troschel. 59 S. (1,20 ℳ).

In dem ganzen, 55 Paragraphen umfassenden Kleinbahngesetze hat keine Bestimmung der Auslegung solche Schwierigkeiten bereitet, als die Anordnung der Sicherheitsleistung des Bahnunternehmers für die Wiederherstellung der Wegebeschädigungen bei der Konzessionsertheilung. Der Streit ist durch den Zusatz im § 11 Abs. 1 hervorgerufen: „soweit diese (nämlich die Sicherheitsleistung) nicht bereits erfolgt ist." Die Kommentatoren des Gesetzes, Gleim und Eger, sind zu grundverschiedenen Auslegungen gelangt, ohne dass jedoch einer derselben eine befriedigende Lösung zu geben vermochte. Bei diesem

Stande der Sache erscheint vorliegende Arbeit für die Praxis von grosser Bedeutung. Verfasser behandelt die Gesetzvorschriften vom historischen Standpunkte aus: unter ausführlicher Heranziehung aller Gesetzmaterialien kommt er zu dem Schlusse, dass der bedeutungsvolle Zusatz auf eine nicht Gesetz gewordene, vorangegangene Bestimmung Bezug gehabt hat und durch ein Versehen bei der endgültigen Festsetzung des Gesetzwortlautes aufgenommen ist. Die Ausführungen sind so klar und überzeugend, dass diese neue Auffassung voraussichtlich die herrschende und damit der Rechtsstreit beendet sein wird. Bei Besprechung des Werkchens in der Kleinbahnzeitschrift (Aprilheft) hat sich Gleim bereits zu derselben Ansicht bekehrt.

— **Meyers Wegweiser durch den Harz.** Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien. Preis 2 ℳ.

Von diesem bekannten Reisebuche ist soeben die 15. Auflage erschienen. Die bei der 14. Auflage neu aufgenommenen Rathschläge für Radfahrer, welche, den Angaben über Eisenbahnen, Wagenfahrten und Fusstouren entsprechend, den einzelnen Routen hinzugefügt worden sind, haben eine bedeutende Erweiterung gefunden durch die Beigabe von Reiseplänen für Radfahrer im Harz. Den Freunden des Radfahrsportes wird diese Bereicherung sicher ebenfalls sehr willkommen sein. Auch ist in das Werkchen bereits die erst vor kurzem eröffnete Brockenbahn aufgenommen worden.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1683 vom 17. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Radstandsverzeichniss (abgesandt am 21. April d. J.).

Nr. 1692 vom 19. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Abänderung des Artikels 15 des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 21. April d. J.).

Eröffnung von Stationen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Der an der Linie Mulda-Sayda zwischen den Verkehrsstellen Voigtsdorf und Friedebach neu errichtete Haltepunkt Unterfriedebach wird am 1. Mai d. J. für den allgemeinen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Ostrowo-Skalmierzycer Eisenbahn.

In der Bestimmung unter B III 1 a unseres Lokaltarifs sind infolge Einführung des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter die Artikel:

Milch, Brot, frische Beeren, sowie frische Seemuscheln (im Verkehr von den deutschen Nordseehäfen) mit sofortiger Gültigkeit;

frisches Obst, auch Weintrauben (mit Ausschluss von Südfrüchten) und leer zurückgehende Milchgefässe mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J.

zu streichen.

Die Bestimmung unter B III 1 a erhält dann folgenden Wortlaut:

Bier (in Fässern) wird, wenn als Frachtgut aufgegeben, zu den einfachen Frachtsätzen als Eilgut befördert, soweit dies nach den Betriebseinrichtungen angängig ist.

Ostrowo, den 19. April 1899. (1137)

Der Kreisausschuss des Kreises Ostrowo.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft.

In der Bestimmung unter B III 1 a unseres Lokaltarifs sind infolge Einführung des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter die Artikel:

Frische und sterilisirte Milch, Brot, frische Beeren, sowie frische Seemuscheln, mit sofortiger Gültigkeit;

frisches Obst — auch Weintrauben (mit Ausschluss von Südfrüchten) und leer zurückgehende Milchgefässe mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J.

zu streichen.

Die Bestimmung unter B III 1 a erhält dann folgenden Wortlaut:

Bier (in Fässern) wird, wenn als Frachtgut aufgegeben, zu den einfachen Frachtgutsätzen als Eilgut befördert, soweit dies nach den Betriebseinrichtungen angängig ist.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft. (1138)

Die Direktion.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

In der Bestimmung unter B III 1 a unseres Lokaltarifs sind infolge Einführung des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter die Artikel:

Frische Milch, Brot, frische Beeren, sowie frische Seemuscheln, mit sofortiger Gültigkeit;

frisches Obst — auch Weintrauben (mit Ausschluss von Südfrüchten) und leer zurückgehende Milchgefässe mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J.

zu streichen.

Die Bestimmung unter B III 1 a erhält dann folgenden Wortlaut:

Bier (in Fässern) wird, wenn als Frachtgut aufgegeben, zu den einfachen Frachtgutsätzen als Eilgut befördert, soweit dies nach den Betriebseinrichtungen angängig ist.

Neustadt O/S., den 19. April 1899. (1139)

Die Direktion.

2. Eröffnung von Stationen.

Staatsbahnpersonenverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird der zwischen Reichenbach i. Schl. und Gnadenfrei gelegene Haltepunkt Niederpeilau für die Abfertigung von Personen eröffnet. Gepäckabfertigung findet vorläufig nicht statt.

In Niederpeilau werden die Züge 891, 893, 895, 897, 899, 905, 892, 894, 896, 898, 900, 904 anhalten.

Breslau, den 13. April 1899. (1140)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Mai 1899 wird die an der Bahnstrecke Jarotschin-Kreuzburg zwischen den Stationen Lenka und Pitschen gelegene Haltestelle Costau, welche gegenwärtig nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern und Leichen eingerichtet ist, auch für den Viehverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch fernerhin ausgeschlossen.

Posen, den 19. April 1899. (1141)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai 1899 wird die an der Bahnstrecke Lissa i/P.-Glogau zwischen den Stationen Driebitz und Glogau gelegene Haltestelle Glogischdorf, welche bezüglich des Viehverkehrs gegenwärtig nur für die Abfertigung von Kleinvieh in ein-

zelnen Stücken eingerichtet ist, für den allgemeinen Viehverkehr eröffnet werden.
Posen, den 19. April 1899. (1142)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Schliessung von Stationen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-gesellschaft.
Auflassung der Haltestelle Brza-Palanka.
Die Haltestelle Brza-Palanka wird mit heutigem Tage für den gesammten Passagier- und Güterverkehr aufgelassen.
Wien, 20. April 1899. (1143)
Die Direktion.

5. Aenderung von Stationsnamen.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Linie Leipzig-Dresden, zwischen den Verkehrsstellen Langenberg und Priestewitz gelegene seitherige Personenhaltepunkt Weissig unter der Bezeichnung
Weissig b. Grossenhain
als Haltestelle auch für den allgemeinen Güter- etc. und Viehverkehr eröffnet.
Die neuen Entfernungen für die Frachtberechnung sind in dem Nachtrage VI zum Kilometerzeiger für den Binnengüterverkehr vom 1. Oktober 1895 enthalten.
Im übrigen geben alle Güterverkehrsstellen die nöthige Auskunft; durch dieselben können auch Abdrücke des obigen Nachtrags bezogen werden.
Dresden, den 18. April 1899. (1144)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

6. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen.
Zufolge einer auf der Linie Maros-Illye-Lugos nächst der Station Kostej erfolgten Dammrutschung war der Eisenbahnzugverkehr vom 26. März bis zum 5. April 1899 eingestellt.
Budapest, am 15. April 1899. (1145)
Die Direktion.

7. Güterverkehr.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Mit Wirkung vom 20. April d. J. werden für Holzkohlen in Ladungen zu 10 000 kg im österreichisch - ungarisch-schweizerisch-südbadischen Güterverkehr folgende Frachtsätze eingeführt:
von Csáktornya nach Konstanz 227
„ Mármaros-Szigeth nach Konstanz 352
Cents für 100 kg.
Karlsruhe, den 21. April 1899. (1146)
Generaldirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.
Mit sofortiger Gültigkeit ist für den Wegebaumaterialien - Ausnahmetarif für Heckholzhausen (Kerkerbachbahn) im Verkehr mit Stationen der Main-Neckarbahn ein Anstossbetrag von 0,09 ℳ. für 100 kg an die für Kerkerbach bestehenden Sätze in Kraft getreten.
Näheres bei den Güterabfertigungen.
Darmstadt, den 21. April 1899. (1147)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main-Neckar-Eisenbahn.
Mit sofortiger Gültigkeit ist für Fürth i/O. mit Viernheim ein Ausnahmefrachtsatz für Steine in Kraft getreten.
Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.
Darmstadt, den 21. April 1899. (1148)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Am 1. Mai l. J. treten für die Beförderung von Gips in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Stühlingen und Thiengen einerseits und einigen Stationen der schweizerischen Nordostbahn andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen und unser Gütertarifbüreau.
Karlsruhe, den 21. April 1899. (1149)
Grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Die in den Heften 4 a (Bezirk Mainz), 5 a (Pfalz), 6 a (Baden), 7 a (Württemberg), 8 a (Bezirk Frankfurt a/M.) und 9 a (Main-Neckarbahn) des belgisch-südwestdeutschen Tarifs im Verkehr mit den belgischen Seehäfen für Gambir und Katechu bestehenden Ausnahmesätze kommen mit Geltung vom 15. April d. J. auch für den Artikel Kastanienholzextrakt zur Anwendung.
Strassburg, den 14. April 1899. (1150)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 15. April 1899 gelangt ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr, Theil II, zur Ausgabe. Derselbe enthält u. a. Abänderungen der besonderen Tarifvorschriften und der Ausnahmetarife sowie geringe Frachterhöhungen. Die letzteren werden jedoch erst vom 1. Juni 1899 ab wirksam.
Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.
Strassburg, den 14. April 1899. (1151)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.
Am 1. Mai d. J. kommt Nachtrag II zu unserem Lokaltarif zur Einführung. Derselbe enthält:
1. Berichtigungen,
2. neue Entfernungen für die Station Mühlhausen i/Th.
und kann von der Bahnverwaltung bezogen werden. (1152)
Mühlhausen i/Th., den 20. April 1899.
Der Vorstand.

Am 1. Mai 1899 gelangt für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der kgl. bayer. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahnaktiengesellschaft in München anderseits ein neuer Tarif zur Einführung.
München, den 20. April 1899. (1153)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Ungarisch - deutscher Holz- und Borkeverkehr.
Am 1. Mai d. J. treten in den Ausnahmetarifen A und B für Holz etc. zwischen den Stationen Eperjes der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Homonna und Szolyva-Harsfalva der königlich ungarischen Staatsbahnen einerseits und den Stationen Brandenburg a/H. und Stassfurt der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg, Finkenheerd der königlichen Eisenbahndirektion Berlin, Grube Vaterland der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg und Sprottau der königlichen Eisenbahndirektion Posen andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, die bei den vorbezeichneten Stationen zu erfahren sind.
Breslau, den 17. April 1899. (1154)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr.
Am 1. Mai 1899 wird die zwischen Runowo und Witoslaw gelegene Station Raygrod sowie die zwischen Mogilno und Tremessen gelegene Station Wiederau des Direktionsbezirks Bromberg, letztere Station indess nur für den Wagenladungsverkehr, in den Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr einbezogen. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf beiden Stationen ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird ferner die Station Klein-Bresa des Direktionsbezirks Breslau als Empfangsstation in den Aufnahmetarif 9 S (Schiffsbaueisen für binnenländische Werften) einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.
Elberfeld, den 18. April 1899. (1155)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frachtermässigung für Kartoffelsendungen.
Für die Zeit vom 21. April bis 30. Juni d. J. wird für den Versand von Kartoffeln von Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz nach Stationen des Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. sowie nach Station Bergfriede des Direktionsbezirks Danzig eine Ermässigung von 40 % der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) gewährt.
Die ermässigte Fracht wird sogleich bei der Abfertigung berechnet.
Kattowitz, 20. April 1899. (1156)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II Heft 1 und 3.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai wird Punkt 2 der besonderen Bestimmungen für die Anwendung des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Güter aller Art, inhaltlich deren die Anwendung dieses Ausnahmetarifs von seiten des Versenders im Frachtbriefe ausdrücklich verlangt werden muss, aufgehoben. Die Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 1 werden fortan auch ohne besondere Vorschrift angewandt.
Ferner ist in Position 7 der Serie A des Artikelverzeichnisses des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Eisen und Eisenwaaren (Seite 4 des Nachtrags II zu Heft 1 des Tarifs) hinter „Drahtlitzen“ mit Gültigkeit vom 1. Mai einzuschalten „Drahtgeflechte.“
Breslau, den 20. April 1899. (1157)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Theil II, Tarifheft 5.
Am 24. d. Mts. treten für die Beförde-

rung von Holz der Abtheilung b bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze in Kraft:

Nach	von	
	Budweis (k. k. österr. St.-B.)	Gratzen (k. k. österr. St.-B.)
	Pfennig für 100 kg	
Falkenstein	82	86

Dresden, am 20. April 1899. (1158)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch - schweizerisch - elsässisch-südbadischer Gütertarif,
Theil II vom 1. Juli 1891.

Am 1. Mai l. J. treten für die Beförderung von Kohlenelektroden (Kohlenröhren, Kohlenplatten, Kohlenblöcke für elektrolytische Zwecke) nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Nach Basel von	für Wagenladungen von	
	5 000 kg	10 000 kg
	Francs für 100 kg	
Dutzendteich	2,93	2,10
Nürnberg Centralbhf.	2,90	2,07
„ Ostbhf. . .	2,93	2,10
Röthenbach b. Lauf .	2,98	2,12

München, den 21. April 1899. (1159)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen

Königlich sächsische Staatseisenbahnen (normalspurige Linien).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden für die Beförderung von unverpackten Granitsteinen des Spezialtarifs III unter den in unserer Bekanntmachung vom 10. April d. J. aufgeführten Bedingungen folgende Ausnahmefrachtsätze im Rückvergütungswege eingeführt:

Nach Dresden-Neustadt Elbkai von
Elstra . . . . . 0,20 ℳ } für 100 kg.
Wiesa bei Kamenz 0,19 „ }

Dresden, am 22. April 1899. (1160)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen..

Westdeutsch - österr. - ungarischer Verband.
Tarif Theil II — Heft 1.

Am 1. Mai d. J. treten mit Gültigkeit bis zum Jahresschluss folgende Frachtsätze für Eis in vollen Wagenladungen in Kraft:

Von Kitzbühel k. k. Staatsbahn nach
Berga-Kelbra königliche Eisenbahndirektion Cassel . . . . 117 ₰
Cassel { Oberstadt, Unterstadt und Rangirstation } . . 112 „
Marburg a. d. L. . . . . 109 „
für 100 kg.

Der Frachtberechnung wird mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagen zu Grunde gelegt.

Breslau, den 20. April 1899. (1161)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-hessischer und Berlin-Stettin-hessischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Stockstadt a/M. des Bezirks Mainz in den Ausnahmetarif F. für Holzstoff und Holzzellstoff zur Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern einbezogen. Näheres ist bei den betreffenden Abfertigungsstellen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 20. April 1899. (1162)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1899 bis Ende des Jahres 1902 treten für die Beförderung von Cement und gebranntem Kalk in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einem Wagen im Verkehr zwischen Ludwigshafen a/Rhein und den Stationen Hüfingen, Neustadt i/Schw. und Ueberlingen besondere Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Güterstationen.

Karlsruhe, den 20. April 1899. (1163)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Im Tarife Theil II, Heft 1, zweite Abtheilung, vom 1. Juli 1893 wird der im Ausnahmetarif Nr. 7, für Eisenbahnschienen etc. vorgesehene Frachtsatz Ruhrort Rhein-Genf mit sofortiger Gültigkeit von 332 Cts. auf 305 Cts. für 100 kg ermässigt.

Karlsruhe, den 20. April 1899. (1163 a)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Sächsisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband, Verkehr mit Oesterreich, Tarifheft 4.

Am 1. Mai d. J. treten für die Beförderung von Kleie (auch Grieskleie, Erbsenschalenkleie und Gerstenkleie) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief neue ermässigte Frachtsätze von den Stationen Wien und Floridsdorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Korneuburg, Wien und Floridsdorf-Jedlesee der österreichischen Nordwestbahn, Wien und Stadlau der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, sowie Wien I (K. E. B.), Wien II (K. F. J. B.), Wien (Lagerhaus), Wien (Praterquai), Wien (Donauquaibhf.) und Nussdorf der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach

1. einer Anzahl Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen, einschliesslich der Stationen Leipzig und Plagwitz-Lindenau und
2. den Stationen Leipzig (Berliner, Eilenb., Magdeb. und Thür. Bahnhof), Leipzig-Eutritzsch und Plagwitz-Lindenau des Eisenbahndirektionsbezirks Halle an der Saale

in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 22. April 1899. (1164)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai l. J. gelangen für die Beförderung von Kohlenelektroden zur Elektrolyse und zu elektrischen Schmelzprozessen zwischen Nürnberg C. B. und Röthenbach b/Lauf einerseits, Bosna-Brod andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 21. April 1899. (1165)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Niederländisch - deutsche Eisenbahnverbände.

Am 1. Mai d. J. tritt der Verbandsgütertarif, Theil I, Abtheilung B in Kraft, enthaltend allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und ein alphabetisches Verzeichniss hierzu. Durch den Tarif wird der Abschnitt B nebst Anhang in dem Verbandsgütertarif Theil I vom 1. Januar 1893 und den zu demselben erschienenen Nachträgen aufgehoben.

Abdrücke des Tarifs sind durch die Güterabfertigungsstellen zu beziehen, welche auch nähere Auskunft ertheilen.

Elberfeld, den 21. April 1899. (1166)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch - südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die für die preussischen Staatsbahnen bis zum 31. August d. J. gültige Bestimmung, wonach für Sendungen von Gegenständen von mehr als 10,5 m Länge in Ermangelung langer offener Wagen andere offene Wagen unter frachtfreier Beistellung eines Schutzwagens gestellt werden, findet bis zum gleichen Zeitpunkte mit sofortiger Gültigkeit auch Anwendung auf den Verkehr mit den Stationen Ludwigshafen a/Rhein und Ludwigshafen am Rhein Giuliniwerk der pfälzischen Eisenbahnen.

Köln, den 21. April 1899. (1167)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 30. März d. J. wird zur Kenntniss gebracht, dass die in den neuen Gütertarif für den mitteldeutsch-linksrheinischen Verkehr (Gruppen V/VIII) vom 1. April 1899 aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden sind.

Köln, den 22. April 1899. (1168)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - ungarisch - russischer Grenzverkehr.

Einführung ermässigter Frachtsätze für Bettfedern (russ. Herkunft) von Brody (Bhf.) trs. nach Prag.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1899, bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899, gelangen für Transporte von Bettfedern (russ. Herkunft) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens:

a) 5 000 } kg für den Frachtbrief und
b) 10 000 } Wagen

von Brody (Bhf.) trs. nach Prag St. E. G. und Oe. N. W. B. nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

a) 669 } Heller für 100 kg.
b) 622 }

Für die Abfertigung vorstehender Sendungen sind die Bestimmungen des vom 1. August 1895 gültigen Tarifes, Theil II Heft 1 für den österr.-ungar.-russischen Grenzverkehr maassgebend.

Wien, am 20. April 1899. (1169)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Einbeziehung der Station Pommerensdorf in den Verband.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1899 ist die Station Pommerensdorf der königl. Eisenbahndirektion Stettin in dem vom 1. September 1896 gültigen Tarif, Theil II, Heft 1, bezw. in dem vom 1. August 1898 gültigen Tarif, Theil II, Heft 2 für den obenbezeichneten Verkehr, mit nachstehenden Frachtsätzen aufzunehmen:

Theil II, Heft 1. — Schnitttafel B.

Zwischen dem Schnittpunkte und	auf Seite 46						auf Seite 58		auf Seite 61			auf Seite 65				auf Seite 69			
				Spez.-Tarif			Ausn.-Tarif 2 B		Ausn.-Tarif 3			Ausn.-Tarif 4				Ausn.-Tarif 5			
	A 1	B	A 2	I	II	III	b	c	A	B	C	A		B		nach Russland		von Russland	
												a	b	a	b	a	b	a	b
Pommerensdorf .	270	217	217	191	164	122	225	188	122	109	—	217	164	164	122	212	183	270	244

Zwischen dem Schnittpunkte und	auf Seite 90									auf Seite 97				auf Seite 105			
	Ausnahme-Tarif 7									Ausn.-Tarif 8 A				Ausn.-Tarif 8 B			
	A I			A II			B			I		II		I		II	
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	b	c	b	c	b	c	b	c
Pommerensdorf .	—	146	122	—	114	95	—	146	122	146	122	131	109	146	122	131	109

Zwischen dem Schnittpunkte und	auf Seite 111						auf Seite 117				auf Seite 124		auf Seite 20 des Nachtrages I	
	Ausn.-Tarif 9						Ausn.-Tarif 10 B				Ausn. Tar. 13		Ausn.-Tarif 22	
	I			II			nach Russland		von Russland		a	b	Personenwagen etc.	Lokomotiven etc.
	a	b	c	a	b	c	a	b	a	b				
Pommerensdorf .	—	168	146	—	131	109	212	183	270	244	217	191	—	81,20

auf Seite 78—79: Ausnahmetarif 6 (für Eier) Stationstarif.

Nach	Von										
	Belzec transit			Brody (Bahnhof) transit					Czortków trans.*) und Husiatyn trans.		
	a	b	c	a	b		c		a	b	c
			10 000 kg		10 000 kg		10 000 kg				10 000 kg
							See-Exportverkehr				
	5 000 kg	10 000 kg	See-Export-verkehr	5 000 kg	I. Im allgemeinen	II. Für Sendungen von Slawuta und darüber	I. Im allgemeinen	II. Für Sendungen von Slawuta und darüber	5 000 kg	10 000 kg	See-Export-verkehr
	in Pfennig für 100 kg										
Pommerensdorf	542	467	—	565	485	462	—	—	656	553	—

Nach	Von													
	Nadbrzezie Landungs-platz trans.			Nowosielitza (Bahnhof) transit			Podwoloczyska (Bahnhof) trans. und Tarnopol transit*)					Sokal transit		
	a	b	c	a	b	c	a	b		c		a	b	c
			10 000 kg			10 000 kg		10 000 kg		10 000 kg				10 000 kg
										See-Exportverkehr				
	5 000 kg	10 000 kg	See-Export-verkehr	5 000 kg	10 000 kg	See-Export-verkehr	5 000 kg	I. Im allgemeinen	II.**) Für Sendungen von Schmerinka und darüber	I. Im allgemeinen	II.**) Für Sendungen von Schmerinka und darüber	5 000 kg	10 000 kg	See-Export-verkehr
	in Pfennig für 100 kg													
Pommerensdorf	491	424	—	650	548	—	601	514	479	—	—	543	469	—

Theil II, Heft 2 — Schnitttafel I b, auf Seite 31.

Kilometer	Vom Schnittpunkte nach	Eigenthumsbahn	A und B a Getreide etc.	A und B b Kleie etc.
			in Pfennig für 100 kg	
528	Pommerensdorf . . .	Stettin	244	191

Wien, am 19. April 1899. (1170)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Strassburger Strassenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 5. Juni 1899 tritt Nachtrag II zu unserem Lokaltarif in Kraft. Derselbe enthält neben einigen unwesentlichen Aenderungen des bestehenden Tarifs hauptsächlich die Aufhebung des Abschnittes III des Nachtrages I und die dadurch bedingte Ergänzung des Abschnittes II desselben Nachtrages.

Strassburg, den 20. April 1899. (1171)

Die Direktion.

Hähner.

Badische Lokaleisenbahnen, Aktiengesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird in den Lokaltarif
der Albthalbahn,
„ Bruchsal-Odenheim-Menzingener Eisenbahn,
„ Bühlerthalbahn
folgende besondere Zusatzbestimmung zu § 44 der Verkehrsordnung aufgenommen:

„Für die Desinfektion der Eisenbahnwagen, welche zum Transport von lebendem Geflügel verwendet sind, und der bei der Beförderung benutzten Geräthschaften werden die gleichen Gebühren erhoben, wie für die Desinfektion bei Beförderung von anderem Kleinvieh.“

Die in die Tarife aufgenommene gesetzliche Bestimmung ist gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Karlsruhe, den 15. April 1899.

Die Direktion. (1172H&V)

8. Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Aktivirung der Personen-Gepäck- und Eilgutexpedition in der Haltestelle Eichberg.

Am 24. April l. J. wird in der auf der Linie Wien-Triest zwischen den Stationen Payerbach-Reichenau und Klamm befindlichen Haltestelle Eichberg der selbständige Personen-Gepäck- und Eilgutdienst eingeführt.

Wien, am 20. April 1899. (1173)

Die Generaldirektion.

9. Generalversammlungen.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Gemäss §§ 26—29 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu der am

Dienstag, den 6. Juni d. J.,
Mittags 12½ Uhr

zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden 49sten regelmässigen Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Die Ausgabe der Eintrittskarten wird an dem bezeichneten Tage von 9 bis 11 Uhr in dem genannten Gebäude durch eine aus 2 Notaren bestehende Kommission bewirkt werden.

Behufs Erlangung von Eintrittskarten haben die Aktionäre entweder ihre Aktien selbst unter Ueberreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses der Ausgabestelle vorzulegen, oder derselben die Bescheinigungen über die erfolgte Hinterlegung der Aktien vorzuzeigen.

Zulässige Hinterlegungsstellen sind: die Hauptkasse der Gesellschaft zu Lübeck, ferner die Kassen der Berliner Handelsgesellschaft und der Deutschen Bank, sowie der Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft in Berlin, der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M., der Norddeutschen Bank und der Hamburger Filiale der Deutschen Bank in Hamburg.

Die Hinterlegung der Aktien muss bis zum 2. Juni d. J., Mittags 12 Uhr geschehen und zwar unter Einreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses in zwei Ausfertigungen, von denen die eine mit der Hinterlegungsbescheinigung dem Hinterleger zurückgegeben wird.

Formulare zu den Nummernverzeichnissen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben.

Vollmachten zur Vertretung von Aktionären sind bei Empfangnahme der Eintrittskarten abzugeben.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 7. Juni d. J. ab gegen Einlieferung des mit Hinterlegungsbescheinigung versehenen Nummernverzeichnisses und Quittungsleistung.

Tagesordnung der Generalversammlung:

1. Vorlage des Verwaltungsberichtes der Direktion, der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1898, sowie die Berichterstattung des Ausschusses über diese Vorlagen.
2. Genehmigung der Bilanz.
3. Neuwahl von fünf Ausschussmitgliedern an Stelle der turnusmässig ausscheidenden Herren Senator Bertling und Kaufmann Herm. Lange in Lübeck, Geheimer Regierungsrath a. D. W. Simon und Kommerzienrath Ernst Behrens in Berlin und Direktor Götting in Hamburg.

Verwaltungsrath, Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung, sowie die Revisionsbemerkungen des Ausschusses können von den Aktionären vom 23. Mai d. J. ab in unserem Verwaltungsbüreau eingesehen werden.

Lübeck, den 20. April 1899. (1174)

Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

10. Verdingungen.

Verdingung.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines Ueberladekrahnes von 20 000 kg Tragfähigkeit auf Bahnhof Aschersleben soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Maassskizze etc. und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen Einsendung von 1 ℳ. in Baar bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung eines Ueberladekrahnes für Bahnhof Aschersleben“

versehen zu dem auf

Donnerstag, den 4. Mai 1899,
Vormittags 11 Uhr

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1899. (1175)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 100 Stück Bettlaken, 50 Stück Deckenbezügen, 50 Stück Keilkissenbezügen, 1 875 Stück Handtüchern, 1 100 Stück Haarbesen, 225 Stück Bahnsteigbesen, 4 500 Handfegern, 675 Stück Schrubbern, 1 125 Stück Waschbesen, 125 Stück Wagenpolsterbürsten, 125 Stück Retiradenbürsten, 200 Stück Zinkeimer, 30 Stück Waschbecken, 160 Stück Kohlenkasten, 200 Stück Kohlenlöffel und 675 Stück Rohrkörbe (Koks- und Kohlenkörbe) für die königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 4. Mai, Vormittags 12 Uhr an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schönebergerufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ. baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagfrist bis 20. Mai 1899.

Berlin, den 20. April 1899. (1176)

Königliche Eisenbahndirektion.

11. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkaufe der im Bereiche der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz angesammelten alten Schienen und anderen Altmaterialien wird auf den 25. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr im Geschäftszimmer Nr. 61 der unterzeichneten Direktion Termin anberaumt. Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau, Empfangsgebäude Zimmer Nr. 2, zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ. in baar portopflichtig bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis zum 22. Juni d. J.

Kattowitz, den 19. April 1899. (1177)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 33. 29. April 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 8 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Klassentheilung in den Personenzügen.

Gegenüber den mehrfachen Anregungen, welche in letzter Zeit in der Tagespresse und auch schon in dieser Zeitung gegeben wurden, die Wagenklassen auf den deutschen Eisenbahnen durch Aufgabe der I. und IV. Klasse allgemein auf zwei Klassen — eine gepolsterte und eine ungepolsterte — zu beschränken, wie dies theilweise im Auslande schon geschehen ist, war gewiss der Aufsatz in Nr. 13 dieser Zeitung über die Entstehung und Entwickelung der IV. Wagenklasse in den ersten 30 Jahren des Bahnbetriebes sehr interessant und lehrreich. Es erhellt daraus, dass diese Einrichtung nicht von Anfang an bestanden hat, sondern erst allmählich durch das hervortretende Verkehrsbedürfniss ins Leben gerufen worden ist, und sich fast überall einer sehr regen Benutzung seitens der Reisenden zu erfreuen gehabt hat. Ja, man wird sich der Ueberzeugung kaum verschliessen können, dass diese allzu starke Frequenz der billigen IV. Klasse ein Hauptgrund gewesen ist, sie bei vielen Bahnen, auf denen sie längere oder kürzere Zeit bestanden hatte, demnächst wieder zu beseitigen. Denn da der niedrige Fahrpreis den höheren Klassen offenbar eine grosse Zahl von Reisenden entzog, für die die IV. Klasse keineswegs bestimmt war, so mussten die Verwaltungen daraus eine Schädigung ihrer finanziellen Interessen befürchten, die namentlich private Bahngesellschaften dem Gemeinwohl nicht zugestehen mochten.

Soviel dürfte sich aus jener Darstellung jedenfalls mit Gewissheit ergeben, dass die Einrichtung der IV. Klasse bezw. die Eintheilung der Eisenbahnwagen in vier verschiedene Klassen, wie sie in Deutschland oder doch in Norddeutschland zumeist noch üblich ist, durchaus nicht etwa nur „dem Spiel des blinden Zufalls ihre Entstehung verdankt“, wie es von einem Verfechter der zwei Klassen-Theorie angenommen ward. Das Unzutreffende einer solchen Ansicht wird jedem einleuchten, der sich überhaupt mit der Entwickelung der sozialen und Verkehrsverhältnisse zu Anfang unseres Jahrhunderts bekannt gemacht hat. Es möge gestattet sein, hierauf etwas näher einzugehen, um zu zeigen, dass die Klassentheilung der Eisenbahnwagen durchaus den s. Z. in Deutschland bestehenden wirthschaftlichen und gesellschaftlichen Zuständen angepasst und denselben auch jetzt wohl noch im Wesentlichen entsprechend ist.

Schon vor und noch bei Eröffnung der ersten Eisenbahnen in Deutschland schied sich die Bevölkerung in vier grosse Gesellschaftsklassen, die sich damals noch schroffer gegenüberstanden als es heute der Fall ist. Von diesen kamen für den Reiseverkehr zunächst überhaupt nur die drei ersten Klassen in Betracht und zwar bedienten sich die Angehörigen der I. Klasse, der Adel und höhere Beamtenstand auf ihren Reisen entweder des eigenen Fuhrwerks oder doch besonders gemietheter Equipagen mit Einschluss der Extraposten. Auch grössere Kaufleute mietheten sich für weitere Reisen, z. B. für den Besuch der Leipziger Messe zu der ganzen Fahrt, die bisweilen 4—6 Wochen in Anspruch nahm, Wagen, Pferde und Kutscher, oder man kaufte sich zu dem Zwecke auch wohl Wagen und Pferde, um sie nach beendeter Reise wieder zu verkaufen, was meist vortheilhafter war.

Der wohlhabende Mittelstand — die Bourgeois — als Repräsentanten der II. Gesellschaftsklasse benutzten zu ihren Reisen meist die Schnell- und Personenposten, während für die Kleinbürger, Handwerker und Bauern, die den III. Stand bildeten, die Omnibusse und Hauderer verkehrten, welche meist auch den Kleingutaustausch von Ort zu Ort mitbesorgten.

Der gesammte IV. Stand dagegen, die Lohnarbeiter und Dienstleute waren damals noch mehr oder weniger an die Scholle gebunden und verliessen ihren engeren Heimathbezirk nur höchst

selten. Diejenigen aber von ihnen, die dazu gezwungen waren, wie die wandernden Handwerksburschen, herumziehende Musikanten und dergleichen Leute pflegten fast ausnahmslos nur mit Schusters Rappen zu reisen. Diese Personen liess man daher auch bei Eröffnung der ersten Eisenbahnen ganz unberücksichtigt und richtete zunächst nur drei Fahrklassen ein, die man thunlichst den Lebensgewohnheiten und dem Komfortbedürfniss derjenigen Reisenden anzupassen suchte, für die sie bestimmt waren, um ihnen das Reisen mit der Bahn möglichst angenehm zu machen und sie dadurch zu einer öfteren Wiederholung zu veranlassen. Dazu gehörte aber nicht zum mindesten die gewohnheitsmässige Trennung von den übrigen Gesellschaftsklassen.

Die grosse Sesshaftigkeit des IV. Standes zu jener Zeit macht es auch erklärlich, dass die ersten Versuche, für dessen Angehörige eine besonders billige Beförderung auf der Eisenbahn durch Einrichtung von Stehwagen zu schaffen, ihren eigentlichen Zweck verfehlten. Denn die Arbeiterbevölkerung bediente sich ihrer nur in geringem Maasse; um so weniger aber genirten sich nun die höheren Stände, sich die in der IV. Klasse gebotene billige Fahrgelegenheit zu Nutze zu machen, und es war den Bahnen am Ende nicht zu verdenken, wenn sie unter sogethanen Umständen die Stehwagen wieder eingehen liessen.

Erst bedeutend später, als allmählich auch der Arbeiterstand mobil geworden war und sich auch für ihn durch die infolge des Eisenbahnverkehres veränderten Produktions- und Wirthschaftsverhältnisse die Nothwendigkeit einer öfteren Ortsveränderung ergeben hatte, machte sich ein wirkliches Bedürfniss nach einer billigen Eisenbahnbeförderung für Arbeiter geltend. Und nun waren es wesentlich die preussischen Staatsbahnen, die diesem Bedürfniss durch Einführung der IV. Wagenklasse Rechnung trugen. Sie entsprachen damit übrigens nur einem Wunsche des damaligen Reichskanzlers Fürsten Bismarck, der darin sehr richtig ein Mittel zur wirthschaftlichen Hebung des Arbeiterstandes erblickte. Das hat sich denn auch voll bewahrheitet. Die Frequenz dieser IV. Klasse ward bekanntlich bald eine sehr starke, und auch das finanzielle Ergebniss stellte sich trotz der niedrigen Preise für die Bahnen keineswegs ungünstig, weil die Wagen viel besser ausgenutzt werden als in den höheren Klassen, wobei deren Ausstattung nach ihrer Zweckbestimmung die denkbar einfachste sein konnte. Denn für Menschen, die gewohnt sind von Morgens bis Abends in jeder Witterung schwere Arbeit zu verrichten, erscheint es schon als eine Annehmlichkeit, sich in einem geschützten und event. geheizten Wagenraume aufzuhalten, wo sie sich überdies leicht Sitzgelegenheit unter Benutzung der mitgeführten Tragelasten verschaffen können, sofern die Reise eine längere sein sollte. Man durfte aber annehmen, dass die Fahrten der Arbeiter in IV. Klasse sich im allgemeinen auf kürzere Strecken beschränken würden; das traf anfänglich auch zu. Klagen der eigentlichen Arbeiter über diese Art der Beförderung sind denn auch kaum laut geworden, trotzdem sie später die Bahnen oft auch auf grössere Entfernungen benutzen mussten, um Arbeitsgelegenheit aufzusuchen. Erst dadurch, dass bald auch besser situirte Leute durch die Billigkeit verlockt, sich der IV. Klasse zuwandten und längere Reisen darin machen wollten, entstand hauptsächlich das Geschrei über die angeblich nicht menschenwürdige Beförderungsweise und das Verlangen nach besserer Ausstattung, dem schliesslich denn auch Rechnung getragen worden ist, obwohl damit die eigentliche Bestimmung der IV. Klasse verlassen wurde.

Immerhin besteht noch ein beträchtlicher Unterschied zwischen der III. und IV. Klasse namentlich auch in Ansehung der dieselben benutzenden Reisenden. Denn wir haben in Deutschland — man kann wohl sagen Gottlob! — noch einen zahlreichen Kleinbürgerstand, der nicht zum Proletariat gezählt sein will und schon aus sozialpolitischen Gründen mit diesem nicht über einen Kamm geschoren werden sollte. Auch befinden sich jetzt unter den Passagieren III. Klasse höchst gebildete Leute von feinerer Lebensart, die aber mit ihrem bescheidenen Einkommen sparsam umgehen müssen und es deshalb schwer empfinden würden, wenn sie durch die Vereinigung der III. und IV. Klasse genöthigt sein sollten, künftig in die theurere Polsterklasse überzugehen, wenn anders sie die Gesellschaft der Lohn- und Lumpenproletarier meiden wollen.

Sollte man hier einwenden, dass jene Leute doch anderweitig, z. B. in der Pferdebahn sich die Gesellschaft von Arbeitern und Dienstleuten ruhig gefallen lassen, so ist zu berücksichtigen, dass es doch ganz etwas anderes ist, vielleicht mal 5—10 Minuten in unpassender Gesellschaft zu weilen, als Stunden lang oder ganze Tage und Nächte hindurch mit Personen in einem engen Raum zusammengepfercht zu sein, die ganz andere Lebensgewohnheiten und Anschauungen haben. Sollten die Herren Verfechter des Zwei-Klassensystems mal in die Lage kommen, bei einer längeren Fahrt etwa von München nach Berlin in der gemeinsamen ungepolsterten Wagenklasse die Gesellschaft oberbayerischer Viehhändler oder gar italienischer Wanderkünstler zu geniessen, so würden auch sie wohl bald einige stichhaltige Gründe bemerken, die gegen eine derartige Vermischung der verschiedenen Gesellschaftsklassen sprechen!

Es pflegt denn auch mehr noch als für die Aufhebung der IV. Klasse für den Fortfall der I. Wagenklasse plädirt zu werden, mit dem Hinweis auf deren geringe Benutzung und Rentabilität. Bei dieser Begründung wird jedoch meist insofern ein Fehler gemacht, als für die Frequenz lediglich die Zahl der verkauften Fahrscheine I. Klasse in Ansatz gebracht wird. Das gibt aber kein richtiges Bild, denn es benutzen diese Klasse ausserdem noch eine ganze Anzahl von Personen, die keine Fahrscheine lösen. Dahin gehören nicht nur alle höheren Eisenbahnbeamten bei ihren vielen Dienstreisen, sondern auch die Reichstagsabgeordneten, die Mitglieder der Bezirkseisenbahnräthe und des Landeseisenbahnrathes in Preussen und der ähnlichen Beiräthe der Bahnbehörden in anderen Staaten, endlich noch verschiedene Personen, die als Sachverständige, Lieferanten usw. zu der Bahnverwaltung in näherer Beziehung stehen und denen zeitweise oder dauernd freie Eisenbahnfahrt auf gewissen Strecken in beliebiger Wagenklasse gewährt wird. Würden alle diese Reisen mitgezählt, so dürfte sich eine 2—3 Mal so starke Frequenz ergeben als blos nach der Zahl der verkauften Fahrkarten.

Auch nach Wegfall der I. Klasse würden für jene Herren aus dienstlichen und sonstigen Gründen wohl besondere Kupees vorgehalten werden müssen, wie denn überhaupt 1—2 Reservekupees II. Klasse gar nicht entbehrt werden könnten, wobei es wenig ausmacht, ob diese mit rothem oder mit grauem Plüsch ausgeschlagen sind. Gegenwärtig werden dazu die Abtheile I. Klasse mitbenutzt. Und wenn nun ein Reisender gleich einen Platz in diesen Reservekupees zu haben wünscht, so erscheint es vom Verwaltungsstandpunkte gewiss angezeigt und vortheilhaft, dies gegen einen entsprechend höheren Fahrpreis zu gestatten. Der höhere Preis wird aber hauptsächlich für die Absonderung und den freieren Raum, nicht für die bessere Ausstattung in der I. Klasse bezahlt, welch' letztere sich auch in der That verhältnissmässig wenig von derjenigen II. Klasse unterscheidet.

Durch Aufhebung der I. Klasse würde also in Wirklichkeit kaum irgendwie an Platz gespart werden können, wie durch mehrere Versuche auf verschiedenen Nebenlinien in Preussen bestätigt worden ist: die gefahrenen Achskilometer blieben auch ohne I. Klasse-Kupees ziemlich die gleichen wie zuvor, aber aus dem Publikum wurden vielfache Klagen über solche Neuerung gehört! Denn es gibt immerhin noch viele Personen, die zwar nicht so mit Glücksgütern gesegnet sind, dass sie ein ganzes Abtheil für sich allein bezahlen können, die aber dennoch glauben es ihrer gesellschaftlichen oder amtlichen Stellung schuldig zu sein, auch auf der Bahn dieselben Schranken aufrecht zu erhalten, die Konvenienz und Sitte ihnen im sonstigen Leben auferlegen.

Wenn man diese Bedenken ebenfalls damit zu entkräften sucht, dass auch hier wieder auf die Tram- und Pferdebahnen verwiesen wird, die doch mit einer gemeinsamen Klasse für alle

Benutzer auskommen, so ist das entschieden unzutreffend. Diejenigen Reisenden, welche auf der Eisenbahn I. Klasse fahren und namentlich die dafür auch bezahlen, pflegen nicht mit der Pferdebahn zu fahren, sondern — falls sie nicht gar eigene Equipage besitzen — sich wenigstens besonderer Miethsfuhrwerke, d. h. der Droschken zu bedienen und möglichst solcher I. Klasse! Und durch die Thatsache, dass sich ein Bedürfniss selbst nach zweierlei Droschken verschiedener Güte geltend gemacht hat, denen als III. und IV. Klasse der Beförderungsmittel auf Strassen und Landwegen die Pferdebahnen und Omnibusse hinzutreten, die ihrerseits noch wiederum eine billigere Deckklasse besitzen, wird wohl der beste Beweis geliefert, dass wir wenigstens in Deutschland noch nicht so weit gelangt sind, um die gesammte Bevölkerung oder alle Reisenden in eine obere und eine untere Hälfte theilen zu können.

Das ist übrigens auch in den anderen Ländern, auf die gewöhnlich hierbei exemplifizirt wird, keineswegs der Fall. Wenn in Amerika die Bahnen im allgemeinen mit nur zwei Wagenklassen auskommen, so rührt dies daher, dass fast in jedem Zuge noch besondere Pullman- und Schlafwagen laufen, die von allen besser situirten Reisenden benutzt werden. Und da man in diesen Wagen theilweise auch zwei verschieden bewerthete Platzsorten findet, so gibt es dort also thatsächlich ziemlich dieselbe Viertheilung der Plätze wie bei uns.

Nicht viel anders ist die Sache in England, wo Verfasser noch im vergangenen Herbst Gelegenheit hatte, sich näher mit diesen Verhältnissen bekannt zu machen. Auf verschiedenen Bahnen daselbst, namentlich der Midland und der Caledonian Railway sowie der Great Eastern Railway führen die gewöhnlichen Tageszüge allerdings nur Wagen I. und — III. Klasse! Letztere ist dabei wesentlich besser ausgestattet als die III. Klasse in Deutschland, da nicht nur die Sitzbänke, sondern auch die Rückenlehnen mit sauberen Stoffkissen versehen sind. Solchergestalt sind aber diese Wagen für die Arbeiterbeförderung sehr wenig geeignet, und findet solche darin auch nicht statt. Zu allen Zügen, zu denen überhaupt Arbeiterbillets (entsprechend den Fahrkarten IV. Klasse) ausgegeben werden, werden auch besondere Arbeiterwagen beigestellt, die den Wagen III. Klasse in Deutschland ähnlich eingerichtet sind. Zunächst werden jedoch für die Arbeiter am frühen Morgen und Abends nach 6 Uhr besondere Züge nur mit solchen Wagen zu sehr billigen Preisen gefahren, die sogen. Parliaments trains, weil der Fahrpreis dabei s. Zt. durch Parlamentsakte auf 1 Penny pro Meile festgesetzt ist. Infolge dessen fahren die Arbeiter fast ausschliesslich mit diesen Zügen und werden in anderen kaum angetroffen.

Andererseits werden auf jenen Bahnen wieder besondere Express- und Luxuszüge blos mit Wagen I. Klasse, Speise- und Schlafwagen für die wohlhabende und reiche Bevölkerung einoder zweimal am Tage befördert. Das ist denn in Wirklichkeit nur eine andere Klassifizirung der Reisenden in ganzen Zügen statt in einzelnen Wagen und Wagenabtheilungen, wie es bei uns zumeist noch geschieht. Freilich kommen in neuerer Zeit ja auch auf dem Kontinent die Luxus- und Durchgangsschnellzüge mit nur Wagen I. oder I./II. Klasse mehr und mehr in Aufnahme, während daneben auch schon eigene Züge für Arbeiter (Auswanderer, Sachsengänger) mit nur Wagen IV. Klasse gefahren werden. Es scheint sich also auch hier schon eine Theilung der Reisenden nach Zügen, statt wie bisher nach Wagen anzubahnen und wird sich ja herausstellen, welche von beiden Methoden den Vorzug verdient.

Zuzugeben ist ohne weiteres, dass vier verschiedene Wagen- bezw. Kupeeklassen für den Zug- und Stationsdienst wesentlich unbequemer sind, als wenn es deren bei jedem Zuge nur zwei gibt; immerhin ist diese Unbequemlichkeit keine allzu grosse und da sie sonst vom Beginn des Eisenbahnverkehres an bestand, so hat man gelernt, sie wie manches andere als einen selbstverständlich zum Eisenbahnbetrieb gehörigen Umstand zu betrachten, mit dem eben gerechnet werden muss. Thatsächlich macht sich derselbe jetzt auch nur deshalb so unangenehm fühlbar, weil fast in jeder Klasse noch wieder besondere Abtheilungen für Raucher und Nichtraucher sowie für Frauen vorhanden sein sollen, was freilich die Zusammensetzung eines Zuges oft sehr erschwert. Da aber die einmal gebildeten Wagenzüge für gewöhnlich in der gleichen Zusammenstellung verbleiben, so ergeben sich daraus im ganzen doch nur selten Verlegenheiten für den Abfertigungsdienst, die daher auch eine Aenderung hierin keineswegs dringend nöthig erscheinen lassen. Eine solche Neuerung aber nur um deswillen vorzunehmen, weil sie bereits in anderen Ländern besteht und sich dort vielleicht auch bewährt, erscheint gewiss nicht rathsam. Eines schickt sich nicht für alle! Die Verkehrseinrichtungen werden durch die ganze Lebenshaltung und die Gewohnheiten des Volkes beeinflusst und müssen sich denselben möglichst anpassen, wenn anders sie ihren Zweck voll erfüllen sollen. Der Deutsche weicht aber in seinen Gewohnheiten und der Zeiteintheilung wesentlich vom Engländer und Amerikaner ab und verlangt viel mehr Berücksichtigung seiner individuellen Bestimmungsfreiheit als jene. Wenn jetzt die Arbeiter in Deutschland fast zu jeder Tageszeit Gelegenheit haben, die Eisenbahn zu ihren Reisen zu benutzen, würden sie es sicher sehr schwer empfinden, künftig hierbei auf bestimmte Stunden und wenige Züge beschränkt zu werden. Es ist somit wohl gerechtfertigt, dass die deutschen Bahnverwaltungen Bedenken tragen, den aus Betriebsrücksichten für sie sehr verlockenden Beispielen auf Einschränkung der Wagenklassen zu folgen und eine Einrichtung zu beseitigen, die sich aus dem allgemeinen Verkehrsbedürfniss der verschiedenen Volksklassen herausgebildet hat und dasselbe auch unter den jetzigen Verhältnissen noch am besten zu befriedigen scheint.

Schultz-Niborn.

Die Beschaffung von Wohnungen für Beamte und Arbeiter der preussischen Eisenbahnverwaltung.

Von jeher hat es die preussische Eisenbahnverwaltung für ihre Aufgabe erachtet, für solche Beamte und Arbeiter, die in der Nähe der Betriebsstätte wohnen müssen und dort Wohnung gar nicht oder nur unter besonders ungünstigen Bedingungen erhalten können, insbesondere auf vereinzelt gelegenen Bahnhöfen und im Anschluss an grosse Werkstätten, nach Maassgabe der vorhandenen Mittel Wohnungen herzustellen. Am Schlusse des Betriebsjahres 1895/96 waren im Gebiet der preussischen Staatsbahnverwaltung rund 28 400 staatseigene Wohnungen vorhanden, darunter 21 900 Dienstwohnungen (6 300 für Bahnwärter, 5 300 für Weichensteller und Portiers, 980 für Haltestellenaufseher, 1 200 für Stationsvorsteher und 2 900 für Stationsassistenten und Diätare) und 6 500 Miethswohnungen für Eisenbahnbedienstete zumeist für Unterbeamte, Hilfsbedienstete und Arbeiter, hauptsächlich in Nippes, Deutzerfeld, Langenberg, Witten, Dortmund, Arnsberg, Leinhausen, Neumünster, Stendal, Gleiwitz, Kattowitz, Schneidemühl, Kreuz.

Für die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Arbeitern in staatlichen Betrieben und von gering besoldeten Staatsbeamten bewilligte das Abgeordnetenhaus durch Gesetze von 1895 und 1898 je 5 000 000 *M.* zur Verfügung der preussischen Staatsregierung. In einer kürzlich dem Abgeordnetenhause unterbreiteten Vorlage verlangt die preussische Staatsregierung für denselben Zweck weitere 5 000 000 *M.*, weil die verfügbaren

Mittel nicht mehr ausreichen, demnächst weitere Bedürfnisse hervortreten werden und die bisher beobachteten Grundsätze sich bewährt haben.

Aus der beigefügten Begründung der Vorlage ergibt sich, dass weitaus der grösste Theil des bewilligten Betrages, etwa 8 000 000 ℳ. von den zur Verfügung stehenden 10 000 000 ℳ., der Eisenbahnverwaltung zugeflossen ist. Nur 1 275 200 ℳ. entfielen auf die Bergverwaltung und 150 000 ℳ. auf die Bauverwaltung und zwar für Errichtung von Wohnhäusern für Bedienstete der Strombauverwaltung.

Nach der Denkschrift zur Begründung der neuen Vorlage wurden von der Eisenbahnverwaltung in den Jahren 1896 bis 1898 an 34 Orten Wohnhäuser erbaut und der Benutzung übergeben:

Gerolstein, Neunkirchen, Völklingen im Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken,

Frankfurt a/M., Hanau im Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt,

Kalk, Oppum im Eisenbahndirektionsbezirk Köln,

Brügge, Lennep, Langenberg, Holzwickede, Schwerte im Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld,

Oberhausen, Oberhausen-Alstaden, Speldorf, Wanne, Osterfeld, Essen im Eisenbahndirektionsbezirk Essen,

Göttingen im Eisenbahndirektionsbezirk Cassel,

Leinhausen im Eisenbahndirektionsbezirk Hannover,

Eilsleben im Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg,

Angermünde im Eisenbahndirektionsbezirk Stettin,

Posen, Jarotschin im Eisenbahndirektionsbezirk Posen,

Niedersalzbrunn, Oberlangenbielau im Eisenbahndirektionsbezirk Breslau,

Laurahütte, Deutsch-Rasselwitz, Tarnowitz im Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz,

Thorn (Podgorz) im Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg,

Dirschau, Neustettin im Eisenbahndirektionsbezirk Danzig,

Osterode, Allenstein im Eisenbahndirektionsbezirk Königberg.

In diesen Orten wurden insgesammt 776 Wohnungen hergestellt, von denen 253 in vier Räume, 351 in drei Räume, 172 in zwei Räume eingetheilt sind (überall der Kochraum als Raum mitgerechnet). Die grösseren (vierräumigen Wohnungen) haben eine Nutzfläche von 45 bis 52 qm, die mittleren (dreiräumigen) eine solche von 35 bis 40 qm, die kleinen (zweiräumigen) eine solche von 28,5 qm.

284 Wohnungen liegen in zweigeschossigen Häusern mit je 4 Wohnungen, 444 Wohnungen in dreigeschossigen Häusern mit je 6 Wohnungen, 48 Wohnungen (Frankfurt a/M.) in viergeschossigen Häusern mit je 8 Wohnungen: vielfach sind zwei Häuser, mehrfach auch drei Häuser aneinander gebaut. Die (48) Wohnungen in Leinhausen haben je besondere Zugänge, die übrigen nicht. Zu jeder Wohnung gehört ein Keller und (ausser Leinhausen) ein Bodenraum nebst Anrecht auf Benutzung des Trockenbodens. An manchen Orten sind besondere Waschküchen eingerichtet. Zu den meisten Wohnungen gehört ein Stallgebäude mit darüber liegendem Futterboden. Vielfach ist den Wohnungen ein Stück Gartenland zugetheilt.

Die Herstellungskosten betrugen insgesammt 2 670 200 ℳ., einschliesslich der Nebenkosten für Strassenregulirung usw.

Die Miethen sind auf insgesammt 111 230 ℳ. festgesetzt. Sie sind nach den einzelnen Orten sehr verschieden: im Laufe der Zeit werden sie hier und da zu ermässigen oder zu erhöhen sein. Sie betragen im Durchschnitt für eine grössere, mittlere, kleine Wohnung 186 ℳ., 141 ℳ. und 85 1/3 ℳ.

Der Miethsbetrag von 111 230 ℳ. entspricht folgenden Prozentsätzen:

a) 4,17 % des gesammten Anlagekapitals (2 670 200 ℳ.),
b) 4,31 % der baaren Aufwendungen (2 577 900 ℳ.),
und wenn die Bauverwaltungskosten mit rund 122 800 ℳ. ausser Ansatz bleiben,
c) 4,37 % des gesammten Anlagekapitals (2 547 400 ℳ.),
d) 4,53 % der baaren Aufwendungen (2 455 100 ℳ.).

Wird hiervon gemäss der Begründung zum Nachtragsgesetz für die Unterhaltung und Verwaltung der Häuser und für die Amortisation der Baukosten 1 % des gesammten Anlagekapitals abgerechnet, so verbleiben für die Verzinsung des letzteren:

3,17 % (zu a) oder 3,37 % (zu c).

Gemäss § 4 des Gesetzes sind zur Bewilligung von Baudarlehen an Baugenossenschaften, deren Mitglieder ganz oder zu einem erheblichen Theil aus unteren Staats-, insbesondere Staatseisenbahnbediensteten bestehen, im Laufe der Jahre 1896, 1897 und 1898 folgende Beträge den örtlich zuständigen Eisenbahndirektionen zur Verfügung gestellt worden und zwar

1. für den Volksbauverein Conz-Karthaus zu Karthaus 25 000 ℳ.,
2. für die Baugenossenschaft zu St. Johann 70 000 ℳ.,
3. für den Beamtenwohnungsverein in Münster (Westfalen) 200 000 ℳ.,
4. für den Wilhelmsburger Bau- und Sparverein von Eisenbahnbediensteten 158 400 ℳ.,
5. für den Spar- und Bauverein zu Greifswald 93 000 ℳ.,
6. für den Bauverein in Stralsund 130 000 ℳ.,
7. für den Brockauer Bau- und Sparverein in Breslau 423 000 ℳ.,

insgesammt 1 099 400 ℳ. Die genannten Vereine sind sämmtlich Genossenschaften mit beschränkter Haftpflicht.

Auf den beliehenen Grundstücken wurden seither errichtet:

in Conz-Karthaus 6 zweigeschossige Häuser mit 12 Wohnungen,

in St. Johann 2 dreigeschossige Häuser mit 6 und 9 Wohnungen,

in Münster (Westfalen) 14 dreigeschossige Häuser mit 45 Wohnungen,

in Wilhelmsburg 3 viergeschossige Häuser mit 48 Wohnungen,

in Greifswald 7 dreigeschossige Häuser mit 40 Wohnungen,

in Stralsund 4 dreigeschossige Doppelhäuser mit 48 Wohnungen und

in Brockau 10 dreigeschossige Häuser mit 6 Läden und 138 Wohnungen und Nebenanlagen.

Auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1898, wonach der Regierung weitere 5 000 000 ℳ. zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Arbeitern in staatlichen Betrieben und von gering besoldeten Staatsbeamten zur Verfügung gestellt wurden, ist seither den Eisenbahndirektionen (bis 1. Juni 1898) der Auftrag ertheilt worden, an folgenden 52 Orten Kleinwohnungen in der neben den Ortsnamen bezeichneten Anzahl ( ) herzustellen.

Saarbrücken (36), Quirschied (12), Völklingen (8) (Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken),

Oppum (24), Kalk (24), Köln-Nippes (24) (Eisenbahndirektionsbezirk Köln),

Brügge (12), Lennep (12), Lethmathe (18), Langenberg (16), Vohwinkel (24), Altenhundem (12), Ohligs (6), Siegen (24), Finnentrop (6), Opladen (4), Dahlerau (2), Wiehl (2), Dieringhausen (6), Hückeswagen (6) (Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld),

Annen (12), Barop (12), Dahlhausen (Ruhr) (12), Dorstfeld (6), Dortmunderfeld (12), Hörde (12), Kupferdreh (12), Laer (6), Langendreer (Süd) (12), Oberhausen (12), Osterfeld (Süd) (24), Unna-Königsborn (12), Weitmar (6), Wickede-Asseln (6) (Eisenbahndirektionsbezirk Essen),

Göttingen (36), Eichenberg (8), Marburg (12), Fröndenberg (6), Bredelar (4), St. Andreasberg (8) (Eisenbahndirektionsbezirk Cassel),

Leinhausen (16) (Eisenbahndirektionsbezirk Hannover),

Leipzig-Eilenburger Bahnhof (24), Leipzig-Gohlis-Möckern (36), Eilenburg (12) (Eisenbahndirektionsbezirk Halle),

Crampas-Sassnitz (12) (Eisenbahndirektionsbezirk Stettin),

Jarotschin (30), Czempin (6) (Eisenbahndirektionsbezirk Posen),

Waldenburg (12), Mochbern (24), Reichenbach (12) (Eisenbahndirektionsbezirk Breslau),

Neufahrwasser (12), Langfuhr (8), Danzig an drei verschiedenen Stellen (48) (Eisenbahndirektionsbezirk Danzig).

Von den insgesammt 760 Wohnungen soll die überwiegende Mehrzahl (720) drei Räume von zusammen 40 bis 45 qm, 24 Wohnungen sollen zwei Räume von 28 bis 32 qm und 16 Wohnungen vier Räume von 47 qm Nutzfläche enthalten. 88 Wohnungen werden in zweigeschossigen, die übrigen in dreigeschossigen Häusern liegen. Die bisher benutzten Baumuster sind mit einigen Verbesserungen wiederum zu Grunde gelegt.

Veranschlagt sind:

1. die Baukosten mit Einschluss der Nebenkosten für Hof- und Strassenregelung, Ent- und Bewässerung, Stallgebäude und der Bauverwaltungskosten (5 % der baaren Aufwendungen) .	2 799 850 ℳ.,
2. die Kosten für Gelände, das noch erworben werden muss	49 240 „
3. die baaren Aufwendungen insgesammt	2 849 090 ℳ.,
4. der Werth des schon vorhandenen staatseigenen Geländes	95 610 „
5. das gesammte Anlagekapital	2 944 700 ℳ.,
6. die Miethserträgnisse	122 200 „,

= 4,15 % des gesammten Anlagekapitals und 4,29 % der baaren Aufwendungen.

Es besteht die Absicht, auch an folgenden Orten: Königsberg und Ponarth (Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg), Frankfurt a/M., Langenschwalbach, Niedernhausen, Oberlahnstein und Betzdorf (Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt) nach Beendigung der im wesentlichen abgeschlossenen Vorbereitungen Kleinwohnungen herstellen zu lassen, soweit die gesetzlich bewilligten Mittel zureichen.

Zur Gewährung von Baudarlehen an Baugenossenschaften sind den örtlich zuständigen Eisenbahndirektionen folgende Beträge zur Verfügung gestellt worden:

1. für den Spar- und Bauverein in Witten . . .	110 000 *M.*
2. für den Spar- und Bauverein in Paderborn . .	150 000 „
3. für den Bauverein in Stralsund	100 000 „
4. für den Spar- und Bauverein in Greifswald . .	100 000 „
5. für die Erste Erfurter Baugenossenschaft für Arbeiter und Beamte	250 000 „
6. für den Bau- und Sparverein von Eisenbahnbediensteten in Wilhelmsburg	300 000 „
7 für den Eisenbahnbauverein e. G. m. b. H. in Elberfeld	84 000 „
	1 094 000 *M.*

Darauf sind bis jetzt 80 000 *M.* zur Auszahlung gelangt. Ausserdem ist der Vorstand der Pensionskasse für Arbeiter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung ermächtigt worden, noch eine (die siebente) Million Mark aus dem Kassenvermögen zu Baudarlehen an Baugenossenschaften zu verwenden.

Endlich sind versuchsweise der königlichen Eisenbahndirektion zu St. Johann-Saarbrücken 50 000 *M.* zur Verfügung gestellt worden mit der Ermächtigung, unter denselben Bedingungen, unter denen an Arbeiter der dortigen Bergverwaltung seitens der Bergbehörde Hypothekendarlehen zur Erbauung eigener Wohnhäuser gewährt werden, auch an Eisenbahnarbeiter gleichartige Darlehen zu gewähren. Die Bedingungen sind folgende: Das Darlehen darf nicht mehr als die Hälfte der Baukosten und keinenfalls mehr als 4 000 *M.* für das Zweifamilienhaus betragen, der Darlehensempfänger hat mindestens 6 % des empfangenen Darlehensbetrages jährlich zu entrichten und zwar 3,5 % zur Verzinsung des jeweilig noch ungetilgten Darlehenstheiles, und im übrigen zur Tilgung des Darlehens; dieses ist hypothekarisch an erster Stelle einzutragen. Der Darlehensempfänger ist bis zur Tilgung des Darlehens bestimmten Veräusserungsbeschränkungen unterworfen. Erfahrungen liegen wegen Kürze der Zeit noch nicht vor.

Im Abgeordnetenhause gelangte diese Vorlage am 26. d. Mts. zur ersten Lesung. Auf die erneute Anregung des Abg. Dr. Lotichius, möglichst Häuser für ein bis zwei Familien und nicht grosse Kasernen zu bauen, erwiderte Minister Dr. von Miquel, dass man allerdings darauf bedacht sein müsse, möglichst kleine Häuser zu bauen, aber man könne da kein Schema aufstellen, sondern müsse sich nach den örtlichen Verhältnissen richten. „Kasernen", sagte der Minister, „bauen wir überhaupt nicht, sondern höchstens Häuser mit vier bis sechs Wohnungen. Solche Häuser lassen sich nicht immer vermeiden, weil kleine Häuser häufig zu theuer sein würden. Dadurch, dass wir auch grössere Häuser bauen, werden doch auch die Miethen billiger. Natürlich wird durch die bisherigen Wohnungen das Bedürfniss nicht im entferntesten gedeckt und ich möchte wünschen, dass auch die grossen Kommunen das Beispiel des Staates nachahmten."

Auf eine Anfrage des Abg. Saenger, unter welchen Bedingungen die Wohnungen an die Beamtenfamilien abgegeben worden sind, antwortete Minister Dr. von Miquel: „In allen Fällen, wo der Staat selbst die Häuser bauen lässt, vermiethet er die Wohnungen nur an Staatsbeamte resp. -Arbeiter; wo er sich dagegen mit Privatunternehmern ins Einvernehmen setzt, stellt er die Bedingung, dass die Staatsbeamten resp. -Arbeiter bei der Miethe Vorzüge geniessen. Die Beamtenwohnungen sind eine Einrichtung, die der Initiative der Beamten selbst entsprungen ist. Wenn der Staat hier Darlehen gewährt, so hat er ja darüber zu wachen, dass diese Darlehen zweckmässig verwandt werden, aber wir müssen uns davor hüten, hier allzu büreaukratisch in die Selbstverwaltung der Beamten einzugreifen."

Der Abg. von Plettenberg wünschte zu wissen, ob den Miethern der Wohnungen die Annahme von Kostgängern gestattet sei. Darüber gab Minister Dr. von Miquel folgende Auskunft: „Ganz allgemein verbieten kann man die Annahme von Kostgängern nicht, denn es wäre wohl kaum etwas dagegen einzuwenden, wenn eine kinderlose Familie einen ordentlichen jungen Mann zu sich in Kost nimmt; aber natürlich sind diese Arbeiterwohnungen nicht dazu bestimmt, zum Nebenerwerb durch Vermiethen zu dienen, und daher wird in jedem Falle die Genehmigung einzuholen sein."

Damit den Arbeitern die Freiheit möglichst wenig beschränkt werde, empfahl der Abg. Dr. Hirsch, der Staat möge es vorziehen, den Baugenossenschaften Darlehen und Unterstützungen zu geben und die Arbeiter selbst bauen zu lassen. Dagegen wendete sich Minister Dr. von Miquel, indem er betonte, dass eine einheitliche Richtschnur für die Erstellung von staatlichen Arbeiterwohnungen nicht für das ganze Land und nicht für alle Arbeiter passe. „Lassen Sie die Arbeiter durch Gründung von Baugenossenschaften selbst bauen, so müssen Sie ihnen in der Gestaltung der Häuser auch möglichst freie Hand lassen; dann kommen auch solche vierstöckigen Miethskasernen zustande, wie sie hier getadelt worden sind. Der Staat beabsichtigt mit seiner sozialpolitischen Fürsorge durchaus nicht die Beschränkung der persönlichen Freiheit des Arbeiters. Die Miethsverträge sind beiderseitig kündbar; der Arbeiter kann also jederzeit ausziehen und so sich dem Einfluss, der etwa geübt werden könnte, entziehen. Auf abgeschlossene Korridore wird im Interesse des Friedens und der Sittlichkeit in allen Arbeiterhäusern gesehen."

Nachdem noch verschiedene Redner das Wort ergriffen und sich im allgemeinen mit der Vorlage, die von dem Abg. von Plettenberg „eine soziale That von praktischer fruchtbringender Bedeutung" genannt worden war, einverstanden erklärt hatten, wurde sie der Budgetkommission überwiesen.

Nachrichten.

Deutschland.

— In Anwesenheit der Minister Dr. von Miquel und Thielen und eines ganzen Stabes von Regierungskommissarien trat die **Kanalkommission des preussischen Abgeordnetenhauses** am 25. d. Mts. zu ihrer ersten Sitzung zusammen. Die Berathungen werden nach folgenden Gesichtspunkten vorgenommen werden: 1. Berathung über die wirthschaftliche Bedeutung der vorgeschlagenen Kanallinie für Landwirthschaft, Handel, Gewerbe und Industrie — über die Zweckmässigkeit der Verkehrsentwickelung, ob durch Kanäle oder Eisenweg. Hierunter soll auch fallen die Frage über die finanzielle Bedeutung der Kanäle gegenüber den Eisenbahnen und deren Leistungsfähigkeit. 2. Berathung über die technische Ausführbarkeit der Kanallinie. Zur Erledigung kommen hierbei die Petitionen wegen des unter dem Kanal hergehenden Bergbaues, der Wasserentnahme aus der Ruhr, der Forderung neuer Schleusenanlagen und die Petitionen, welche sich auf die Kanalisirung der Lippe beziehen. 3. Berathung über die Rentabilität der Linie, wobei zugleich die gesammten Finanzverhältnisse zur Besprechung gebracht werden. Hierbei würde der § 2 der Vorlage (Beiträge der Interessenten) mit zu berücksichtigen sein. Zur Erledigung würden hierbei die Petitionen, welche sich mit der Abgaben- und Gebührenfrage beschäftigen, gelangen. 4. Berathung über die Schädigung und Kompensationsforderung. Hierbei würden die Petitionen aus dem Saargebiet, aus den schlesischen Interessentenkreisen und aus dem Odergebiet und die Petitionen, welche sich mit dem Berlin-Stettiner Kanalprojekt (östliche Linienführung) und dem masurischen Kanal beschäftigen, zur Erledigung kommen.

Zunächst ergriffen mehrere Kanalgegner das Wort. Der Abg. Stengel verbreitete sich über die voraussichtliche Verkehrsentwickelung in den nächsten zehn Jahren. Er berechnete den Güterverkehr auf den Eisenbahnen für jetzt auf 200 000 000 t und nahm ein Wachsthum um etwa 4 % an. Der Verkehr auf dem Mittellandkanal werde nach den Berechnungen von Sympher in der ersten Zeit 3 500 000 t betragen, also nur etwa ein Drittel der jährlichen Verkehrszunahme. Für später werde allerdings eine Steigerung auf 16 000 000 t anzunehmen sein, also etwa einhalbmal so viel wie die jährliche Zunahme. Aber es sei sehr fraglich, ob diese Verkehrszunahme auf dem Kanal sich ergeben werde. Der Nutzen der Kanäle sei heutzutage einigermaassen problematisch, wie denn überhaupt die Anschauung über den Werth der künstlichen Wasserstrassen sich sehr geändert hätte. Es sei nicht richtig, dass die Kanäle die Industrie decentralisirten, das träfe vielmehr für die Eisenbahnen zu. Der Mittellandkanal werde eine grosse Verwirrung in die wirthschaftlichen Verhältnisse bringen. Zur Hebung des Verkehres würden besser Aufwendungen für die Eisenbahnen dienen.

Auch Graf Arnim vertrat die Anschauung, dass der Kanal nicht erforderlich sei, weil die Eisenbahnen den Verkehr bewältigen könnten. Zum Ausbau des Eisenbahnnetzes im Westen würden auch seine politischen Freunde die Hand bieten, sie zögen Eisenbahnen, die Geld einbrächten, den Kanälen vor, die den Steuerzahlern Geld kosteten. Auch in anderen Ländern, wie

Amerika und England, seien mit dem Ausbau der Eisenbahnen die befriedigendsten Ergebnisse erzielt worden. Es müssten besonders Güterbahnen mit schweren Schienen gebaut werden. Die Verkehrsverschiebungen infolge des Kanalbaues würden voraussichtlich mehr schädlich als nützlich wirken.

Minister Thielen erklärte, dass es sich nicht um eine Ablösung der Eisenbahnen durch eine Kanalära handle, sondern lediglich darum, die Eisenbahn zu entlasten und wirthschaftliche Vortheile einem grossen Theile der Monarchie zuzuwenden, die durch die Eisenbahn nicht zugewendet werden könnten. In Frage käme zunächst die Entlastung des rheinisch-westfälischen Industrievereins und der angrenzenden Zone. Für diese Bezirke werde aber eine sehr erhebliche Entlastung eintreten. Die betheiligten Interessenten rechneten mit einer grossen Verkehrszunahme auf dem Kanal, sie wären von der Nothwendigkeit und Erspriesslichkeit des neuen Verkehrsweges so überzeugt, dass sie sich zu erheblichen Opfern entschlossen hätten. Unter den gegebenen Verhältnissen sei mit einiger Sicherheit auf eine starke Rentabilität des Kanals zu rechnen. Unrichtig sei, dass die Kanäle nicht zur Decentralisation der Industrie beitrügen. Die Entwickelung der Industrie an den Wasserstrassen bekunde das Gegentheil. Er bitte dringend, nicht schon bei Beginn der Kommissionsverhandlungen von vornherein eine ablehnende Stellung einzunehmen, sondern die Gründe, welche für den Bau des Kanals sprächen, offen und unbefangen zu prüfen.

Minister Dr. von Miquel versicherte, dass mit der Verbilligung des Verkehres im Ruhrgebiete auch eine Verbilligung der Kohle und daher ein Vortheil für alle Landestheile und Erwerbsschichten eintreten werde. Als die Staffeltarife eingeführt worden seien, hätten sich die Bewohner des Ostens über die Verkehrsverschiebung nicht im geringsten betrübt; sie hätten es ganz in der Ordnung gefunden, dass das Getreide des Ostens billiger nach dem Westen fahren könne. Es sei unrichtig, dass die Eisenbahnen mehr Geld einbringen. Eine Menge Eisenbahnen seien gebaut worden, die viel weniger Rentabilität in Aussicht stellten als der in Rede stehende Kanal. Das gelte namentlich von den Eisenbahnen im Osten. Richtig sei, dass zur Bewältigung des Verkehres auch zweckmässige Maassnahmen im Eisenbahnverkehre möglich seien. Aber das erfordere ausserordentliche Aufwendungen, wie denn in der letzten Zeit zur Beseitigung des Wagenmangels Millionen Aufwendungen gemacht werden müssten. Unzweifelhaft werde der Verkehr auf dem Kanal sehr schnell wachsen. Es sei schwer verständlich, wie die decentralisirende Wirkung der Kanäle bestritten werden könne. Die Entwickelung am Finowkanal zeige, wie die Industrien am Kanal gehoben worden. Auch die Landwirthschaft habe von dem Finowkanal einen grossen Nutzen gehabt. Dasselbe gelte auch von anderen Kanälen. Wo sich lokale Industrien infolge des Kanalverkehres bildeten, da entstehe auch ein verstärkter Konsum landwirthschaftlicher Artikel. Von dem durchgehenden Eisenbahnverkehre habe die Landwirthschaft oft wenig Nutzen, weil der lokale Konsum sich nicht ohne die Eisenbahnstationen halte. Anders sei es, wenn eine lokale Industrie entstehe. Es gebe Verhältnisse, wo der Kanal durchaus das richtige moderne Verkehrsmittel sei; es gebe aber auch Fälle, wo es Wahnsinn wäre, neben den Eisenbahnen Kanäle zu bauen.

Ein anderer Kanalgegner, Graf Strachwitz, meinte, wenn die Eisenbahn im Ruhrbezirk den Verkehr nicht mehr bewältigen könne, nütze auch ein Kanal nichts, da er erst in zehn Jahren fertig werde. Schleppbahnen könnten schneller erbaut werden. Man solle die Kanalbauten dem Privatkapital überlassen.

Minister Dr. von Miquel hob nochmals hervor, dass die Decentralisation der Industrie durch den Kanal von grösster sozialpolitischer Bedeutung sei. Im übrigen würde die Erbauung von Schleppbahnen für die Landwirthschaft genau dieselbe Wirkung haben wie ein Kanal.

Minister Thielen zeigte, dass der Kanal mitten durch den Kohlenbezirk gehen und für die Zechen sehr günstig liegen würde. Ein Ersatz des Kanals durch eine Schleppbahn sei dort nicht möglich, da neue Wege zur Schleppbahn durch Anlegung von Ladebühnen usw. nicht ausführbar seien. Die weitere Entwickelung der Kohlenindustrie im westfälischen Gebiet werde sich in Zukunft nördlich der Kanallinie erstrecken und die Verkehrssteigerung Kanal und Eisenbahn gemeinschaftlich aufnehmen. Man werde durch den Verkehr gezwungen sein, auch noch weitere Eisenbahnlinien in der Querrichtung zu bauen, denn der Verkehr werde kolossale Steigerung erfahren.

Gegenüber dem Ausspruch des Grafen Limburg-Stirum, dass der Mehrverkehr anstatt durch den Kanal auch durch eine verhältnissmässig geringe Vergrösserung der Güterzüge und Eisenbahnbeförderungsmittel sich erreichen lassen könnte, betont Minister Dr. von Miquel, es werde fortgesetzt übersehen, dass den Eisenbahneinnahmen auch grosse Ausgaben gegenüberständen. Aus den Betriebsübersichten ergebe sich, welche Summen fortgesetzt für Erweiterung der Bahnbauten und Betriebsmittel ausgegeben würden. Man könne also nicht immer von grossen Ausgaben für den Kanal sprechen, ohne auch der für die Bahnen zu erwähnen.

Schliesslich stellte der Abg. Schwarze von der Centrumspartei den Antrag, die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen zu bitten: 1. Wie viel Millionen Mark sind seit dem Jahre 1896 bis jetzt zur Vermehrung der Betriebsmittel ausgegeben? 2. Was hat der Bau und die Unterhaltung der Kohlenumschlagsbahnhöfe im Ruhrkohlenrevier gekostet, und wie hoch beläuft sich die jährliche Ausgabe für das Aufsichtspersonal dieser Bahnhöfe? Was würde der Bau einer Schleppbahn für den Transport von 30 t-Wagen vom Ruhrkohlenrevier bis Magdeburg kosten einschliesslich der Beschaffung der dazu erforderlichen Betriebsmittel? Wie hoch würde sich die Leistungsfähigkeit einer Schleppbahn und die jährliche Unterhaltung derselben stellen?

— **Die Kanalkommission des preussischen Abgeordnetenhauses** wird Anfangs nächster Woche mit den Vertretern der Regierung eine Informationsreise nach Dortmund machen, um von hier aus sich aus eigenem Augenschein über den Dortmund-Emskanal zu unterrichten und sich über die wirthschaftlichen Verhältnisse und Bedürfnisse im rheinisch-westfälischen Industriegebiet ein Urtheil zu bilden. Die Mittheilung, dass zwei Lesungen der Vorlage von der Kommission in Aussicht genommen seien, wird der „N. L. K." als unzutreffend bezeichnet.

— Mit Erwägungen, die sich nicht ganz von der Hand weisen lassen, tritt die „Köln. Volks-Ztg." für die **Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten**, wie sie bisher in Preussen nur bei Gelegenheit der drei hohen Jahresfeste bewilligt wurde, während der Schulferien überhaupt ein. Zwar werden bei Beginn der grossen Ferien Sonderzüge mit ermässigten Fahrkarten veranstaltet, die bis zu 45 Tagen gültig sind, aber zumeist nur auf weite Entfernungen, und so formulirt das genannte Blatt seinen Wunsch dahin, „dass in möglichst weitem Umfange in den Herbstferien auch für kürzere Strecken auf den preussischen Staatsbahnen dieselbe Fahrterleichterung eingeführt werde, welche bisher zu Ostern, Pfingsten und Weihnachten für alle, zu den Herbstferien aber nur den bemittelten Personen gewährt wird. Die Eisenbahnverwaltung und insbesondere der jetzige Eisenbahnminister haben ja auch bisher schon durch Einlegung von Sonderzügen nach Erholungsorten und Gewährung von Fahrpreisermässigung dem stetig wachsenden Bedürfnisse namentlich der grossstädtischen Bevölkerung Rechnung getragen, Stärkung und Erfrischung in Gottes freier Natur zu suchen. Wir dürften daher wohl hoffen, dass sie auf dem betretenen Wege fortschreiten und auch die vorstehende Anregung in wohlwollende Erwägung ziehen werden."

— Nach dem Geschäftsbericht der **Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn** für 1898 betrug die Einnahme im Personenverkehr 387 656 ℳ, aus dem Güterverkehr 2 257 964 ℳ, aus Extraordinarien 1 177 105 ℳ, zusammen 3 822 725 ℳ (gegen 3 612 859 ℳ im Vorjahre); insgesammt wurden erzielt 3 978 521 (3 792 368) ℳ. Bei Ausgaben von 1 282 003 (1 219 185) ℳ verbleibt somit ein Ueberschuss von 2 696 518 (2 573 182) ℳ. Davon fliessen: in den Erneuerungsfonds I 312 763 (291 404) ℳ, in den Reservefonds I 1 824 (862) ℳ, der verbleibende reine Ueberschuss von 2 381 931 ℳ gelangt wie folgt zur Vertheilung: Einlage in den Reservefonds II 111 307 (93 320) ℳ, Eisenbahnsteuer 195 000 (135 000) ℳ, Dividende von 8 (7) % auf Stammprioritätsaktien 480 000 ℳ, Dividende von 8 (7) % auf Stammaktien 1 440 000 ℳ, Tantième 46 500 (16 800) ℳ, Vortrag 109 123 (155 796) ℳ. Von der in Höhe von 6 000 000 ℳ genehmigten Anleihe sind bis zum Schlusse des Jahres 1898 2 500 000 ℳ begeben.

— **Bahnprojekt auf die Schneekoppe.** Der gräflich Schaffgotsch'schen Verwaltung wurde nach einer Mittheilung der „Voss. Ztg." die Erlaubniss zu Vorarbeiten für eine Koppenbahn bis zum 1. November d. J. verlängert. Das Bahnprojekt ist keineswegs aufgegeben.

— Am 15. d. Mts. ist die der westfälischen Landeseisenbahn gehörige Bahnstrecke **Beckum-Ennigerloh-Ennigerloh** (Theilstrecke der Linie Beckum-Ennigerloh-Warendorf) zunächst für den Güter- und Viehverkehr eröffnet worden.

— Die zum Verwaltungsbezirk der Betriebsabtheilung Stargard der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. gehörige Theilstrecke **Casekow-Pencun-Scheune** der Kleinbahn Casekow-Pencun-Oder ist am 8 d. Mts. mit den Stationen Wartin, Neuhof, Sommersdorf, Pencun, Wollin, Battinsthal, Krackow, Hohenholz, Kyritz, Ladenthin, Barnimslow, Warningshof, Carow, Mandelkow, Kl.-Reinkendorf und Scheune für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Die Bahn besitzt eine Spurweite von 0,75 m.

— Am 10. d. Mts. ist die 12,55 km lange **Bahnlinie Busenbach-Ittersbach** (Theilstrecke der Linie Ettlingen-Pforzheim, Seitenlinie der Albthalbahn) mit den Verkehrsstellen Reichenbach, Langensteinbach, Spielberg und Ittersbach für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Die Strecke besitzt eine Spurweite von 1 m, gehört der badischen Lokaleisenbahngesellschaft und schliesst auf Station Busenbach an die Albthalbahn an.

— In Saarbrücken ist der „Köln. Ztg." zufolge auf Anregung des Eisenbahndirektionspräsidenten Schwering ein Verein ins Leben gerufen worden, der die bei der Staatseisenbahnverwaltung in St. Johann=Saarbrücken und Malstatt=Burbach beschäftigten Beamten und Arbeiter zu gemeinnützigen und geselligen Zwecken vereinigen will. Nach den jetzt festgestellten Satzungen schliesst der **„Eisenbahnverein zu St. Johann=Saarbrücken und Malstatt=Burbach"** andere Zwecke, insbesondere politischer und religiöser Art grundsätzlich aus. Vorgesehen ist zunächst die Einrichtung von Büchereien und Lesezimmern, die Bestellung eines Vereinsbeirathes, die Veranstaltung geselliger Zusammenkünfte, die Gründung einer Spar-, Darlehens- und Sterbekasse, jedoch ohne Beitrittszwang. Als Mitglieder werden aufgenommen alle Beamten und alle ein Jahr bei der Staatseisenbahn beschäftigten Arbeiter, die in St. Johann=Saarbrücken und in Malstatt=Burbach dienstlich bestellt sind.

— In der Hauptversammlung des **Vereins deutscher Eisenhüttenleute,** die am 25. d. Mts. zu Düsseldorf abgehalten wurde, berührte der Vorsitzende Geheimrath C. Lueg-Oberhausen u. a. auch die **Verkehrsfrage** und äusserte: „Deutschland steht in den Selbstkosten für Roh- und Zwischenfabrikate hinter den Schwesterindustrien in anderen Ländern wesentlich zurück und zwar infolge der hohen Frachten auf den Eisenbahnen und dem Mangel an Wasserstrassen. Deshalb sind auch die fremdländischen Erze ein Bedürfniss für die deutschen Hüttenwerke geworden, weil auf den heimischen Erzen zu hohe Frachten liegen. Die Einfuhr ausländischer Erze in Deutschland ist in stetem Wachsen begriffen. Es wurden eingeführt: 1893: 1 573 202 t, 1894: 2 093 007 t, 1895: 2 017 136 t, 1896: 2 586 706 t, 1897: 3 185 664 t, 1898: 3 516 577 t mithin hat die Einfuhr sich in den letzten sechs Jahren mehr als verdoppelt. An schwedischen Erzen sind allein im verflossenen Jahre 1 446 842 t eingeführt worden, um auf unseren Hüttenplätzen anstatt der durch hohe Frachtkosten bis zur Unmöglichkeit des Bezuges vertheuerten heimischen Erze verwerthet zu werden. Hier müssen die verschiedenen Reviere, statt sich zu bekämpfen, einig zusammengehen. Leider ist das aber nicht der Fall; leider herrscht auch Zwietracht bezüglich der grossen Vorlage des Rhein-Elbekanals. Wenn kein Wandel in dieser Politik, die die grossen Gesichtspunkte aus dem Auge verliert, eintritt, so wird schliesslich das Ergebniss sein, dass alle mit einander nichts kriegen und dass unsere industrielle Entwickelung vom Ausland, das theils unter viel günstigeren natürlichen Bedingungen arbeitet, theils bewundernswerthe Transportverbilligungen sich selber geschaffen hat, bei nächster Gelegenheit überholt wird. Denn wenn die jetzige Vorlage fällt, ist es mit dem weiteren Ausbau unserer Wasserstrassen auf absehbare Zeit vorbei."

— Im Centralverein für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt hielt der Major a. D. Kurs vor drei Jahren einen Vortrag über **die militärische Bedeutung des Mittellandkanals**, der jetzt im Neudruck verbreitet wird. In diesem seinem Vortrage warf Major Kurs auch einen Blick auf die Truppenbeförderungsverhältnisse im Kriege von 1870/71. Damals standen uns, sagte er, neun Bahnlinien zum Aufmarsch zur Verfügung, und der Aufmarsch nahm ein reichliches Drittel des damaligen Bahnnetzes in Anspruch. Das hat ein Stocken fast des gesammten Friedens-Personen- und -Güterverkehres während der ersten Aufmärsche zur Folge gehabt; ähnliches wiederholte sich später. Mit einer Fahrgeschwindigkeit von 22,5 km in der Stunde wurden auf den zweigleisigen Hauptlinien in einem Tage 18, auf den eingleisigen 12 Züge befördert: in 11 Tagen 384 000 Mann Infanterie, 50 000 Mann Kavallerie, 1 600 Geschütze. Seit 1870 bis Mitte 1896 sind gewachsen: die Bahnlänge von 18 000 auf 45 000 km, die Lokomotiven von 5 000 auf 16 000, die Gepäck- und Güterwagen von 114 000 auf 320 000, die Personenwagen von 12 000 auf 31 000. Trotz dieser Entwickelung der Eisenbahnen nimmt Kurs an, dass in einem zukünftigen Kriege die deutschen Bahnen im Verhältniss zu ihrer Betriebsentwickelung seit 1870 eher mehr als weniger in Anspruch genommen werden, und dass wiederum ein sehr grosser Theil des Bahnnetzes für den Friedensdienst im Anfang völlig ausscheiden wird. Früher waren die Wasserstrassen für die Anlage und Durchführung der Feldzüge vielfach entscheidend. Das ist im Eisenbahnzeitalter in Vergessenheit gerathen, und 1870/71 sind die Wasserstrassen nur in Ausnahmefällen benutzt worden. Hoenig hat schon im „Volkskriege an der Loire" darauf hingewiesen, dass alles, was zur Belagerung von Paris heranzuschaffen war, im Rhein-Marnekanal die beste und natürlichste Verkehrsstrasse gefunden haben würde, wenn der Kanal brauchbar in deutsche Hände gefallen wäre. Jedenfalls werden im Zukunftskriege die Wasserstrassen wieder mehr herangezogen werden. 1870/71 sind die uns bekannten Darlegungen des berühmten Oberstleutnants Reinhold Wagner vom Generalstabe zu den Akten gelegt worden. Man steckte eben zu tief im Eisenbahnzeitalter, und Moltke war merkwürdigerweise ebenso ein Kanalfeind wie ein Feind von Belagerungen. Dass die Anschauungen im Generalstabe sich wesentlich verändert haben, konnten die Worte des Grafen Waldersee im Herrenhause gelegentlich des Lübecker Kanals beweisen. Und die operative Richtung dieses Kanals ist im Vergleich zu derjenigen von Ost nach West doch recht geringfügiger Art. Näher kann darauf nicht eingegangen werden. Ein Blick auf unsere Westfront lehrt, welche Bedeutung ein dortiger Kanal für einen Krieg mit Frankreich erlangen kann.

1896 hatte das gesammte Eisenbahnbetriebsmaterial einen Laderaum von 3 510 000 t, die Binnenschiffe repräsentirten schon 1892 einen Laderaum von 2 713 829 t. Neuere Zahlen fehlen, doch kann der Laderaum der Binnenschiffe jetzt auf erheblich über 3 000 000 t veranschlagt werden. Der Laderaum beider Parks ist also ziemlich gleich, hierzu kommt der Schiffsladeraum von 635 Schlepp-, 50 Tauerei-, 677 Personendampfern. Der Schiffstransport hat aber vor dem Bahntransporte grosse Vorzüge für Kranke, Verwundete, Munitions- und Lebensmittelbeförderung. 1870 wurden von den zweigleisigen Bahnen in je 24 Stunden 9 000 t geleistet, während auf dem Rhein-Weser-Elbekanal in je 24 Stunden 21 600 t befördert werden können, anfänglich noch weit mehr. Militärzüge legen freilich 22,5 km in der Stunde zurück, auf den Kanal können in der gleichen Zeit nur 5 km gerechnet werden. Handelt es sich aber um regelmässig organisirte Nachschübe, so kommt die Geschwindigkeit nur bei dem jedesmaligen ersten Transport zur Sprache. Allein für die jeweiligen Anfangstransporte auf dem Wasser wird eine bedeutende Geschwindigkeit kaum von Nöthen sein; überdies erreichen Armeematerialzüge mitunter kaum 10 km in der Stunde. Vor allem geht der Wassertransport vor sich, ohne dass Bahntransporte durch ihn aufgehalten werden! Deshalb muss der Rhein-Elbekanal im Kriege wesentlich zur Entlastung der Bahnen beitragen, sei es durch Uebernahme von Kriegs-, sei es durch solche von Handelsgütertransporten. Sind nun gar unsere Seehäfen gesperrt, so sind wir auf Getreide aus den unteren Donauländern und Ungarn angewiesen. Transporte von dorther würden, so lange die Wasserverbindung von der unteren Donau nach dem Rhein nicht besser als jetzt ist, theilweise auf der ganzen Entfernung den Schienenweg einschlagen müssen, theilweise aber auch nach der oberen Oder und der Moldau-Elbe per Bahn, dann, wenn der Wasserweg von der Oder zur Elbe in dem Mittellandkanal seine Fortsetzung gefunden hätte, in diesen nach Westen gehen. Endlich sind im Nordosten Niemen, Pissek, Narew, Bug, Weichsel und Warthe immerhin etwa neun Monate des Jahres benutzbar. Auch das weist auf die Nothwendigkeit einer Wasserverbindung hin. Man denke nur daran, dass dadurch Essen und Magdeburg (Krupp) mit Spandau und Thorn und dem Osten in durchlaufende gleichartige Verbindung gebracht würden.

In Frankreich hat man, parallel der deutschen Grenze, einige durchlaufende Stufen an Kanälen hergestellt, die Transporte aller Art auch dann gestatten, wenn sämmtliche aus Frankreich zur deutschen Grenze führenden Bahnen durch Truppentransporte in Anspruch genommen sind.

Major Kurs gelangt zu folgenden Schlüssen: Die deutschen Eisenbahnen werden in zukünftigen Kriegen für militärische Zwecke mindestens in demselben Verhältnisse in Anspruch genommen werden müssen wie 1870/71, und darunter wird der gesammte Verkehr zeitweise nicht minder leiden als damals. Die deutschen Wasserstrassen können im Kriegsfalle in heutiger Zeit, wo ein grosser Schiffspark vorhanden und ein geregelter Dampfschleppbetrieb möglich ist, eine annähernd gleiche, wenn auch andersartige Bedeutung gewinnen, wie sie solche in früheren Kriegen gehabt haben, und zwar, indem sie die Eisenbahnen zu Gunsten des Friedensverkehres entlasten. Ganz besonders wichtig für den Kriegsfall erscheint die dem deutschen Wasserstrassennetz, dessen Hauptadern von Südosten nach Nordwesten laufen, fehlende durchlaufende leistungsfähige Querverbindung in der ungefähren Richtung West-Süd-West bis Ost-Nord-Ost, wie eine solche geschaffen wäre, wenn der Rhein-Weser-Elbekanal gebaut und die nicht genügend leistungsfähige Verbindung von der Havel zur Oder und von dieser zur Weichsel verbessert würde."

— **Ausfuhr westfälischer Kohlen nach Rumänien.** Vor einer Reihe von Jahren war man deutscherseits bemüht, die Ausfuhr oberschlesischer Kohle nach Rumänien oder doch wenigstens nach der Moldau durch Erwirkung billiger Frachtsätze zu ermöglichen. Indess waren die Erfolge nur vorübergehend und unerheblich und die Ausfuhr oberschlesischer Kohle nach der Moldau ist verschwindend geblieben. Vor einiger

Zeit gelang es nun westfälischen Interessenten, mit der rumänischen Regierung einen Vertrag über eine grössere Kohlenlieferung im Umfange von etwa 180000 t abzuschliessen und zwar im Anschluss an die Dampferverbindung, welche die rumänische Regierung nach Gründung der rumänischen Seeschifffahrtsgesellschaft zwischen den Häfen der unteren Donau und Rotterdam einrichtete. Die rumänischen Schiffe nehmen die westfälischen Kohlen in Rückfracht mit und so wurden im Jahre 1898 nach fremden Konsulatsberichten etwa 20000 t westfälische Kohle über Galatz eingeführt. Rumänien braucht jährlich etwa 200000 t Kohlen, die es ganz überwiegend aus England, zum kleinen Theil auch aus Ungarn bezieht. Nach dem neuesten Bericht des österreichisch-ungarischen Konsulats in Galatz soll nun aber die rumänische Eisenbahnverwaltung mit der westfälischen Kohle keine günstigen Erfahrungen gemacht haben, namentlich wegen der leichten Entzündbarkeit dieser Kohle, und nicht geneigt sein, nach Abwickelung des Lieferungsvertrages eine neue Bestellung zu machen. Ob diese Angabe wirklich begründet ist, wird sich ja bald herausstellen.

— **Personalnachrichten.** Der Oberbaurath Neitzke, Mitglied der Eisenbahndirektion Posen, ist gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— Nach dem Geschäftsberichte der **Graz-Köflacher Bahn** haben sich die Einnahmen aus dem Personenverkehre im Jahre 1898 auf 208017 fl. erhöht. An Eil- und Frachtgütern wurden befördert 7803099 dz (im Vorjahre 7752791 dz). Die Einnahmen aus dem Eilgüter- und Frachtentransporte betrugen 1515872 (1511704) fl. Die gesammten Transporteinnahmen betrugen 1730714 (+ 17697) fl. Die Betriebseinnahmen ergaben 1734616 (+ 17501) fl. Die Betriebsausgaben bezifferten sich auf 686152 (681032) fl., so dass ein Betriebsüberschuss von 1048465 (1036082) fl. verbleibt. Dazu tritt das Erträgniss des Bergbaues mit 129692 fl., das Erträgniss des Kalkwerkes mit 17103 fl., der Glasfabrik mit 6881 fl. und des Kohlenverschleisses mit 6932 fl. Die Verzinsung der Obligationen erforderte 290025 (294321) fl., die Tilgung 98850 (94800) fl. Die Eisenbahnsteuern und Stempel betragen 204575 (177365) fl., Bergbausteuern 36278 (22319) fl., wonach ein Reinüberschuss von 548008 (541498) fl. verbleibt. Die Dividende beträgt 6,75 (6,50) %.

— Nach dem Geschäftsabschluss der **Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn** beträgt der Reingewinn des Jahres 1898 604532 fl. Der Abschluss des Jahres 1897, der einen Ueberschuss von 1125881 fl. ergab, enthielt noch den Vortrag von 601021 fl. aus dem Jahre 1896, der bekanntlich im Vorjahre zur Bezahlung einer der Bahn nachträglich vorgeschriebenen Gebühr fast gänzlich verwandt wurde. Ohne Berücksichtigung dieses Vortrages ist der Reingewinn des Jahres 1898 um 58791 fl. grösser, unter Einrechnung des Vortrages um 503349 fl. kleiner als der des Vorjahres. Eine Erträgnissvermehrung ergab sich aus den Dividenden der Lokalbahnen im Betrage von 204512 (+ 19765) fl. und der Münzrechnung im Betrage von 289125 (+ 10795) fl., wogegen die Zinsenrechnung ein Mindererergebniss von 18825 fl. ausweist. Im ganzen waren die Einnahmen um 17000 fl. grösser, die Ausgaben um 42000 fl. geringer. Gegen eine Steuervorschreibung im Betrage von 79807 fl. aus dem österreichischen Betrieb hat die Gesellschaft Beschwerde eingelegt, da in dem Uebereinkommen vom Jahre 1894 die Staatsverwaltung alle mit dem Betrieb der österreichischen Linien zusammenhängenden Lasten zur Selbstzahlung übernommen hat. Die Gesellschaft plant eine Aenderung ihrer Satzungen, die eine Kürzung der Bezüge des Verwaltungsraths und auch die Auflösung des Londoner Büreaus verfügen.

— **Elektrische Strassenbahn in Brüx.** In der Sitzung des Brüxer Stadtkollegiums wurde die Offerte der Wiener Union-Elektrizitätsgesellschaft, betreffend den Bau der elektrischen Strassenbahn und die elektrische Stadtbeleuchtung angenommen. Das Kollegium beschloss ferner, beim Eisenbahnminister für die Variante Reichstadt-Gabel der Böhmischen Transversalbahn zu petitioniren.

— **Ein Urtheil über die Eisenbahnen in den 40er Jahren.** In Dr. Schlesinger's Geschichte Böhmens, 2. Auflage, Prag 1870, werden nicht blos als Kuriosum, sondern als Beweis, wie man noch Mitte der 40er Jahre über Eisenbahnen dachte, folgende Worte angeführt, welche Fürst Hugo Salm am 6. April 1845 im Landtage sprach, um seine Abwesenheit von der Feier der Eröffnung des Betriebes auf der Staatsbahnstrecke Olmütz-Prag zu motiviren. Er äusserte sich hierbei wie folgt:

„Es handelt sich um ein Opfer am Altare des Mammons; eine Thatsache soll gefeiert werden, von der es sehr zweifelhaft ist, ob sie nicht mehr des Beklagenswerthen, als des Erfreulichen bieten werde, ein Ereigniss, das einem Gewitter gleicht, dessen Nachtheile für die Gegenwart gewiss, die Früchte für die Zukunft problematisch sind. Zu freuen ist da nichts, sondern abzuwarten, ob Gutes oder Böses aus den Eisenbahnen fliessen werde.“

— **Zur Fortentwickelung des ungarischen Vizinalbahnwesens.** In einer Reihe beachtenswerther Artikel, welche im „Pester Lloyd“ zur Veröffentlichung gelangt sind, werden die Verhältnisse der ungarischen Vizinalbahnen eingehend besprochen und Vorschläge zur Beseitigung des drohenden Stillstandes auf dem Gebiete des Vizinalbahnbaues gemacht. Der Verfasser geht davon aus, dass die Hilfsquellen, denen bisher eine lebhaftere Entwickelung des Vizinalbahnwesens zu verdanken war, im Versiegen begriffen sind. Diese Hilfsquellen bestehen in der von der Gesetzgebung bewilligten jährlichen Subvention in der Höhe von 600000 fl., in den Beiträgen der Postverwaltung sowie in jenen der Munizipien, Gemeinden und Privaten. Insgesammt belaufen sich diese Beiträge bis Ende 1897 auf etwa 52500000 fl. = 36,2 % des Effektivkapitals und für das Kilometer auf 500 fl.

Die Dotation des Staates ist fast vollständig erschöpft. Es braucht nur auf die Budgetrede des neuen Handelsministers hingewiesen zu werden, worin dieser Umstand klar und deutlich konstatirt wurde. Für die nächsten Jahre sind nur 50000 bis 80000 fl. jährlich zur Dotation neuer Bahnen verfügbar. Die Munizipien, namentlich die Strassenfonds der Komitate, welche, wie der neue Handelsminister in seiner Budgetrede betont, dem Ausbau des Landstrassennetzes zu dienen berufen sind, dürfen nicht weiter in Anspruch genommen werden. Es wird auch der Rentabilität der Lokalbahnen nicht geringen Nutzen bringen, wenn ein gut ausgebautes Strassennetz die Alimentation der Bahnen erleichtert. Die Subvention durch das Postärar ist eigentlich keine Subvention, denn es wird dafür der Postdienst versehen. Wohl wird diese Subvention auf Grund der Ersparnisse bemessen, welche durch die Auflassung des Postfahrdienstes sich ergeben, wobei in einzelnen Fällen mehr bezahlt wird, als der Postbeförderungsdienst der Lokalbahnen kostet, doch ist es klar, dass unter diesem Titel eine nennenswerthe Unterstützung den neuen Lokalbahnen nicht geboten wird. Die Subvention der Gemeinden und Privaten, welche laut obigem Ausweis ein Drittel der Gesammtsubventionen repräsentiren, erreichen in ihrem wirklichen Werthe kaum die Hälfte der angeführten statistischen Ziffer. Zum nicht geringen Theil sind diese Beiträge, wenn es zum Eintreiben kommt, uneinbringlich; andererseits werden durch Gemeinden und Private für die Beitragsleistungen solche Anforderungen in Bezug auf Trasseführung, Anlage der Stationen und sonstigen Herstellungen des Bahnbaues gestellt, dass in den meisten Fällen nur ein kleiner Bruchtheil des Beitrages als faktische Subvention in Rechnung gezogen werden kann.

Ausser den direkten Subventionen involvirt die Betriebsführung der Lokalbahnen durch die ungarischen Staatsbahnen eine indirekte Subvention. Die mit Ende des Jahres 1897 im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen gestandenen Lokalbahnen mit der Gesammtbetriebslänge von 4928 km hatten eine durchschnittliche kilometrische Roheinnahme von rund 1700 fl. Es lässt sich annehmen, dass von obiger Durchschnittseinnahme zu Gunsten der ungarischen Staatsbahnen höchstens 55 %, demnach 925 fl. für das Kilometer, entfallen. Die thatsächlichen Betriebskosten betragen dagegen mindestens 1400 fl. für das Kilometer. Demnach werden gegenwärtig 475 fl. im Jahr auf jedes Kilometer der von den ungarischen Staatsbahnen betriebenen Lokalbahnen aus dem Staatssäckel aufgezahlt.

Somit betragen die bisher gewährten direkten und indirekten Subventionen, auf 70 jährige Annuitäten umgerechnet, mindestens 500 + 475 = 975 fl. pro Jahr und Kilometer. Der Verfasser sucht sohin nachzuweisen, dass mit einer kilometrischen Jahressubvention von durchschnittlich nur 700 fl. die Rentabilität der auszubauenden künftigen Lokalbahnen gesichert ist, sei es nun, dass man diese Subvention zur Ergänzung des Baukapitals heranzieht oder zur Deckung der Betriebskosten jährlich in Anspruch nimmt.

Der Verfasser nimmt bei der Rentabilitätsrechnung die thatsächlichen Baukosten mit 25000 fl. für das Kilometer (das aufgebrachte Baukapital beträgt für 7111 km 258058729 fl. oder für das Kilometer 36000 fl.; die thatsächlichen Baukosten stellen sich weit niedriger) an. Die kilometrische Einnahme für die zu bauenden Vizinalbahnen wird mit 2000 fl. für das Kilometer berechnet (die nicht im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen stehenden, theils selbständig, theils durch andere Bahnen betriebenen 26 Lokalbahnen ergeben jährlich eine durchschnittliche Roheinnahme von 3298 fl.). Der Verfasser führt weiter den Nachweis, dass es keinen Schwierigkeiten unterliegt, die von ihm als nöthig erachtete Jahressubvention von 700 fl. pro Kilometer aufzubringen. Hierbei sieht er von den

Beiträgen der Munizipien, Gemeinden und Privaten ganz ab und nimmt die staatliche Subvention mit rund 125 fl. pro Jahr und Kilometer in Rechnung. Mit Hinzurechnung der indirekten Subvention von 475 fl. ergeben sich zusammen 125 + 475 = 600 fl. Daher sind aus den gegenwärtig gebotenen Subventionsmitteln für die Zukunft 600 fl. für das Kilometer auf 70 Jahre vorhanden. Es handelt sich daher nur um die Bedeckung von weiteren 100 fl. pro Kilometer und Jahr. Für die Bedeckung dieses Fehlbetrages würde dem Staate einerseits der Werth zur Verfügung stehen, den die um 20 Jahre verkürzte Konzessionsdauer repräsentirt, bezw. dass der Staat nach Ablauf von 70 Jahren, anstatt erst 90 Jahren in den Besitz der Bahnen gelangt, andererseits durch die Quote der Betriebsüberschüsse welche die 5 % Verzinsung des Aktienkapitals übersteigt.

Die Kapitalsbeschaffung soll so vorgenommen werden, dass entweder die Staatssubventionen, wie gegenwärtig die in Annuitäten gewährten Staatsbeiträge, durch Finanzinstitute eskomptirt werden, oder aber dass die Lokalbahnen in 70 Jahren amortisirbare Prioritätsobligationen auf Grund der Staatssubvention emittiren. Die Restbeschaffung der ausserdem nöthigen 10 000 fl. für das Kilometer hätte durch Emission von gewöhnlichen Aktien der Lokalbahn stattzufinden, deren 5 % und höhere Verzinsung in wenigen Betriebsjahren sicher zu erwarten wäre.

Der Bau der Lokalbahnen soll, wie es schon seit Jahren durch die Fachkreise verlangt wird, nur den Anforderungen des zunächst zu gewärtigenden Verkehres angepasst werden. Bei naturgemässer Fortentwickelung des Verkehres können die nöthig werdenden Vergrösserungen allmählich ausgeführt werden. Der Ausbau der Anschlussstationen sowie deren Vergrösserung mit dem Anwachsen des Verkehres soll ganz auf Kosten der alimentirten Hauptbahn geschehen. Die Kosten dieser Investitionen der Hauptbahn werden durch den erhaltenen Verkehrszuwachs reichlich eingebracht werden.

Der Betrieb der Lokalbahnen ist vom Verfasser als selbstständiger gedacht, mit Ausschluss des Betriebes durch die ungarischen Staatsbahnen oder eine andere Hauptbahn. Dagegen könnten sich die in dasselbe Verkehrscentrum einmündenden Lokalbahnen zur gemeinsamen Führung des Betriebes vereinigen. Die Fortentwickelung des hier geplanten Systemes würde zur Kreirung grösserer Betriebsgesellschaften führen, welche das selbstgebaute eigene Netz mit den bereits im Betriebe der Staatsbahnen befindlichen Lokalbahnen vereinigen würden.

Rumänien.

— Das Eisenbahnbetriebsgesetz vom Jahre 1883 enthält gewisse Vorschriften rücksichtlich der Art und Weise der Gebahrung mit den Fonds und der Rechnungslegung gegenüber dem obersten Rechnungshofe. Doch sind einerseits diese Bestimmungen viel zu allgemein gehalten, um als Richtschnur für das Vorgehen in allen, in der Praxis des Eisenbahnbetriebes vorkommenden Fragen dienen zu können; andererseits aber sind die Normen des Gesetzes für die Staatsbuchführung nicht ohne weiteres auf die kommerzielle Geschäftsführung der Eisenbahnverwaltung anwendbar. Um den infolge dieses Umstandes entstandenen Unzuträglichkeiten abzuhelfen, wurde nach eingehendem Studium dieser Frage ein **Spezialgesetz für den finanziellen Dienst der Eisenbahnen** ausgearbeitet, welches nach erfolgter königlicher Sanktion nunmehr in Kraft getreten ist.

Die wichtigsten Bestimmungen dieses Gesetzes sind folgende:

Transporte dürfen unter den Selbstkosten nur auf Grund von Spezialgesetzen oder Reglements stattfinden (Art. 2). — Von allen mit der Gebahrung von Fonds betrauten Beamten ist nur der Hauptkassirer kautionspflichtig (Art. 5). — Das Budget der Eisenbahn wird alljährlich von der Generaldirektion aufgestellt und — nach erfolgter Genehmigung durch den Verwaltungsrath, den Minister der öffentlichen Arbeiten und den Ministerrath — dem Parlamente vorgelegt (Art. 6). — Das Finanzjahr beginnt am 1. Januar (Art. 7). — Lieferungsverträge können für die Dauer mehrerer Jahre freihändig oder im Offertenwege abgeschlossen werden (Art. 12). — Sämmtliche Zahlungen für geleistete Dienste oder erworbene Rechte werden von der Generaldirektion auf Grund des Eisenbahnbetriebsgesetzes genehmigt (Art. 13).

— **Einnahmen der rumänischen Staatsbahnen** in der Zeit vom 1. Januar bis Ende April d. J.:

Personenverkehr	2 774 745 Frcs.
Gepäckverkehr	54 129 „
Eilgutverkehr	222 750 „
Frachtenverkehr	3 478 801 „
zusammen	6 530 425 Frcs.

Im Vergleich zu demselben Zeitabschnitte des Vorjahres (6 183 716 Frcs.) ergibt sich eine Mehreinnahme von 346 709 Frcs.

— **Belehnung von Depotscheinen über bis zur Eisenbahnbeförderung eingelagerte Getreidesendungen.** Auf Grund eines zwischen der Verwaltung der rumänischen Eisenbahnen und der landwirthschaftlichen Bank (Banca agricola) abgeschlossenen Spezialübereinkommens belehnt diese letztere die Depotscheine, welche in Fällen von Wagenmangel oder Verkehrshindernissen für die bis zur Verladung gelagerten Getreidesendungen von den Stationen ausgestellt werden.

— Die unter der Verwaltung der rumänischen Eisenbahnen stehenden **Dockanlagen von Galatz und Braila** haben im Jahre 1898 ein Gesammterträgniss von 2 198 363 Frcs. abgeworfen. Hiervon entfallen 1 133 700 Frcs. auf Galatz und 1 064 563 Frcs. auf Braila.

— Am 1. Mai d. J. wird der neueingerichtete **Zug Berlin-Constanta über Galizien** in Verkehr gesetzt werden. Durch diesen Zug wird eine direkte und billige Verbindung zwischen Norddeutschland einerseits und Konstantinopel beziehungsweise Griechenland, Kleinasien und Aegypten andererseits hergestellt.

— Die **Flügelbahn Comanesti-Moinesti**, welche die Linie Targul-Ocna-Palanca (ungarische Grenze) mit dem reichen Petroleumgebiet von Moinesti verbinden soll, wird demnächst dem Verkehre übergeben.

— Auf sämmtlichen Linien der rumänischen Staatsbahnen ist ein ermässigter **Tarif für Uebersiedelungseffekten** (Umzugsgut) auf folgender Grundlage erstellt worden:

Von 1—100 km beträgt der Einheitssatz 8 Cts. pro Tonne und Kilometer. Von 101—400 km wird eine Staffel eingerechnet, welche sich bei 400 km auf 4 Cts. pro Tonne und Kilometer stellt. Bei Entfernungen über 400 km bleibt der Einheitssatz von 4 Cts. konstant.

— **Sperrige Güter.** Die Bestimmung, dass als sperrig nicht nur jene Artikel zu betrachten sind, welche als solche im Tarif thatsächlich aufgezählt sind, sondern überhaupt sämmtliche Güter, deren Kubikmeter weniger als 150 kg wiegt, ist aufgehoben worden. Für die Folge werden als sperrig nur die als solche im Tarif aufgeführten Artikel behandelt. Auch entfällt rücksichtlich derselben der für die Sperrigkeit vorgeschriebene Zuschlag, wenn sie in Mengen von wenigstens 5 000 kg per Frachtbrief und Wagen zur Aufgabe gelangen.

Vereinsausland.

— **Der Ausstand der belgischen Kohlenarbeiter** nimmt grosse Ausdehnung an. Mitte voriger Woche schätzte man die Gesammtzahl der Ausständigen bereits auf 25 000 Mann. Wie es scheint, drängen die sozialdemokratischen Agitatoren auf einen Generalausstand hin. Schon macht sich in Belgien Kohlenmangel fühlbar, unter dem bald auch die Eisenbahnen leiden dürften.

— In der Hauptversammlung der schweizerischen **Nordostbahn** wurde der Antrag des Verwaltungsrathes, zu geeignet scheinender Zeit ein neues Anlehen bis auf 15 000 000 Frcs. für Neubauten und Materialbeschaffung aufzunehmen und die Modalitäten desselben festzusetzen, einstimmig genehmigt. Nach § 5 der Satzungen ist aus dem sich ergebenden verfügbaren Reinertrag der Jahresrechnung nach Ausrichtung von 5 % Dividende ein Betrag bis zu 10 % zu einem Bestand für Förderung besonderer Eisenbahninteressen auszuscheiden. Der Verwaltungsrath hat für die Verwendung des ausgeschiedenen Betrages vorgeschlagen, 25 % für Unterstützungen an talentvolle fleissige junge Leute, vorzugsweise an Söhne von Nordostbahn-Angestellten, zu bestimmen und die übrigen 75 % bedürftigen Angestellten zuzuwenden. Von einer Anzahl von Aktionären wurde gewünscht, es sollten von letzterem Betrage 25 % zu Vorstudien für Nebenbahnen verwandt werden. Der dahin zielende Antrag verblieb jedoch in der Minderheit, da von der Verwaltung geltend gemacht wurde, dass die Nordostbahn infolge des Rückkaufes durch den Bund kein Interesse daran habe, fernliegende Projekte zu verfolgen. Zum Mitgliede des Verwaltungsrathes und zugleich zum Verwaltungsrathspräsidenten wurde Professor Dr. v. Salis, eidgenössischer Gesetzgebungssekretär in Bern, der Schwiegersohn von Guyer-Zeller, fast einstimmig gewählt.

In der italienischen Abgeordnetenkammer hat die Regierungsvorlage über die öffentlichen Freiheiten hinsichtlich ihrer Bestimmungen über den **Schutz der öffentlichen Dienstzweige** folgende Fassung erhalten: „Die Angestellten und Ar-

beiter der Eisenbahnen, der Post und der Telegraphen, der Strassenbahnen und Fernsprechlinien zwischen verschiedenen Orten, der Zeichentelegraphen, staatlichen Werkstätten und Arsenale, der öffentlichen Beleuchtungsanstalten und der Wasserleitungen, gleichviel ob diese Einrichtungen vom Staate oder von Privaten betrieben werden, unterliegen einer Geldbusse bis zu 1000 Lire oder der Haft bis zu drei Monaten, wenn sie in Zahl von drei oder mehr nach Verabredung die Arbeit verlassen oder die Pflichten in einer Weise versäumen, die den regelmässigen Gang des Dienstes hindert.“ Auch mangels der Verabredung bleibt der einzelne strafbar, wenn seine Arbeitseinstellung in einem Augenblicke erfolgt, in dem er nicht entbehrt werden kann, ohne dass der Dienst leidet. Für die Anstifter treten erhöhte Strafen ein.

— **Bedingungen für den Betrieb privater Eisenbahnzweiglinien in Russland.** Wie St. Petersburger Residenzblätter mittheilen, ist die Frage angeregt worden, die Bedingungen, unter denen es gestattet ist, Eisenbahnzweiglinien zu betreiben, die sich im Privatbesitz befinden, einer Aenderung zu unterwerfen. Auf den im Privatbesitz befindlichen Eisenbahnzweiglinien dürfen jetzt nur Güter ihrer Besitzer befördert werden, während es verboten ist, fremde Waaren zum Versand anzunehmen. Für Fabriken, welche an solchen Linien belegen sind, ist die Benutzung dieser Linien jedoch für die Beförderung ihrer Waaren von grosser Wichtigkeit, so dass jetzt die Frage erwogen wird, die bestehenden Bestimmungen dahin abzuändern, dass künftig die im Privatbesitz befindliche Bahn von der Verwaltung der Hauptbahn, an welche sie Anschluss hat, die Erlaubniss zur Beförderung verschiedener Güter, d. h. also auch solche dritter Personen, einzuholen haben würde.

— **Durchgehender Verkehr von Perm nach Kotlas.** Nach Fertigstellung der Eisenbahnbrücke über den Kamafluss bei Perm hat, wie die „Pet. Wed.“ mittheilen, die neue Perm-Kotlasbahn den durchgehenden Verkehr von der Station Perm nach Kotlas auf der Nord-Dwina eröffnet. Auf der neuen Bahn werden die Normaltarife eingeführt; in Perm, Wjätka und Kotlas sind Transportkomptoirs eröffnet worden. Damit wird die Güterbewegung von der sibirischen Bahn, sobald sowohl auf den grossen Strömen Sibiriens, als auch auf der nördlichen Dwina die Schifffahrt eröffnet sein wird, über Archangelsk einen neuen Abzugsweg erhalten.

— Die am 28. Dezember (9. Januar d. J.) eröffnete neu gebaute Linie der Moskau-Kasaner Eisenbahn **von Russajewka bis Sysran und Batraki** mit der Zweigbahn von der Station Insa nach Ssimbirsk ist am 3./15. März d. J. in den direkten Güterverkehr mit dem ganzen russischen Eisenbahnnetz eingeschlossen worden. Durch diese beiden Linien hat die Moskau-Kasanbahn an zwei Stellen neuen Anschluss an den Wolgastrom erhalten. Bei der grossen Bedeutung dieser mächtigen Wasserstrasse Russlands für die Güterbewegung ist es klar, dass die genannte Bahn ihre Position wesentlich verbessert hat und namentlich nunmehr auch die Möglichkeit gegeben ist, dass sibirische Güter, nach denen z. Z. in Russland ein allgemeines Jagen an der Tagesordnung ist, über die Strecke Ssysran-Russajewka-Moskau sich bewegen können. Ausserdem wird aber durch die Strecke Ssysran-Russajewka eine Entlastung der Strecke Ssysran-Morschansk-Rjäschk ermöglicht, indem die für Moskau und Petersburg bestimmten Güter bei Ssysran von der arg überlasteten Strecke abgelenkt werden können, was nicht von untergeordneter Bedeutung sein kann.

— Die Presse hat sich in letzter Zeit vielfach mit einem Projekt beschäftigt, welches eine Interessenverschmelzung der unter deutschem Einfluss stehenden **anatolischen Eisenbahn** mit der mit englischem Kapital erbauten **Smyrna - Aidinbahn** zum Gegenstande hat. Da hierbei vielfach irrige Darstellungen unterlaufen sind, erscheinen einige nähere Daten über das fragliche Projekt nicht ohne Interesse: Die im Jahre 1856 errichtete und bis zum 15. Oktober 1935 konzessionirte „Ottoman Railway Company from Smyrna to Aidin“ betreibt die etwa 377 km lange, normalspurige Eisenbahn von Smyrna, dem wichtigsten Hafenplatz Kleinasiens, aus über Aidin und Seraikeuy nach Diner; weitere 139 km vertheilen sich auf eine Reihe von kurzen Anschlussbahnen, sodass das Gesammtnetz eine Länge von etwa 516 km umfasst. Die Bahn nimmt von Smyrna ab zunächst eine südliche Richtung, wendet sich nach Eintritt in das fruchtbare Thal des Mäander nach Osten und reicht bei der Station Diner bis an die Ausläufer des anatolischen Hochlandes. Die in ihrem Interessengebiet erzeugten Produkte sind mannigfacher Art: ausser Getreide, welches für die Bahn den wichtigsten Transportartikel bildet, gelangen in grösseren Mengen Feigen, Oliven, Rosinen, Opium, Baumwolle usw. zum Versand. Das voll bezahlte Aktienkapital der Smyrna-Aidingesellschaft beläuft sich auf 892 000 £ und ist eingetheilt in 44 600 Aktien von je 20 £; an Obligationen (Debentures) hat die Gesellschaft im ganzen 3 017 000 £ emittirt, wovon heute noch 2 800 000 £ im Umlauf sind; diese Debentures sind zum Theil mit 6 %, zum Theil mit 5 % verzinslich und bis zum Ablauf der Konzession heimzuzahlen. Im Gegensatz zu den meisten anderen Bahnen in der Türkei hat die Aidinbahn keinerlei Anspruch auf eine kilometrische Garantie seitens der türkischen Regierung; sie ist vielmehr auf ihre eigenen Betriebseinnahmen angewiesen, welche indessen seit einer Reihe von Jahren ausser der Verzinsung der Obligationen die Ausschüttung einer Dividende auf die Aktien ermöglichten. Das Betriebsjahr 1897, ein besonders günstiges, gestattete die Vertheilung einer Dividende von 5,5 %, während das Durchschnittserträgniss der Jahre 1888 bis 1897 etwa 3 % Dividende ergab. Das Jahr 1898 war für die Gesellschaft infolge von Missernten und der Konkurrenz der im Jahre 1897 fertiggestellten französischen Cassababahn und der anatolischen Bahn (Konialinie) ein aussergewöhnlich schlechtes; nicht allein, dass für die Aktionäre keine Dividende verfügbar war, musste die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung des Dienstes ihrer Obligationen eine schwebende Schuld kontrahiren, welche sich am 31. Dezember 1898 auf 37 000 £ belief. Der letzte Geschäftsbericht der Gesellschaft weist im Hinblick auf die durch die oben erwähnten Umstände herbeigeführte missliche Finanzlage auf die Nothwendigkeit einer Reduktion der jährlichen Lasten hin, und unter dem Eindruck dieser Verhältnisse geschah es auch, dass von englischer Seite die Anregung zu einer Vereinigung unter Anlehnung der Aidinbahn an die anatolische Bahn erfolgte. Das Resultat dieser Anregung war der aus Kreisen der anatolischen Bahn stammende Vorschlag, die Aktien der Smyrna-Aidinbahn zu kaufen. Provozirt wurde dieser Vorschlag durch die Bemühungen des Herrn Nagelmackers, eines Mitgliedes der Smyrna-Cassababahn, die Aidinbahn zu erwerben; der Uebergang dieser Linie in den Besitz der Cassababahn hätte aber für die anatolische Bahn augenfällige Nachtheile im Gefolge gehabt. Der zur Diskussion stehende Reorganisationsplan der Aidingesellschaft sieht die Ausgabe von 3 000 000 £ 4 % im Jahre 1935 rückzahlbaren Obligationen voraus, von welchen 2 800 000 £ zum Umtausch gegen die bestehenden 5 und 6 % Debentures Verwendung fänden, während die verbleibenden 200 000 £ zur Abtragung der schwebenden Schulden und zur Bildung einer Reserve dienen würden. Die bisherigen Obligationeninhaber würden als Entschädigung für den Zinsenausfall 300 000 £ in 6 %, nicht kumulativen Vorzugsaktien der Aidinbahn erhalten. Die neuen 4 % Obligationen, deren Verzinsung jährlich 120 000 £ gegen bisherige feste Lasten von 150 000 £ erfordert, würden in erster Linie auf die Einnahmen der Aidinbahn sichergestellt; die anatolische Bahn würde die Obligationen zu garantiren haben. Dieses Risiko erscheint für die anatolische Bahn sehr mässig, wenn man berücksichtigt, dass die Reineinnahmen der Aidinbahn im achtjährigen Durchschnitt 1890 bis 1897 175 000 £ erreichten. Ob der Erwerb der Aidinaktien im Umtausch gegen Aktien der anatolischen Bahngesellschaft sich für letztere Gesellschaft als eine vortheilhafte Operation erweisen wird, wird von der Entwickelung des Verkehres und diese in erster Linie davon abhängen, ob die etwa 100 km lange Anschlussstrecke von Diner, dem Endpunkt der Aidinbahn nach Tschai, einer Station der anatolischen Ergänzungsstrecke, konzessionirt wird. Die beiden Gesellschaften würden gegenseitig eine gewisse Zahl von Aufsichtsräthen auszutauschen haben, aber die anatolische Bahngesellschaft würde als Hauptaktionär der Aidinbahn allerdings auf die Dauer auf dieses Unternehmen einen überwiegenden Eifluss besitzen. Dass unter diesen Umständen in einem Theil der englischen Presse Angriffe gegen die Verwaltung der Aidinbahn und gegen das im übrigen für beide Gesellschaften vortheilhafte Projekt laut werden, ist nicht zu verwundern.

(„B. B.-Ztg.“)

— Der Vorschlag des Grafen Kapnist, eine **Eisenbahn vom Mittelmeer bis zum persischen Meerbusen** zu bauen, wurde von der Pforte abgelehnt. Graf Kapnist machte den Vorschlag, Tripoli in Syrien zum Ausgangspunkt der Linie zu nehmen. Ernst Rechnitzer, ein ungarischer Bankier in London, hat eine neue Linie von Knieh bis Bassrah, 2 300 km lang, in Vorschlag gebracht. Diese Linie soll mit englischem Kapital gebaut werden. Man glaubt aber in unterrichteten Kreisen, dass die Pforte auch diesen Plan nicht annehmen werde.

— Ein kleines Bild aus dem indischen Eisenbahnverkehr gibt die „Köln. Volks-Ztg.“ in einem Briefe aus Indien über die **Pilgerzüge an den Ganges.** Die Bahnstation in Allahabad war so voll von Passagieren, die sich nach dem bereitstehenden Personenzug drängten, dass die Beamten nach neuen Polizeimannschaften senden mussten, um nur einigermaassen den Andrang bewältigen zu können. Es waren „Pilger“, die alle nach der heiligen Stadt Hurdwar, dem Mekka der Hindus in Indien, fahren wollten. Die Pilgerzüge bestehen aus 40 und mehr Wagen III. Klasse; sollte jedoch Mangel an Wagen III. Klasse sein, werden Gepäckwagen eingereiht. Laut Gesetz soll jede Abtheilung nicht mehr als 12 Passagiere III. Klasse

aufnehmen, doch in solch einen Zug drängen sich von diesen viel mehr. Endlich setzt der Zug sich in Bewegung, um einem anderen Platz zu machen. „Ganga Mai-Ki-jai!“ (der heilige Ganges sei gepriesen) rufen die Passagiere im Zuge; „bald sehen wir unseren Vater, den Ganges“, rufen andere. Dann fangen die meisten an, religiöse Lieder zu singen, und zwar in verschiedenen Sprachen; denn die Pilger treffen von weit her in Allahabad zusammen. Auch Schlägerei kommt gewöhnlich unter diesen Passagieren vor. Viele haben gefüllte Flaschen mit irgend einem berauschenden Getränke bei sich. Endlich ist Cawnpore passirt, sie sind auf dem heiligen Gebiete des „Vaters“ Ganges. Alles wird ruhig. Man erreicht Hurdwar. Die Pilger, die Schuhe anhaben, ziehen diese aus, sobald sie aus den Wagen springen. Ausserhalb des Bahnhofes warten schon die Brahminen auf die Pilger, um sich nach deren Namen, Kaste usw. zu erkundigen, oder auch den Pilgern alles abzunehmen, was sie Werthvolles mitbringen.

— **Beschaffung von Eisenbahnmaterial für die argentinische Regierung.** Nach Mittheilungen aus Buenos Aires hat der argentinische Kriegsminister an seinen europäischen Agenten den Oberst Ricchieri die telegraphische Anweisung ergehen lassen, mit der Krupp'schen Fabrik die kontraktmässig bedungene Lieferung von Kriegsmaterial im Betrage von 7 216 887 Frcs. aufzuheben und an ihrer Stelle die Beschaffung von weiteren 450 km Bahnschienen nebst dem entsprechenden Rollmaterial in Vorschlag zu bringen. Diese sollen dem bereits früher bestellten Eisenbahnmaterial behufs Verlängerung der Neuquembahn bis zum Fusse der Kordilleren hinzugefügt werden. Wenn, wie wohl zu erwarten steht, die Operation durchgeführt wird, kommt die Regierung in den Besitz von 830 km Bahnmaterial, 22 Lokomotiven, 170 Gepäck- und 75 Personenwagen. Ferner kämen dann noch die Materialien für eine Telegraphenlinie von 830 km nebst den nöthigen Apparaten für 30 Stationen hinzu.

Es spricht sich in dieser Umbestellung offenbar die Erwartung aus, dass nunmehr die Kriegsgefahr völlig beseitigt ist.

Allgemeines.

— **Der verkehrsreichste Fleck auf der Erde** dürfte, nach der „Umschau“, die Ecke der Queen Victoria und New Bridge Street in London, da wo beide mit dem Zugang zur Blackfriars Bridge zusammenstossen, sein. Während in der Queen Victoria Street die ununterbrochene Reihe der leichten Omnibus und flinken Cabs vor unseren Augen dahinfluthet, rollt oberhalb über einen Viadukt, in dessen Bogen sich Läden befinden, der Schnellzug der „London Chatam and Dover Railway“, der die vom Kontinent kommenden Reisenden in das Herz der Millionenstadt und zu den Anschlussbahnen führt. Unter dem Strassenboden, in dem Pfeiler als Fundament für den Eisenbahnviadukt eingelassen sind, ziehen zu oberst die Kabel der elektrischen Stromleitung, die Gas- und Wasserleitungsrohre ihren Weg. Dann kommt in 6 m Tiefe der Tunnel der „Underground Railway“, durch den täglich viele Tausende hin- und herbefördert werden. Ungefähr 25 m unter dem Pflaster streckt sich die gewaltige Stahlröhre, welche den Tunnel für die neue „City and Waterloo Railway“ bildet. London steht wahrhaftig im Zeichen der Verkehres. Während augenblicklich zwei neue Untergrundbahnlinien ihrer Vollendung entgegen gehen, tritt ein hervorragender Ingenieur, Sir John Wolfe Barry, dafür ein, dass die Strassen verbreitert und dass vor allem Strassenkreuzungen mit verschiedenen Niveaus hergestellt werden, um dem Strome des Verkehres eine bessere Cirkulation zu ermöglichen.

— **Ueber die drahtlose Telegraphie und die Kabel** wird der Münchener „Allg. Ztg.“ aus London geschrieben: Die Mittheilungen über die Erfolge der drahtlosen Telegraphie quer über den Kanal haben allerwärts begreifliches Aufsehen erregt. Die amerikanischen Blätter, welche freilich die Dinge stets durch ein dickes Vergrösserungsglas zu sehen pflegen, sprechen schon von Blitzdepeschen über den Ozean. Nach den vorzüglich gelungenen Demonstrationen Marconi's erscheint die Möglichkeit eines solchen Depeschenwechsels ja nicht ausgeschlossen, sofern es nur gelingt, Riesenthürme zu errichten, von denen aus in Wolkenhöhe der elektrische Funke von Küste zu Küste zucken kann; merkwürdig aber ist es, dass die Aufbauschung dieser entfernten Möglichkeit hier, wie in Newyork, bereits zu einem Börsengeschäft geführt hat. Die Aktien der grossen Kabelkompagnien, die sehr hoch standen, sind gesunken. Es hat sich nämlich eine Aktiengesellschaft für die drahtlose Telegraphie gebildet, die sich zunächst allerdings nur dem weiteren Studium der Erfindung Marconi's und neuen Versuchen widmen wird. Ueber die ferneren Ziele der Gesellschaft äussert sich deren Sekretär wie folgt:

„Wir haben die Frage, ob man durch die Lüfte von England aus mit Amerika in Verbindung treten kann, noch nicht erwogen, wiewohl die Möglichkeit nicht ausgeschlossen erscheint. Wir müssen schrittweise vorgehen und haben zunächst genug damit zu thun, um verschiedenen europäischen Regierungen, die sich an uns gewandt haben, zur Evidenz zu beweisen, das unsere Sache gut ist. Amerika bleibt für später! So hatten wir gestern den Vertretern von zwei Regierungen unsere Apparate vorzuführen. Das einzige Land, dass vollständig mit denselben versehen ist, ist Italien, des Erfinders Vaterland. Alle Kriegsschiffe sind mit ihnen ausgerüstet und an den Küsten sind zahlreiche Stationen errichtet worden. Für militärische und maritime Zwecke scheint das System noch sehr ausdehnungsfähig zu sein, seine Nützlichkeit ist offenbar. Die Leuchtthürme können mit der Küste und untereinander verbunden werden und ein gleiches gilt für ganze Inselgruppen, sofern dort die erforderlichen Stationen errichtet werden. Mit diesen Dingen haben wir, glaube ich, zunächst Arbeit genug. Alles andere mag der Zukunft überlassen bleiben.“

Der Vertreter einer der grössten Kabelgesellschaften äusserte sich ebenfalls dahin, dass vorderhand an eine Konkurrenz der beiden Systeme nicht zu denken ist. Weite Entfernungen — so erklärte er — kommen für die Erfindung noch nicht in Betracht. Wie will man die Rundung des Erdballs überwinden? Wie hoch müssten die Thürme wohl sein, um den elektrischen Funken von London nach Newyork gelangen zu lassen? Und zieht man in Betracht, dass in einer Höhe von 30 000 Fuss dem Menschen das Athmen unmöglich ist, so frage ich mich, wer in jenen Höhen telegraphiren soll. Eine weitere Einschränkung findet Marconi's System zur Zeit noch durch seine Langsamkeit. 15 bis 20 Worte in der Minute ist bis jetzt das Mittel bei kleinen Entfernungen. Wir drahten auf dem Kabel über ungeheuere Entfernungen. Auf unseren Landdrähten werden über 600 Worte in der Minute depeschirt. (Offenbar ist die Gesammtzahl der Drähte gemeint; auf dem einzelnen Draht kann eine so grosse Wortzahl natürlich nicht übermittelt werden. D. Red.). Grösstmögliche Schnelligkeit ist unser Ziel, so dass der erste Theil der Depesche schon im Besitze des Adressaten ist, bevor der Schluss noch vorliegt. Zwischen Newyork und London gehen in einer Stunde tausende von Depeschen hin und her, besonders nach 4 Uhr Nachmittags. Wenn diese Drahtungen für den Börsenverkehr Werth haben sollen, müssen sie auf das schnellste expedirt werden können. Im Stock Exchange zu Newyork liest man bereits den Anfang des Londoner Börsenberichtes, während der Rest noch auf dem Draht ist. Das wird die drahtlose Telegraphie den Kabeln nicht nachmachen können. Und wie über den atlantischen, ist es mit den Kabeln im stillen Ozean. Auf diesem Gebiete sind die Schwierigkeiten für Marconi's Erfindung viel zu gross. Der Apparat wird sich auf kleinere Entfernungen und für besondere Zwecke — Telegraphie bei Nebel usw. — verwenden lassen, aber er wird den Kabelkompagnien keinen Eintrag thun.

— Hat durch die Entwickelung des Verkehrswesens und der Zunahme der elektrischen Bahnen und der Motorwagen der **Gebrauch von Pferden** abgenommen? Mit dieser Frage beschäftigte sich die „Statist. Korr.“ auf Grund der Ergebnisse der Viehzählungen in den Jahren 1873, 1883, 1892 und 1897. Die Untersuchungen ergaben, dass bei 23 von den 29 über 100 000 Einwohner zählenden deutschen Städten, die in Berücksichtigung gezogen wurden, die prozentuelle jährliche Zunahme des Pferdebestandes in dem Zeitraum von 1873 bis 1879 gewachsen ist, und zwar ununterbrochen in Stettin, Breslau, Hannover, Dortmund, Frankfurt a. M., Mannheim und Strassburg. Es ergibt sich daraus, dass in den Grossstädten die Verwendung von Pferden, wenn man von ihrem Bestande ausgeht, im Allgemeinen noch immer fortschreitet, und dies tritt bei einer Zusammenfassung der Zahlen für sämmtliche Gemeinwesen noch deutlicher hervor. Für alle 29 deutschen Grossstädte vereinigt, beläuft sich der Zuwachs von 1873—1883 auf im ganzen 15 110 oder im Jahresdurchschnitt auf 1 511, von 1883—1892 auf 40 815 oder 4 085, von 1892—1897 auf 22 913 oder 4 583 Pferde, d. h. bezw. auf 1,93, 4,47 und 3,41 %. Die Zahl der auf 1 000 Einwohner kommenden Pferde ist von der ersten bis zur vierten Viehzählung bei 14 Städten — und zwar nur bei Barmen ohne Unterbrechung — gestiegen, bei den übrigen 15 dagegen gefallen, darunter bei Charlottenburg, Halle a. Saale und Leipzig. Bei den Städten, in welchen sich das Verhältniss der Pferde zur Bevölkerung im Laufe der letzten 25 Jahre ungünstiger gestaltete, war die Abnahme zum Schlusse gegen den Anfang der Berichtszeit meist nur gering. Unter denselben trafen die Mindestbeträge bei Danzig, Stettin, Breslau, Dortmund, Frankfurt a. M., Aachen, Chemnitz und Mannheim auf die Viehzählungen von 1883 und 1892; bei den vier dann noch verbleibenden Orten hatten die Ziffern keinen einheitlichen Verlauf. Nimmt man alle 29 Städte zusammen, so stellte sich die Pferdeziffer, d. h. die Zahl der auf je 1 000 Einwohner kommen-

den Pferde 1873 auf 21,81, 1883 auf 19,51, 1892 auf 20,60 und 1897 auf 21,66. Sie erreichte also nach einem kleinen Rückgang für die zwei mittleren Zählungen bei der letzten wiederum fast ganz die ursprüngliche Höhe. — Bei den Untersuchungen sind die Militärpferde ebenso wie die Militärbevölkerung nicht in Anrechnung gebracht. Besonderes Interesse bietet es für die Städte, in denen der elektrische Betrieb vollständig durchgeführt ist, also für Hamburg, Altona, Leipzig, Chemnitz und Stuttgart, die Zahl der überhaupt vorhandenen Pferde (mit Ausschluss der Militärpferde) bei den beiden letzten Zählungen vom 1. Dezember 1892 und 1897 zu vergleichen. Bei diesen beiden Zählungen wurden gezählt in Leipzig 6 373 bezw. 6 769, Chemnitz 2 071 bezw. 2 391, in Stuttgart 2 336 bezw. 2 500, in Hamburg 12 540 bezw. 12 415, in Altona 3 851 bezw. 3 374. In Berlin betrug die Zahl der Pferde 1873 22 094, 1883 27 022, 1892 38 777 und 1898 45 987.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die nur dem Güterverkehre dienende vollspurige, am 1. Mai d. J. zu eröffnende Nebenbahn Mülhausen-Nord-Rixheim (5,53 km) mit der Abzweigung nach Mülhausen-Wanne ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Die Verbindungsbahn in Rotterdam nebst Abzweigungen (15,764 km), welche am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.

Infolge anderweiter Abgrenzung der Verwaltungsbezirke einiger königlich preussischer Eisenbahndirektionsbezirke sind am 1. April d. J.

ausgeschieden aus den Direktionsbezirken:			übergegangen in den Direktionsbezirk:
a) Bromberg die Strecke:			
Glowno-Pudewitz	22,55	km	Posen
b) Cassel die Strecken:			
Schwerte-Fröndenberg	15,40	„	Elberfeld
Niederwalgern-Lollar	10,58	„	Frankfurt a/M.
Niederwalgern-Weidenhausen	13,34	„	„
c) Danzig die Strecken:			
Mocker-Culmsee	15,80	„	Bromberg
Neustettin-Ruhnow	88,01	„	Stettin
d) Elberfeld die Strecken:			
Löttringhausen-Hörde-Hacheney-Dortmund Süd	9,12	„	Essen
Hörde-Hacheney-Hörde	0,46	„	„
e) Erfurt die Strecken:			
Halle-Weissenfels mit Güterbahn der Strecke Halle-Weissenfels auf Bahnhof Halle	34,44	„	Halle
Merseburg-Mücheln	16,10	„	„
Merseburg-Lauchstädt-Schafstädt	17,75	„	„
Lauchstädt-Schlettau	10,22	„	„
Corbetha-Deuben	23,41	„	„
Leutzsch-Corbetha	24,52	„	„
Plagwitz-Lindenau-Zeitz	33,71	„	„
Plagwitz-Lindenau-Rippach-Poserna	23,64	„	„
Lausen-Markranstädt	3,39	„	„
f) Halle die Strecken:			
Wannsee-Blankenheim	175,30	„	Magdeburg
Güterglück-Landesgrenze-Zerbst	8,32	„	„
Calbe a/S.-Grizehne	2,20	„	„
Blankenheim-Nordhausen	50,49	„	Cassel
Berga-Kelbra-Stolberg-Rottleberode	9,52	„	„
g) Hannover die Strecken:			
Harburg-Cuxhaven einschliesslich der Hafenbahn in Cuxhaven	104,83	„	Altona
Hafenbahn bei Harburg	2,00	„	„
Sagehorn-Harburg	85,76	km	Münster
Kirchweyhe-Sagehorn	11,34	„	„
Löhne-Osnabrück	47,15	„	„
h) Magdeburg die Strecke:			
Oebisfelde-Stendal-Dallgow-Döberitz	144,99	„	Hannover
i) Münster die Strecken:			
Soest-Welver-Hamm	25,21	„	Essen
Wesel-Geldern-Venlo, einschliesslich der Hafen- und Werftbahn in Wesel	54,51	„	„
Verbindungsbahn bei Geldern	1,99	„	„
Wesel-Winterswyk	37,89	„	„
Warburg-Altenbeken-Lippstadt-Soest	107,11	„	Cassel
Altenbeken-Ottbergen-braunschweigische Landesgrenze bei Holzminden	46,51	„	„
Paderborn-Büren	26,59	„	„
k) Posen die Strecke:			
Sagan-Hansdorf	11,07	„	Breslau
l) Stettin die Strecken:			
Belgard-Stolp	91,45	„	Danzig
Schlawe-Rügenwalde, einschliesslich Hafenbahn in Rügenwalde	20,04	„	„
Stolp-Stolpmünde, einschliesslich Hafenbahn in Stolpmünde	19,41	„	„
Reppen-Glogau	124,53	„	Posen

Gemäss § 5 Abs. 6 der Vereinssatzungen sind die aus den einzelnen Direktionsbezirken ausgeschiedenen Strecken den Betriebslängen der betreffenden Direktionsbezirke ab- und den Betriebslängen derjenigen Direktionsbezirke, welchen sie überwiesen sind, zugerechnet worden.

Anderweite Abgrenzung von preussischen Eisenbahndirektionsbezirken.

Am 1. April d. J. ist die Strecke Dallgow-Döberitz ausschliesslich-Stendal einschliesslich-Oebisfelde einschliesslich — mit den Stationen Wustermark, Neugarten (Güterhaltestelle), Gr. Behnitz, Buschow, Nennhausen, Rathenow, Gr. Wudicke, Schönhausen, Hämerten, Stendal, Gr. Möhringen, Vinzelberg, Uchtspringe (Haltepunkt), Jaevenitz, Gardelegen, Solpke (Haltepunkt), Mieste, Miesterhorst und Oebisfelde — aus dem Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg in denjenigen der königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover übergegangen.

Eröffnung von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Breslau. Am 1. Mai d. J. wird der zwischen Reichenbach i. Schl. und Gnadenfrei gelegene Haltepunkt Niederpeilau für die Abfertigung von Personen eröffnet werden. Gepäckabfertigung findet vorläufig nicht statt. Die Entfernungen betragen von Niederpeilau nach Reichenbach i. Schl. 2,63 km und von Niederpeilau nach Gnadenfrei 9,20 km.

Königliche Eisenbahndirektion Hannover. Der 3,1 km von Geestemünde, 4,7 km von Loxstedt und 7,5 km von Sellstedt an der Einmündung der Strecke Stade-Bremervörde-Geestemünde in die Strecke Bremen-Geestemünde neu errichtete Personenhaltepunkt Wulsdorf, wird am 1. Mai d. J. eröffnet werden.

Königliche Eisenbahndirektion Posen. Am 1. Mai d. J. wird der an der Strecke Posen-Lissa i. P. zwischen den Stationen Zabikowo und Moschin neu errichtete Haltepunkt Unterberg und der an der Strecke Gnesen-Jarotschin zwischen den Stationen Gnesen und Zydowo neu errichtete Haltepunkt Grünfeld für den Personenverkehr eröffnet. Die Entfernung beträgt von Unterberg bis Moschin 6,1 km, bis Zabikowo 5,8 km, von Grünfeld bis Gnesen 6,7 km, bis Zydowo 3,2 km. Abfertigung von Reisegepäck sowie Annahme von Privatdepeschen findet nicht statt. Zur Beförderung angenommenes Gepäck wird nachträglich behandelt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Posen. Die an der Bahnstrecke Jarotschin-Kreuzburg gelegene, bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern und Leichen eingerichtete Haltestelle Costau wird am 1. Mai d. J. für den Viehverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch fernerhin ausgeschlossen. Am gleichen Tage wird die an der Bahnstrecke Lissa i/P.-Glogau zwischen den Stationen Driebitz und Glogau gelegene Haltestelle Glogischdorf, welche bezüglich des Viehverkehrs bisher nur für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtet ist, für den allgemeinen Viehverkehr eröffnet werden.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. In der an der Linie Wien-Triest zwischen den Stationen Payerbach-Reichenau und Klamm gelegenen Haltestelle Eichberg ist der selbstständige Personen-, Gepäck- und Eilgutdienst eingeführt worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Königliche Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken. Die an der Bahnstrecke Saarbrücken-Neunkirchen belegenen Stationen Friedrichsthal und Sulzbach haben die Bezeichnung „Friedrichsthal (Saar)" und „Sulzbach (Saar)" erhalten.

Sächsische Staatseisenbahnen. Der an der Strecke Leipzig-Dresden gelegene seitherige Personenhaltepunkt Weissig wird am 1. Mai d. J. unter Erhebung zur Haltestelle die nähere Bezeichnung „Weissig bei Grossenhain" erhalten und für den allgemeinen Güter- und Viehverkehr eröffnet werden.

K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Die Station Swarow führt vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung „Swarow-Hammer".

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. Die bisherige Bezeichnung der Station Schneeberg (Endstation der Zahnradstrecke Puchberg-Schneeberg) ist in „Hochschneeberg" abgeändert worden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1766 vom 20. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 26. April d. J.).

Nr. 1791 vom 21. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die allgemeine Veröffentlichung der Verdingungen durch die Vereinszeitung (abgesandt am 26. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Im V. Nachtrage zum norddeutsch-schweizerischen Tarife Theil II, Heft 1, zweite Abtheilung, ist auf Seite 14 der Eilgutsatz für Deutzerfeld von 1 148 Cts. zu streichen, weil diese Station dem Eilgutverkehr nicht dient.

Karlsruhe, den 24. April 1899. (1178)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai 1899 wird
a) der an der Strecke Posen-Lissa i/P. zwischen den Stationen Zabikowo und Moschin in Kilometerstation 152,25 neu errichtete Haltepunkt Unterberg,
b) der an der Strecke Gnesen-Jarotschin zwischen den Stationen Gnesen und Zydowo in Kilometerstation 153,35 neu errichtete Haltepunkt Grünfeld
für den Personenverkehr eröffnet.

Die Entfernung beträgt von Unterberg bis Moschin 6,1 km, bis Zabikowo 5,8 km, von Grünfeld bis Gnesen 6,7 km, bis Zydowo 3,2 km.

Abfertigung von Reisegepäck sowie Annahme von Privatdepeschen findet nicht statt. Zur Beförderung angenommenes Gepäck wird nachträglich behandelt.

Ausser den fahrplanmässigen Zügen

Unterberg an:
von Richtung Posen 10.22 und 3.45,
nach „ „ 7.30 „ 7.35.

Grünfeld an:
von Richtung Gnesen 9.19 und 2.28,
nach „ „ 7.31 „ 8.03

werden auch die im Vorjahre gefahrenen Sonderzüge in bisheriger Weise zwischen Posen-Unterberg-Moschin bezw. Gnesen-Grünfeld verkehren.

Posen, den 19. April 1899. (1179)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Am 1. Mai l. J. wird die Haltestelle „Mossa" bei W. H. Nr. 64 zwischen den Stationen Görz und Cormons auf der Linie Nabresina-Cormons für den Personenverkehr eröffnet.

Wien, am 18. April 1899. (1180)
Die Generaldirektion.

Am 1. Mai d. J. wird der 3,1 km von Geestemünde, 4,7 km von Loxstedt und 7,5 km von Sellstedt an der Einmündung der Strecke Stade-Bremervörde-Geestemünde in die Strecke Bremen-Geestemünde neu errichtete Personenhaltepunkt Wulsdorf eröffnet werden.

Dieser dient zur Abfertigung von Personen und Reisegepäck mit der Einschränkung, dass Gepäck nur zur Nachabfertigung angenommen wird. Nach dem Haltepunkte kann Gepäck nur abgefertigt werden, wenn sich die Reisenden zu dessen Annahme unmittelbar am Gepäckwagen während des Aufenthalts der Züge in Wulsdorf bereit erklären.

Das Nähere wegen der Fahrpreise ist in unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.

Die Züge halten in Wulsdorf nach Maassgabe der veröffentlichten und auf den Stationen aushängenden Fahrpläne.

Hannover, im April 1899. (1181)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Strecke Dortmund-Herne zwischen Marten und Huckarde belegene Haltepunkt Rahm für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Entfernung beträgt von Marten 1,9 und von Huckarde 1,7 km.

Welche Züge in Rahm halten werden, ist aus dem diesseitigen Aushangfahrplan vom 1. Mai d. J. ersichtlich. Direkte Personenabfertigung findet von und nach Rahm nach und von den Stationen der Strecken Düsseldorf-Duisburg-Soest, Dortmund-Hamm und Wanne-Ruhrort statt. Gepäck wird in Rahm nur zur Nachabfertigung angenommen. Die Tarifsätze sind in unserm Verkehrsbüreau zu erfahren.

Essen, den 22. April 1899. (1182)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verlegung von Stationen.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Am 1. Mai d. J. wird der Haltepunkt Pöppendorf an der Lübeck-Travemünder Bahn um ungefähr 750 m in der Richtung nach Travemünde verlegt.

Eine Aenderung der Fahrpreise und Frachtsätze tritt durch die Verlegung nicht ein.

Lübeck, im April 1899. (1182 a)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai d. J. tritt zum Kilometerzeiger für den Binnengüterverkehr der Nachtrag VI in Kraft.

Abzüge davon können durch unsere Stationen bezogen werden.

Der Nachtrag enthält unter anderen Entfernungen für die neue Güterverkehrsstelle Weissig b. Grossenhain.

Dresden, am 27. April 1899. (1183)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und sächsischen Stationen sowie Gera (Reuss) preuss. Staatsbahn.

Zum Tarife vom 1. Oktober 1898 tritt am 15. Mai d. J. der Nachtrag I in Kraft, der unter anderem Frachtsätze für Brandis und Weissig bei Grossenhain enthält.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen sowie durch Vermittelung der Stationen zu erhalten.

Dresden, am 26. April 1899. (1184)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit treten für Kleie, Reiskleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl in Mengen von 10 000 kg von den Budapester Bahnhöfen ermässigte Ausnahmesätze in Kraft.

Ueber diese Sätze ertheilen die Verbandstationen des Tarifheftes 2 nähere Auskunft.

Breslau, den 24. April 1899. (1185)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

In der Bestimmung unter B. I. a. des Binnengütertarifes sind infolge Einführung des Spezialtarifes für bestimmte Eilgüter — zu vergl. den Nachtrag I zum deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April d. J. unter B. I. A. § 3 (3) — die Artikel:

a) Milch, frische und sterilisirte, auch Magermilch, Buttermilch und Molken, Brot, frische Beeren und frische Seemuscheln mit Gültigkeit vom 1. Mai 1899,
b) frisches Obst — auch Weintrauben — (mit Ausschluss von Südfrüchten) und leer zurückgehende Milchgefässe mit Gültigkeit vom 15. Juni 1899

zu streichen.

Die Bestimmung unter B. I. a und b erhält dann folgenden Wortlaut:

a) Bier (in Fässern) wird, wenn als Frachtgut aufgegeben, eilgutmässig zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert.
b) Für die regelmässige Beförderung von Milch (auch sterilisirter), Fettmilch und Sahne (Rahm) und die Rückbeförderung der leer oder mit Magermilch, Buttermilch oder Molken gefüllt zurückgehenden Milchgefässe gelten besondere Vorschriften, welche bei den Abfertigungsstellen eingesehen werden können.

Berlin, den 26. April 1899. (1186)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

In der Bestimmung unter B. 1 a des Binnengütertarifs sind infolge Einführung des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter — zu vergl. den Nachtrag I zum deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April d. J. unter B. 1 a § 3 (3) — die Artikel:

a) Milch, frische und sterilisirte, auch Magermilch, Buttermilch und Molken, Brot, frische Beeren und frische Seemuscheln mit Gültigkeit vom 1. Mai 1899,
b) frisches Obst — auch Weintrauben — (mit Ausschluss von Südfrüchten) und leer zurückgehende Milchgefässe mit Gültigkeit vom 15. Juni 1899

zu streichen.

Die Bestimmung unter B. 1 a und b erhält dann folgenden Wortlaut:

a) Bier (in Fässern) wird, wenn als Frachtgut aufgegeben, eilgutmässig zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert.
b) Für die regelmässige Beförderung von Milch (auch sterilisirter), Fettmilch und Sahne (Rahm) und die Rückbeförderung der leer oder mit Magermilch, Buttermilch oder Molken gefüllt zurückgehenden Milchgefässe gelten besondere Vorschriften, welche bei den Abfertigungsstellen sowie bei der Betriebsverwaltung in Neuhaldensleben eingesehen werden können.

Neuhaldensleben, 26. April 1898. (1187)
Vorstand
der Neuhaldensleber Eisenbahn.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich. Tarif vom 1. Oktober 1886.

Für Holzstoffpappe und Cellulosesendungen in Ladungen von mindestens 10 000 kg gelangt mit Gültigkeit vom 15. Mai l. J. von Kufstein nach Mannheim und Ludwigshafen ein Frachtsatz von 1,34 *M.* für 100 kg zur Einführung.

München, den 25. April 1899. (1188)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. bay. Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr.

Infolge Eröffnung der Strecke Landsberg a. W.-Landsberg a. W. Brückenvorstadt treten mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. im Verkehr zwischen Stationen der Stargard-Cüstriner und Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn sowie der Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld einerseits und mehreren Stationen der Direktionsbezirke Posen und Bromberg andererseits Entfernungsabkürzungen ein.

Ferner gelangen mit gleichem Zeitpunkte direkte Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife, soweit letztere im Verkehr mit den betheiligten Privatbahnen Gültigkeit haben, in nachstehenden Verkehrsverbindungen zur Einführung:

a) zwischen den Stationen Guradzeweiche, Groschowitz, Peiskretscham, Leschnitz und Tarnau des Direktionsbezirks Kattowitz einerseits und den Stationen der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn andererseits;
b) zwischen Station Alt-Jauer des Direktionsbezirks Breslau einerseits und den Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn andererseits.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betreffenden Dienststellen nähere Auskunft.

Stettin, den 26. April 1899. (1189)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Hessisch-rheinisch-nassau-bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Mai 1899.

Am 1. Mai 1899 tritt für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen Stationen der kgl. bayer. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der kgl. preuss. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M., sowie der kgl. preussischen grossh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz andererseits ein neuer Tarif in Kraft.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben und ersetzt:

1. Der nassau-bayerische Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Oktober 1892 nebst Nachträgen.
2. Der hessisch-bayerische Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, gültig vom 1. Oktober 1892 nebst Nachträgen.
3. Der preussisch-bayerische Thiertarif vom 10. Mai 1893 nebst Nachträgen, soweit derselbe noch Gültigkeit hatte.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, behalten die seitherigen, niedrigen Frachtsätze noch bis zum 1. Juli 1899 Gültigkeit.

Die in Ergänzung der Verkehrsordnung dem Tarife beigefügten besonderen Bestimmungen haben die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde erhalten.

Der neue Tarif kann um den Preis von 30 ₰ für das Stück bei dem Materialdepot der Generaldirektion der kgl. bayer. Staatsbahnen in München, sowie bei den Drucksachenverwaltungen der Eisenbahndirektionen Frankfurt a/M. und Mainz bezogen werden.

München, den 23. April 1899. (1190)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden in den Ausnahmetarif 34 für die Beförderung roher Bausteine in Sendungen von mindestens 50 t nachstehende Frachtsätze aufgenommen:

Moresnet-Aachen-Templerbend	1,71	Francs für 1 000 kg.
Moresnet-Aachen-Kölnthor	1,95	

Köln, den 25. April 1899. (1191)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahngüterverkehr.

Am 1. Mai 1899 tritt zum Heft 2 der Nachtrag IX in Kraft. Derselbe enthält:

a) Aenderungen und Ergänzungen der „Allgemeinen Vorbemerkungen“ und des Verzeichnisses der Stationen und Ladestellen;
b) neue bezw. abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für eine Reihe von Stationen der preussischen Staatsbahnen und der Stargard-Cüstriner Eisenbahn;
c) neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Hildesheim-Peiner Kreisbahn einerseits und den Stationen der Staatsbahngruppen I bis III (Bezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Kattowitz, Königsberg i. Pr., Posen und Stettin) andererseits;
d) Aenderungen und Ergänzungen der bereits bestehenden Ausnahmetarife, sowie die neu einbezogenen Ausnahmetarife 9 S für Eisen und Stahl zum Bau und zur Ausbesserung oder Ausrüstung von See- und Flussschiffen und Seehafenausnahmetarif F für Stein- und Siedesalz zur Ausfuhr über See.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, gelangen dieselben erst am 15. Juni d. J. zur Einführung.

Nähere Auskunft über den Inhalt des Nachtrags ertheilen vom 1. Mai d. J. ab die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 26. April 1899. (1192)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. Mai 1899 kommt der IX. Nachtrag zum Heft 5 des Verbandsgütertarifs

vom 1. Mai 1895, enthaltend neue Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Station Mülhausen der Reichseisenbahnen, zur Einführung.

Strassburg, den 17. April 1899. (1193)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Pasewalk als Versandstation in die Ausnahmetarife 9, 9 S, E und E 1 des Gruppenverkehrs Berlin-Stettin (III) und des Berlin-nordostdeutschen Verkehrs (I/III) einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, den 19. April 1899. (1194)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 15. Mai 1893 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb von Station Dodendorf nach Station Georgsmarienhütte tritt am 1. Mai d. J. ein Ausnahmefrachtsatz von 0,58 ℳ für 100 kg in Kraft, ferner werden am gleichen Tage Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Bleihüttenbetrieb ab Station Hainholz und Linden (Fischerufer) eingeführt.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 21. April 1899. (1195)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die nach unserer Bekanntmachung vom 18. März 1899 auf den 1. Mai 1899 angekündigte Neuausgabe des 7. Heftes zum Südwestdeutschen Verbandsgütertarif (Saarbrücken-Baden) und die damit im Zusammenhang stehenden Frachtermässigungen und Frachterhöhungen können eingetretener Hindernisse wegen erst auf den 1. Juni 1899 erfolgen.

Karlsruhe, den 24. April 1899. (1196)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-sächsischer Thierverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird die Station Brandis der sächsischen Staatseisenbahnen in den norddeutsch-sächsischen Thierverkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 24. April 1899. (1197)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. treten zu den Tarifheften 1—4 die Nachträge XII in Kraft. Sie enthalten u. a.:

1. anderweite z. T. ermässigte Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut für den Verkehr mit den sächsisch-österreichischen Grenzstationen Bodenbach, Ebersbach, Klingenthal, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen, Warnsdorf und Weipert;
2. Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren als Stückgut im Verkehre zwischen Bodenbach, Reichenberg und Tetschen und einigen süddeutschen Stationen;
3. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Herxheim b/Landau und Offenbach a. d. Queich der pfälzischen Bahnen, sowie Lautenbach i/Els. und Münzthal-St. Louis der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen;
4. geänderte Entfernungen für die Station Mülhausen Nord im Elsass.

Der Ausnahmetarif für Kalidungsalze hat eine anderweite Fassung erhalten, wonach er keine Anwendung mehr findet auf Sendungen zu gewerblichen oder zu Badezwecken.

Die hiermit verbundenen Frachterhöhungen treten erst am 15. Juni d. J. in Kraft.

Abzüge der Nachträge sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erhalten.

Dresden, am 24. April 1899. (1198)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Französisch-deutscher Güterverkehr (über Belgien).

Am 1. Mai d. J. treten die Nachträge III zum Heft 1 b, I zum Heft 1 c, I zum Heft 1 d und I zum Heft 1 e vom Theile II des französisch-deutschen Gütertarifs (über Belgien) in Kraft.

Dieselben enthalten u. a. Aufnahme der Stationen Annen Nord, Danzig Hauptbhf., Grube Vaterland, Herzberg a. Elster, Hohenbocka, Ichtershausen, Köln Bonnthor, Köln Hafen, Liebau i/Schl., Merseburg, Muskau, Schmalkalden, Sondershausen, Wahren, Wega, Weisswasser, Wendessen, Zabelsdorf und Züllichau, anderweitige ermässigte Frachtsätze für die Stationen Hückeswagen, Lennep, Ohligs, Remscheid, Remscheid-Hasten, Remscheid-Vieringhausen, Solingen, Solingen Nord, Solingen-Weyersberg und Wipperfürth, anderweitige, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für die Stationen Biendorf und Wallwitz, anderweitige ermässigte Frachtsätze für die Mehrzahl der deutschen Stationen für Eilgut und in der allgemeinen Stückgutklasse, für verschiedene Stationen auch im Spezialtarif für bestimmte Stückgüter, Aufnahme der Station Annen Nord in den Ausnahmetarif 5 für Eisen und Stahl, sowie ermässigte Frachtsätze für verschiedene andere Stationen dieses Ausnahmetarifs, Aufnahme der Stationen Hochfeld B. M. und Hochfeld Rh. in den Ausnahmetarif 5 a für Zink usw., Rheinhausen in den Ausnahmetarif 6 für Roheisen usw., Dortmund D. G. E., Rheinhausen und Stolberg-Hammer in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz, ein anderweites Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 9 für rohe Kalisalze usw., ermässigte Frachtsätze für dessen Stationen und Aufnahme der Stationen Sondershausen und Wendessen in ihn, fünf neue Ausnahmetarife und zwar 10 für Hölzer zu Grubenzwecken, 11 für Zuckerrübensamen, 12 für Lampencylinder nach Paris, 13 für Hohlglaswaaren in 5 000 kg-Sendungen für den Verkehr mit Bodenbach, Tetschen und Reichenberg (sächsische Staatsbahn) und 14 für frisches Obst (Kern- und Steinobst) sowie Wallnüsse, ferner verschiedene Berichtigungen.

Die für die Stationen Biendorf und Wallwitz eintretenden Frachterhöhungen gelten erst vom 15. Juni d. J. an.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 24. April 1899. (1199)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag 7 zu dem Gütertarif für den vorgenannten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife insbesondere Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecken Ottbergen-Soest, Warburg-Altenbeken, Paderborn-Büren, Nordhausen-Blankenheim des Direktionsbezirks Cassel, Oebisfelde-Berlin (ausschl.) des Direktionsbezirks Hannover und Hagenow-Mölln i. L. des Direktionsbezirks Altona. Durch den Nachtrag treten einzelne Tariferhöhungen ein, welche vom 16. Juni d. J. ab Gültigkeit erlangen.

Weitere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 26. April 1899. (1200)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1899 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1899 gelangen für Ackergeräthe und landwirthschaftliche Maschinen aller Art, zerlegt und unzerlegt, Lokomobilen, Dresch- und Säe- (auch Drill-)Maschinen bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief zwischen den im deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbande aufgenommenen deutschen Hafenstationen und den Stationen Wien (K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.), Wien Donauuferbahnhof, Wien Donaukaibahnhof und Wien I K. E. B. (Westbahnhof) ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung, welche bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden können.

Wien, am 24. April 1899. (1201)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Thonwaaren, Porzellan und Fayence treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Floridsdorf K. F. N. B. . .	234 ₰	164 ₰
„ Jedlesee Oe. N. W. B. . .	234 „	164 „
„ Korneuburg Oe. N. W. B. . .	234 „	164 „
„ Nussdorf K. K. St. B. . .	234 „	164 „
„ Stadlau St. E. G.	234 „	164 „
„ Stockerau Oe. N. W. B. . .	234 „	164 „
„ Wien K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G. . . .	234 „	164 „
„ Wien II (K.F.J.B.) K. K. St. B. . .	234 „	164 „
„ Wien-Lagerhaus K. K. St. B. . .	234 „	164 „
„ Wien I (K. E. B.) K. K. St. B. . .	250 „	179 „
„ Wien-Don.-Uferbahnhof K.F.N.B.	237 „	167 „
„ Wien-Donaukaibahnhf. K.K.St.B.	237 „	167 „
„ Wien-Matzleinsdorf trs. S. B. .	248 „	178 „

Im Verkehre von Schönpriesen-Umschlag sind die vorstehenden Frachtsätze

für 5000 kg und 10000 kg um 5 ₰ zu ermässigen. Im Verkehre von Dresden-Elbkai sind die vorstehenden Frachtsätze für 5000 kg um 40 ₰, für 10000 kg um 29 ₰ zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 25. April 1899. (1202)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung von Frachtsätzen für frische Fische.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1899 gelangen an Stelle der in Nr. 22 dieses Blattes vom 18. März 1899, Seite 372, verlautbarten nachstehende Frachtsätze für frische Fische zur Einführung:

Nach Frankfurt a/M. Hauptbahnhof, Frankfurt a/M. Ostbahnhof, Frankfurt a/M.-Sachsenhausen	A.			B.		
	a	b	c	a	b	c
	Frachtsätze in Centimes für 100 kg.					
von Braila	2201	1935	1848	1754	1517	1358
„ Constanta	2398	2010	1960	1886	1556	1372
„ Galatz	2192	1929	1842	1748	1513	1355

1. Die Frachtberechnung ist verschieden, je nachdem die Sendungen als Eilgut (mit rothem Frachtbrief) oder als Frachtgut (mit weissem Frachtbrief) aufgegeben werden.

Bei Aufgabe als Eilgut findet die Beförderung mit Personen- oder Eilgüterzügen zu den Frachtsätzen der Abtheilung A dieses Ausnahmetarifes statt.

Die als Frachtgut aufgegebenen Fischsendungen werden zu den Frachtsätzen der Abtheilung B dieses Ausnahmetarifes abgefertigt. Auf den rumänischen Strecken werden diese Sendungen nur mit den gewöhnlichen Güterzügen befördert. Auf den österreichischen und ungarischen Strecken erfolgt die Beförderung nach Thunlichkeit, auf den deutschen Strecken allgemein mit den zu diesem Zwecke von der Eisenbahn bestimmten und bekannt gegebenen Personen- oder Eilgüterzügen.

2. Es werden berechnet die Frachtsätze der Abtheilung
a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen,
b) bei Aufgabe in Mengen von mindestens 5000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen,
c) bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen bezw. bei Zahlung der Fracht für die vorbezeichneten Gewichtsmengen.

3. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes haben nur für Sendungen von Rumänien Gültigkeit.

Wien, am 22. April 1899. (1203)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Reis und Heringe treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Krakau loco	142 ₰
„ Krakau trs.	139 „
„ Saybusch trs.	142 „
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Krakau loco	137 ₰
„ Krakau trs.	134 „
„ Saybusch trs.	137 „
Von Dresden-Elbkai	
nach Krakau loco	178 ₰
„ Krakau trs.	175 „
„ Saybusch trs.	178 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 25. April 1899. (1205)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose).

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899, werden für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose) auch in Bogen oder Tafeln, wenn diese derart durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Papier oder Pappe nicht mehr dienen können, folgende Frachtsätze berechnet:

Von	nach							
	Delle transit		Locle transit	Verrières transit			Genf transit	
	a	b		a	b	c	a	b
	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen							
	Francs für 1000 kg							
Hallein	21,45	20,40	22,10	21,28	21,90	22,15	24,70	25,50

Diese Frachtsätze sind nur auf Sendungen nach Frankreich und weiter anwendbar.

Es gelten die Frachtsätze:

1. nach Delle transit:
   unter a) für Sendungen nach Montbéliard und weiter gelegenen Stationen der P. L. M. und der über dieselbe hinaus liegenden Bahnen, ausgenommen nach den unter b) genannten Stationen,
   unter b) für Sendungen nach Fréteval und Vendôme;
2. nach Locle transit für Sendungen nach Besançon und Marnay;
3. nach Verrières transit:
   unter a) für Sendungen nach Angoulême, La Couronne, Ligugé, Magnac-Touvre, Riberac und Rouelle,
   unter b) für Sendungen nach Aubigué, Gerzat, Langeais, Le Lude und Quimper,
   unter c) für Sendungen nach Montbard;
4. jene nach Genf transit:
   unter a) für Sendungen nach Montpellier und weiter,
   unter b) für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter mit Ausnahme von Montpellier und weiter.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung A und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 20. April 1899. (1204)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Verdingung.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines Ueberladekrahnes von 20000 kg Tragfähigkeit auf Bahnhof Aschersleben soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Maassskizze etc. und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen Einsendung von 1 ℳ. in Baar bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung eines Ueberladekrahnes für Bahnhof Aschersleben“
versehen zu dem auf
Donnerstag, den 4. Mai 1899, Vormittags 11 Uhr
anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1899. (1206)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Wir suchen für sofort einen energischen Stations- oder Büreauassistenten, welcher im Wagen-Kontroldienst ausgebildet ist, sowie mehrere Stationsagenten, für letztere Stellen werden pensionirte Beamte bevorzugt. Offerten mit Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen zu richten an
Die Direktion (1207)
der Brölthaler Eisenbahn in Hennef (Sieg).

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 34. 3. Mai 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Rheinschifffahrt und Eisenbahn.

Von **Paul Dehn**, **Friedenau.**

Einer der eifrigsten Wasserstrassenenthusiasten in Deutschland, der frühere Sekretär der Mannheimer Handelskammer, Dr. J. Landgraf, zur Zeit Sekretär des Vereins zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressenten in Frankfurt a/M., hat unter dem Titel: „Der Rhein in seiner technischen und wirthschaftlichen, besonders aber auch verkehrstarifarischen Bedeutung“ (Berlin 1898) Auszüge aus den Berichten veröffentlicht, die Alexis Dufourny, leitender Chefingenieur des Brücken- und Strassenwesens in Brüssel, an einen in Belgien eingesetzten Ausschuss über den gegenwärtigen Stand der deutschen Wasserstrassen auf Grund von Studien an Ort und Stelle erstattet hat. Landgraf nennt diesen Bericht eine „ausserordentlich knappe, gedrängte und doch zugleich vollständige Uebersicht über den verkehrsmächtigsten Strom der ganzen Welt in technischer und volkswirthschaftlicher Hinsicht.“ Indessen ist dieser Bericht doch nicht frei von Einseitigkeit, was bei dem belgischen Sachverständigen immerhin noch verständlicher ist, als bei seinem deutschen Uebersetzer und Kommentator.

Bereits im Jahre 1885 bezifferte sich der Gesammtverkehr auf dem Rhein auf 1 587 000 000 tkm, d. i. um 300 000 000 tkm mehr als auf der unteren Elbe bei Hamburg. Gegenwärtig wird er auf 2 500 000 000 tkm geschätzt. Dieser Verkehr bewegt sich in der Hauptsache auf der Strecke zwischen Mannheim und der niederländischen Grenze in einer Länge von 435 km. Zwischen Mannheim und Strassburg ist der Verkehr unerheblich. Landgraf seinerseits berechnet, dass sich durchschnittlich 5 800 000 t Güter jährlich auf dem Rhein zwischen Mannheim und der niederländischen Grenze bewegen. An der niederländischen Grenze betrug diese Verkehrsbewegung 1896 9 400 000 t. Die Verkehrsbewegung in den rheinischen Häfen betrug 1870 4 500 000 t, 1894 24 600 000 t. Diese Verkehrsbewegung hat sich sonach alle zehn Jahre etwa verdoppelt. Im Jahre 1894 trafen in den deutschen Rheinhäfen rund 100 000 Schiffe ein, darunter mehr als 40 000 Dampfer. Dieser Verkehr repräsentirt fast die Hälfte des Gesammtverkehres der schiffbaren Wasserstrassen des Deutschen Reiches.

Dufourny berechnet die schiffbaren Strassen des Rheinbeckens insgesammt auf 2 850 km, wovon 740 km auf den Rhein selbst entfallen, 1 596 km auf seine Nebenflüsse und 524 km auf anschliessende Kanäle. Daneben besass nach einer Erhebung des Herrn Mertens Ende 1890 das deutsche Rheingebiet 10 800 km normalspurige Eisenbahnen, auf denen rund 100 000 000 t Waaren befördert wurden.

Am deutschen Rhein finden sich in einer Art Staffelung etwa 70 Häfen, von denen die meisten einen wohl abgegrenzten Wirkungskreis haben, vor. Einige davon sind ausschliesslich für den Durchgangsverkehr bestimmt und werden von Dufourny Eisenbahnhäfen genannt, wie Kastel, Bingerbrück, Homberg und vor allem Gustavsburg. Mannheim und Ludwigshafen bringen den Rhein mit allen möglichen Ländern in Verbindung und sind die eigentlichen grossen Einfuhrhäfen, während Ruhrort, Duisburg und Hochfeld als Ausfuhrhäfen für Rotterdam und Antwerpen anzusehen sind. Dazu kommen noch die Schutz- und Flusshäfen, ferner die Häfen, die blos Werften und Bassins zur Verfügung zu stellen haben, und endlich solche Häfen, die grosse Mehrzahl, die lediglich Verkehrseinrichtungen am offenen Strom besitzen.

Wie Landgraf bemerkt, ist oberhalb Mannheim zwischen den badischen Staatsbahnstationen Neckarau und Rheinau eine neue Art von Häfen im Bau, nämlich ein besonderer Hafen für chemische Betriebe im weitesten Sinne des Wortes.

In einigen dieser Häfen war die Verkehrszunahme von 1880 bis 1894 erstaunlich, sie betrug in Duisburg-Hochfeld 258 %, in Düsseldorf 275 %, in Köln 297 %, in Gustavsburg 298 % und in Mannheim-Ludwigshafen 367 %. Die sämmtlichen Rheinhäfen bedecken eine Fläche von mehr als 600 ha mit einer Länge an

Mauern und Entlöschungsrampen von mindestens 100 km. Die Bodenfläche der Staden (Kais) einschliesslich der Hafengebäude, Lagerhäuser, Eisenbahngleise und was dazu gehört, beträgt 500 ha. Alle diese Kais sind ausgerüstet mit Schuppen, mit Elevatoren für Getreide, technisch vollkommenen Lagerhäusern mit Krahnen, die durch Dampf, hydraulische oder elektrische Kraft betrieben werden, und mit den nöthigen Eisenspuren. Letztere Hafeneisenbahnen zusammen mit den anschliessenden Eisenbahngleisen zeigen eine Entwickelung von 500 km.

Ausserordentlich war aber auch der Aufwand für die Erhaltung und Ausgestaltung des Rheins als Schifffahrtsstrasse. Für die Verbesserung und Korrektion des Rheinstromes wurden nach dem Bericht der Centralkommission für die Rheinschifffahrt von 1850 bis 1894 nicht weniger als 240 000 000 ℳ aufgewendet. Dazu kommen in den Jahren 1895 und 1896 noch 14 000 000 ℳ für den gleichen Zweck. Der grösste Theil dieser Aufwendungen fällt in die Zeit nach der Gründung des Deutschen Reiches.

Den Verbesserungen der Wasserstrasse entsprachen die Fortschritte der Schifffahrt. Bei den hölzernen Schiffen stieg der Tonnengehalt von 1 600 000 t in 1860 auf 12 200 000 t, bei den eisernen Schiffen von 1 400 000 t auf 13 400 000 t. Mitte der 80er Jahre maass das grösste Rheinschiff 1 075 t, jetzt baut man Schiffe von 2 100 t, die 94 m lang, über 12 m breit sind und 2,70 m Tiefgang haben. Man bevorzugt die grossen Schiffe deshalb besonders, weil der Widerstand gegen die Strömung weniger stark wächst mit der Grösse und dem Raumgehalt der Schiffe. Auch die Personenbeförderung ist gut organisirt. Im Jahre 1896 belief sich dieser Verkehr auf über 1 250 000 Personen.

Zwischen Mannheim und Rotterdam besteht ein Schnelldienst für Personen und Güter. Die Güter, die Morgens von Köln abgehen, sind schon am Mittag des folgenden Tages in Mannheim. Die Frachtdampfschiffe im regelmässigen Dienste nach Rotterdam und Amsterdam machen den Eisenbahnen eine sehr strenge Konkurrenz für Eilgüter, wie überhaupt verpackte und Eisenbahngüter. Sie fahren mit einer Schnelligkeit von 10 km die Stunde zu Berg und 15 km zu Thal. Sie durchfahren per Tag 180 bis 200 km. Die Schifffahrt hat sowohl die Lieferfristen wie die sonstigen Verfrachtungsbedingungen der Eisenbahn zu den ihrigen gemacht und, wenn es sich darum handelt, nicht allein die höchsten, sondern auch die knappsten Lieferfristen angenommen. Dufourny vernahm in Mannheim und Mainz, dass die Ankunft in Rotterdam auf Tag und Stunde sicherer durch den Dampfer ist, als bei den Eisenbahnen. (?)

Bei der Fahrt von Mannheim nach Rotterdam zu Thal (565 km) kann ein Güterboot 3 bis 4 Tage Lieferfrist einräumen, eine Frist, welche die Eisenbahn nur auf Kosten des gewöhnlichen Verkehres zu gewähren vermag, weil dieselbe gewisse kostspielige Anordnungen erfordert, welche sich nur bei einem erheblichen Transporte lohnen. Der Schnelldienst und die beschleunigten Gütertransporte sind organisirt und vollziehen sich wie die Verfrachtungen auf den Schienen.

Die Beförderung von Gütern nach Maass und Gewicht (Kohlen, Eisen, Getreide, Erz) erfolgt im allgemeinen mit Kahn. In der Regel werden 4 bis 5 Schiffe mit einer Last von 3 500 bis 4 500 t Waaren von einem Dampfremorqueur geschleppt, der in 8 bis 10 Tagen die ganze Strecke von Antwerpen und Rotterdam nach Mannheim zurücklegt. Ein solcher Remorqueur befördert demnach etwa so viel wie 12 schwere Eisenbahngüterzüge. Nach der Darstellung der Central-Rheinschifffahrtskommission betrug die Fracht zu Berg von Rotterdam bis Köln in den Jahren 1880 bis 1890 für Massenartikel in Schiffen von mindestens 200 t 0,90 bis 1,33 ₰ für das Tonnenkilometer. Die Höhe der Fracht geht fortgesetzt herab, indessen scheinen die Frachten für den kombinirten Seeverkehr doch nicht so billig zu sein, wie Dufourny annimmt. Nach seinen Angaben hätten Frankfurter Geschäftsleute von Bordeaux Wein zum Preise von 12 Frcs. das Gebinde für 1000 l verfrachtet bekommen, davon wären auf die Rheinstrecke 3,50 Frcs. entfallen. Nach den Erkundigungen Landgraf's dagegen beträgt die Wasserfracht von Bordeaux über Rotterdam nach Frankfurt a/M. durchschnittlich für ein Tonneau (900 l) 26,50 ℳ = 33,12 Frcs. Indessen schwanken die Frachten ausserordentlich je nach dem Wasserstande, der Jahreszeit, der Waarengattung, von Angebot und Nachfrage. Verpackte Waaren und Stückgüter zahlen durchschnittlich nach Dufourny's Angaben 2 bis 3 Cts. für das Tonnenkilometer. Die Frachtkosten setzen sich aus der Höhe des Schlepplohnes und der Fracht zusammen; der mittlere Frachtsatz zu Berg und zu Thal, das Schleppen mit inbegriffen, erreicht höchstens 1 Ct. Die Kosten für die Erhaltung aller Anlagen hat nicht die Schifffahrt zu tragen, sondern sind grösstentheils vom Staate aufgebracht worden. Dufourny berechnet die Ausgaben der Rheinuferregierungen von 1830 bis 1894 für Verbesserung und Korrektion des Stromes einschliesslich der Unterhaltungskosten auf 338 900 000 Frcs., dazu treten dann noch 70 600 000 Frcs. für die Verbesserung der Schiffbarkeit des Rheins in den Niederlanden.

In einem besonderen Abschnitt behandelt Dufourny sodann „die Opposition gegen den Rheinstrom", deren erste Anfänge er auf die Versammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen von 1885 in Frankfurt a/M. zurückführt, die sich dahin aussprach, dass die Rheinschifffahrt verurtheilt werden müsste, einen bestimmten Theil ihres Verkehres zu Gunsten von Bremen und Hamburg aufzugeben. In seiner Eigenschaft als Belgier verurtheilt Dufourny die Bestrebungen der deutschen Verkehrspolitiker zu Gunsten der deutschen Häfen Hamburg und Bremen auf das schärfste und spricht von einer „künstlichen Bekämpfung des Rheinstromes durch die Eisenbahnen." Als Herr eines Eisenbahnnetzes, das jeden Tag sich vergrössert, sei der preussische Staat auch Herr der Tarife und bediente sich derselben als des sichersten Werkzeuges für seine kommerzielle Schutzpolitik gegenüber dem Rheinstrom. Im Jahre 1887 seien ermässigte Eisenbahnkampf- und Begünstigungstarife zu Gunsten von Hamburg und Bremen gegen die hauptsächlichsten Verkehrspunkte des Rheinbeckens eingeführt worden. Dufourny berichtet wörtlich: „Antwerpen hat indessen den Vorzug der geringeren Entfernung zu Bahn in der Richtung nach Südwestdeutschland. Es besitzt damit einen erheblichen Vorsprung, der sich auf mehr als 250 km auf der Bahnstrecke beziffert. Wie könnte es möglich sein, den Umfang des natürlichen Wirkungskreises eines Seehafens einzuengen und in seinem ziffermässigen Verkehr zu beschränken, von dem Augenblick an, wo man mit Hilfe so erheblicher Entfernungsdifferenzen entgegen wirken kann? Man muss unzweifelhaft bei der künstlichen Beeinflussung eines Seehafens stets erwägen und nicht aus dem Auge verlieren, dass bei einem solchen fortgesetzt mit seiner Erweiterung ein aussergewöhnlich veränderlicher Faktor in die Erscheinung tritt: die jeweilige Frachthöhe."

Die ersten Versuche ermässigter Tarife erfolgten nach Dufourny's Darstellung für Petroleum im Jahre 1887, unmittelbar darauf hörte die Verfrachtung von Petroleum auf dem Rhein auf und die Petroleumlager verwaisten. Aber diese nachtheilige Wirkung sei nur eine vorübergehende gewesen. „Auch die Wasserfrachten verminderten sich, man schuf die Kastenschiffe zum Verkehr zwischen Antwerpen, Rotterdam und Mannheim und zuletzt kam auch das russische Petroleum in Wettbewerb mit dem von Bremen aus eingeführten amerikanischen Oel; schliesslich sah der letztgenannte Seehafen seinen Petroleumverkehr wieder abnehmen, statt ihn vermehrt zu wissen, und Mannheim wurde das Petroleum-Centraldepot für ganz Süddeutschland. Des weiteren hatte die Rheinschifffahrt noch einen gewaltigen Kampf gegen die Eisenbahnen und deren Vergünstigungstarife in Bezug auf Baumwolle, nachher in Bezug auf Mehl und verschiedene andere Waaren zu bestehen."

Dufourny führt dann noch eine Reihe anderer Ausnahmetarife zu Gunsten von Bremen und Hamburg an und bezeichnet sie als „Eroberungstarife" mit der Absicht, den Verkehr der Schwergüter in der Richtung nach dem Süden und Westen Deutschlands mit Hilfe der Eisenbahnen zu dirigiren. Im Jahre 1889 habe man Spezialbestimmungen mit besonders begünstigten Tarifen erlassen, sofern nur Güter nach deutschen Seeplätzen versandt wurden, die Rheinhäfen indessen trotz ihres bedeutenden Verkehres davon ausgeschlossen. Zu diesen rheinfeindlichen Tarifen rechnet Dufourny auch die kombinirten deutschen Levantetarife für Waaren von deutschen Stationen

nach den Levantehäfen, die allmählich auf Ostafrika und Ostasien und Australien ausgedehnt wurden. Indessen haben nach der Versicherung Dufourny's alle diese Maassregeln nur vorübergehend zu einer kleinen Stockung geführt, den Bannkreis des Rheins zu beiden Seiten etwas eingedämmt, aber im grossen und ganzen das Vorwärtsgehen und den raschen Fortschritt des rheinischen Verkehres an sich zu hindern nicht vermocht. Beiläufig findet Landgraf sogar in dem Staffeltarif vom 1. April 1897 für Steinkohlen eine rheinfeindliche Tendenz und zwar deshalb, weil die Fracht bei Entfernungen von über 350 km erheblich, bis auf 1,4 ₰, herabgesetzt wurde. Landgraf findet es seltsam, dass diese 350 km mit der Entfernung der Ruhrkohlengruben vom grössten kontinentalen Kohlenhandels- und Verladungsplatz Mannheim sowie von Gustavsburg und Mainz zusammentreffen.

Dufourny bespricht auch die Korrektionspläne, die noch in Schwebe sind, darunter die Bestrebungen auf Erstellung eines Rheinseekanals. In der Anlage eines solchen Kanals mit der Schaffung von Häfen in Köln und Düsseldorf, die bei einer Tiefe von 6—7 m wahrhafte Seehäfen vorstellen, erblickt Dufourny das „wahre Heilmittel, das alle Wünsche Deutschlands erfüllen könnte.“ Aber an der Verwirklichung dieses Werkes zweifelt auch er angesichts zweier unübersteigbarer Hindernisse. Zunächst wären mehr als 300 km des Rheins dort zu vertiefen, wo sein Bett so sehr geneigt ist, sich immer wieder zu versanden, und dazu dann noch 130 km Flussbett auf niederländischem Gebiet gegen den Willen des niederländischen Volkes.

Bei der bereits bestehenden Rheinseeschifffahrt beläuft sich die Fracht von den Rheinhäfen von Düsseldorf aus nach Bremen und Hamburg auf 7 bis 8 ℳ, von Köln nach London aber 5,50 bis 6 ℳ.

Dufourny rühmt die Lage Mannheims an der äussersten Grenze einer unvergleichlichen Schifffahrtsstrasse, vor sich den Rhein bis zum Meere, hinter sich ein in Bezug auf Transporte unbeschränktes Land im Mittelpunkt Europas, in reicher und fruchtbarer Gegend. Mannheims nationales Marktgebiet Südwestdeutschland besitze mehr als 10 000 000 Einwohner, allein noch ungleich grösser sei das Gebiet, das unter dem natürlichen Einfluss des Mannheimer Hafens stehe. Aber auch die Konkurrenz sei gross, sie sei bestrebt, die Grenzen des Mannheimer Marktgebietes einzuengen, manche Gebiete seien Mannheim bereits entrissen worden. Gleichwohl habe Mannheim niemals aufgehört, vorwärts zu schreiten und sich zu vergrössern. Nach den Angaben Dufourny's hob sich der Gesammtwasserverkehr von Mannheim-Ludwigshafen von 410 000 t in 1870 auf 4 200 000 t in 1896, verzehnfachte sich also in einem Vierteljahrhundert. Mannheims Eisenbahnverkehr stieg von 834 000 t in 1871 auf 3 100 000 t in 1896. Aus diesen Zahlen lässt sich eine Beeinträchtigung Mannheims nicht gerade schliessen.

Nichts destoweniger klagt Dufourny über die „erbitterte Konkurrenz“, die Mannheim auszuhalten habe, und verbreitet sich darüber in einem ziemlich ausführlichen Abschnitt unter der Ueberschrift „Tarifkämpfe zwischen dem Rhein und den preussischen Eisenbahnen.“ Wie er behauptet, habe der „von den Eisenbahnen organisirte Kampf“, um den Rheinhäfen den grösstmöglichen Theil ihres Verkehres abzunehmen, nicht aufgehört und sei auch in nichts gemindert worden, er habe 1880 seinen Anfang genommen, als die Verhandlungen zur Einbeziehung von Hamburg und Bremen in den Zollverein eingeleitet wurden und er sei so planmässig und hartnäckig organisirt worden, „wie es nur Deutschland eigen ist.“ Hauptzweck des Kampfes war nach Dufourny's Darstellung, den fremden Häfen Antwerpen und Rotterdam die Kundschaft zu entziehen und Bremen und Hamburg zu begünstigen. Mannheim sei als eine Filiale dieser Auslandshäfen und deshalb als Feind betrachtet worden. Gleich nach 1880 habe man die einheitliche Tarifbildung ersonnen und dadurch den deutschen Eisenbahnen verboten, ermässigte Sondertarifsätze für Verbindungen mit den Häfen und den ausländischen Erzeugungsmittelpunkten einzuräumen. Diese nationale Tarifpolitik nennt Dufourny eine „wahrhaftige Kriegsmaschine“ gegen Mannheim. Dann erwähnt er kurz eine Reihe anderer Tarifmaassregeln als nachtheilig für Mannheim, u. a. die Stückguttarife für die überseeische Ausfuhr. Die deutschen Bahnen beförderten solche Ladungen nach den deutschen Seehäfen zu den Wagenladungstaxen, was eine Tarifermässigung von annähernd 50 % bedeutet habe. Das Prinzip der kürzesten Entfernung sei schliesslich missachtet worden, Bremen und Hamburg wollten ungeachtet einer grösseren Entfernung von mehr als 200 km ihren Seekonkurrenten den Verkehr wegnehmen, der diesen auf Grund ihrer geographischen Lage zukomme. Man begreift, dass der belgische Kanalpolitiker solche Ansichten äussert, nicht aber, dass sie ein deutscher Kanalpolitiker ohne jeden Zusatz weiter verbreitet. Dufourny hebt auch hervor, dass der preussische Staat nach Ankauf aller preussischen Eisenbahnen die Macht hatte, diese protektionistische Aufgabe zu unterstützen und dass man einem mächtigen, grossartig ausgerüsteten Gegner gegenüberstehe, der den Schutz der deutschen Häfen bis aufs Messer bekämpfe. Mannheim und Ludwigshafen seien indessen diesem Kampf nicht ausgewichen, sie seien nicht unterlegen, sie hätten vielmehr auf mehreren Punkten sogar zu ihrem Vortheil Widerstand geleistet.

Dufourny erörtert dann die Frage, mit welchen Mitteln Mannheim die Konkurrenz aushalten könne, die ihm das preussische Eisenbahnnetz bereite. Mannheim und Ludwigshafen hätten für sich werthvolle Hilfstruppen und eine natürliche, feste, uneinnehmbare Stellung. Unterstützt von der Rheinstrasse, von Antwerpen und Rotterdam und von drei Eisenbahnnetzen, die bisher von Preussen unabhängig geblieben seien, nämlich von der hessischen Ludwigsbahn, die nun freilich in die preussische Mitverwaltung übergegangen ist, von den bayerischen Staatsbahnen mit den österreichisch-ungarischen Anschlussbahnen und von den badischen Staatseisenbahnen, die Mannheim mit Basel verbinden und mit dem Rhein eine ununterbrochene Transportlinie vom Meer bis in die Schweiz darstellten. Diese Gruppe der Verbündeten des Widerstandes sucht, so scheint es fast, Dufourny zu mobilisiren. Um die Konkurrenz der Eisenbahnen siegreich zu überwinden, habe man sich überall zu erheblichen Opfern verstehen müssen. So hätten Antwerpen und Rotterdam ihre Hafengebühren ermässigt, die Leuchtthurmgebühren aufgehoben, die Hafeneinrichtungen verbessert, die Platzkosten vermindert und keine Mühe gescheut, um vortheilhafte Seehäfen zu bleiben. Jeder Ermässigung der Eisenbahntarife habe die Rheinschifffahrt durch Herabsetzung der Frachten begegnen müssen, sie habe die Grösse ihrer Schiffe, wie die Kraft und die Schnelligkeit ihrer Schleppdampfer vermehrt und so wäre die Rheinschiffahrt in der Lage gewesen, die gegen sie gerichteten Angriffe zurückzuweisen. Sie habe nicht blos die Massengüter, sondern zu Frachten, die jeder Konkurrenz spotten, werthvolle Erzeugnisse der Schweiz, wie kondensirte Milch, Käse, Seidenwaaren, Papier, Maschinen, Uhren wieder an sich zu reissen gesucht. Als die preussischen Eisenbahnen 1887 einen Tarif für Petroleum von Bremen nach der Schweiz schufen, sahen sich die Mannheimer Schifffahrtsgesellschaften genöthigt, „zur Beschwörung der unheilvollen Folgen dieses Tarifes“ auf Gegenmaassregeln zu sinnen, und stellten die sogenannten Kastenschiffe in Dienst, die heute das Petroleum zu so günstigen Frachten den Rhein heraufbringen, dass der Petroleumverkehr von Bremen aus, statt sich zu vergrössern, eine erhebliche Einengung erleben musste. Im übrigen habe Mannheim für alle Massenfrachten die Platz-, Lager- und Umschlagskosten ermässigt und so seinen Verkehr vergrössert. Nach der Behauptung Dufourny's hätten sich die hessischen, bayerischen und österreichischen Bahnen ins Einvernehmen gesetzt, um den Anstrengungen der preussischen Eisenbahnen Widerstand zu leisten, sie hätten sehr ermässigte Tarife auf den Hauptplätzen von Oesterreich-Ungarn auf Sendungen ausschliesslich nach Gustavsburg, Frankfurt und Mannheim, zur Weiterverfrachtung auf dem Rhein bestimmt, ins Leben gerufen und so sei die Rheinstrasse keineswegs verödet, die Tarifpolitik aber zu Gunsten des Ausfuhrverkehres nach Bremen und Hamburg ohne die erwarteten Erfolge geblieben.

Landgraf fügt hier hinzu, dass sich seither die Verhältnisse gewaltig zu Ungunsten von Mannheim und des Niederrheins weiter verändert hätten und zwar durch den Uebergang

der hessischen Ludwigsbahn in den Betrieb der preussischen Staatseisenbahnen, welche gemeinschaftliche Verwaltung, wie er sagt, „natürlich durchaus den geschilderten verderblichen Traditionen der heutigen preussischen Staatseisenbahnpolitik gegen den Rhein" folgt. Landgraf beklagt, dass der überzeugte Verfasser der sogenannten Levantetarifgruppe, der Ausfuhrtarife usw., der frühere Ressortreferent bei der Altonaer Eisenbahndirektion, Breitenbach, Präsident der Eisenbahndirektion Mainz geworden sei. Damit sei auch der hartnäckige Kampf zwischen der hessischen Ludwigs- und der Main-Neckarbahn, der dem Verkehr auch manches Gute gebracht habe, geschwunden. Beide Bahnen würden über kurz oder lang innige Verbündete werden und nicht zuletzt die Reichseisenbahnen der Dritte im Bunde. Diesen Dreibund bezeichnet Landgraf als einen „ausserordentlich gefährlichen neuen Gegner" Mannheims und der Rheinschifffahrt, wie des Rheinhandels überhaupt! Landgraf hofft indessen, dass man auch diesem mächtigen Gegner gegenüber Sieger bleiben werde, wenn man sehe, wie gar manche der feindlichen Maassregeln schliesslich zum Besten des Rheins ausschlüge, so zuletzt die Landung von königlich rumänischen Schiffen in Rotterdam. Diese Erscheinung kommt nach seiner Meinung einer scharfen Bekämpfung des Levantetarifes mit Hilfe des Rheins gleich, die preussischen und anderen Eisenbahnen würden nicht folgen können, sie seien nicht mehr in der freien Lage, die Ermässigung zu Lande, die einmal gewährt sei, der dadurch begünstigten Industrie wieder zu entziehen.

Aus allen diesen Ausführungen gelangt die minder befangene Kritik schliesslich doch zu der Erkenntniss, die zuerst Ulrich in seiner Schrift über Staatseisenbahnen und Staatswasserstrassen mit Entschiedenheit ausgesprochen hat, dass Deutschland danach trachten muss, auf seinen Wasserstrassen an Stelle der jetzigen internationalen, freihändlerischen eine nationale, seiner wirthschaftlichen Politik entsprechende Verkehrspolitik einzuführen. Wenn die rheinische Schifffahrt Bündnisse mit dem Auslande eingeht, um die deutschen Staatsbahnen mit ihrer nationalen Verkehrspolitik zu bekämpfen, wie Landgraf selbst gelegentlich hervorgehoben hat, wenn die Mannheimer und andere rheinische Handelskammern mit Ausnahme von Köln auf Veranlassung der Rotterdamer Handelskammer sich bei der rumänischen Regierung dafür verwandt haben, dass diese mit einer von ihr unterstützten Dampferlinie die Konkurrenz gegen die deutsche Levantelinie von dem rumänischen Hafen Konstanza über Rotterdam und den Rhein aufnehme, wenn Landgraf erfreut hinzufügt, dass dann die rheinischen Plätze die Hamburger Levantelinie nicht nur nicht mehr brauchten, sondern ihr die allerschärfste Konkurrenz zu machen in der Lage sein werden, dann ist man entschieden zu weit gegangen und selbst vom Standpunkte des Eigeninteresses aus lässt sich solches Verhalten nicht entschuldigen. Der Staat muss im Interesse des Ganzen und der Sicherheit einer nationalen Wirthschaftspolitik derartige Bündnisse mit dem Auslande verhindern, die rheinischen Schifffahrtsinteressenten werden sich darein ergeben müssen und zweifellos wird ihnen das Endergebniss ebenso zum Vortheile gereichen wie seiner Zeit dem Hamburger Platze die Aufgabe der Freihafenstellung.

Im übrigen lassen sich die Klagen der rheinischen und besonders der Mannheimer Schifffahrtsinteressenten über irgend eine illoyale Konkurrenz der Eisenbahnen durch nichts begründen. Sie erscheinen von vornherein kleinlich angesichts des Aufschwunges, den die Rheinschifffahrt mit Mannheim an der Spitze genommen hat. Von einem Kleinkrieg der Eisenbahnen gegen Mannheim kann keine Rede sein. Die Tarifmaassnahmen der Eisenbahnen wurden aus allgemeinen wirthschaftlichen Gründen getroffen und nicht zur Führung eines Konkurrenzkampfes gegen die Rheinstrasse. Das Recht der Eisenbahnen, angesichts der fortwährenden erheblichen Ermässigungen der Wasserfrachten ebenfalls Frachtherabminderungen eintreten zu lassen, um sich einen Theil des Verkehres zu erhalten, sollte von den Vertretern der freien Konkurrenz, zu denen Landgraf in erster Reihe gehört, am allerwenigsten bestritten werden.

Aus dem württembergischen Landtage.

Aus der Verhandlung über die Errichtung der Stelle eines Unterstaatssekretärs bei dem Departement der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten (vergl. Nr. 12 S. 190 d. Ztg.) führen wir nach einem Bericht des „Staatsanzeigers für Württemberg" folgendes an:

Der Antrag der Regierung geht dahin: der Verkehrsanstaltenabtheilung einen Unterstaatssekretär in der Person des Präsidenten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen beizugeben zur theilweisen Stellvertretung des Ministers, hauptsächlich aber um einen regelmässigen persönlichen Verkehr des Ministers mit dem ersten Vorstand der Generaldirektion schon im Stadium der vorbereitenden Geschäftsbehandlung sicherzustellen. Für den Unterstaatssekretär ist ein nichtpensionsberechtigtes Nebengehalt von 3 000 ℳ jährlich vorgesehen.

Der Referent Dr. Kiene führt aus: Die Maassnahme erscheine schon durch die grosse Zunahme der Geschäfte, überhaupt durch die fortschreitende Entwickelung der Verkehrsanstalten und durch die Bedeutung der dieser Abtheilung des Ministeriums obliegenden Aufgaben begründet. Staatsrechtlich sei die Exigenz nicht zu beanstanden, da der Minister eine Entlastung seiner Verantwortlichkeit nicht beanspruche. Dazu komme, dass der Staatsminister in vorgerücktem Lebensalter, wenn auch in ungeschwächter Gesundheit stehe und eine langjährige hochverdienstliche Thätigkeit in Landes- und Reichsangelegenheiten hinter sich habe. Die Volksvertretung werde auch deshalb diese Neueinrichtung als vollkommen gerechtfertigt anerkennen. Man könne sich ja selbst sagen, dass der Minister durch seine Thätigkeit als Bundesrathsbevollmächtigter usw. vielfach an der Wahrnehmung der Geschäfte bei der Abtheilung für die Verkehrsanstalten verhindert und eines Stellvertreters bedürftig sein werde. Der Hauptpunkt aber sei der organisatorische. Auch in dieser Beziehung verdiene die Neueinrichtung vollständige Billigung. Die Abtheilung für Verkehrsanstalten habe keinen technischen Referenten, es sei auch deshalb gut, wenn sich die beiden Stellen — Generaldirektion und Verkehrsabtheilung — mehr konzentriren, dadurch werde auch manche Umständlichkeit wegfallen.

Referent ist persönlich der Meinung, dass sich für später die Bildung eines besonderen Verkehrsministeriums empfehlen würde; das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten würde dann einem anderen Ministerium angegliedert werden können. Das sei freilich Zukunftsmusik, aber er habe diesen Gedanken doch bei diesem Anlass berühren zu sollen geglaubt und er konstatire, dass durch den heutigen Beschluss einer künftigen Bildung in diesem Sinn nicht vorgegriffen würde. Andererseits halte er es für angezeigt, dem Gedanken besonders Ausdruck zu geben, dass diese Schöpfung keine Konsequenzen für andere Departements mit sich bringen solle. Jede solche Einrichtung erwecke ja Aspirationen bei anderen Departements, er denke besonders an das Ministerium des Innern. Der Ministerpräsident habe auf eine diesbezügliche Anfrage erklärt, von der Regierung sei nicht beabsichtigt, diese Einrichtung zu erweitern oder gar zu verallgemeinern. Jedenfalls bestehe zur Zeit keine Befürchtung einer solchen Konsequenz. Trotzdem habe er es für gut gehalten, diesem Vorbehalt einen besonderen Ausdruck zu geben und jener Neigung zu Konsequenzen von vornherein entgegenzutreten. Der Antrag auf Genehmigung sei in der Finanzkommission mit 9 gegen 3 Stimmen angenommen worden, nachdem ein anderer, nicht für einen Unterstaatssekretär, sondern „für Stellvertretung des Ministers" 3 000 ℳ zu bewilligen, mit 9 gegen 3 Stimmen abgelehnt worden

sei. Auch die Höhe der Zulage sei nicht zu beanstanden im Hinblick auf die Wichtigkeit des Amtes und auf die Gehälter der entsprechenden Beamten in anderen deutschen Ländern. Der Antrag geht somit dahin: „Der neuen Exigenz von 3000 ℳ als nichtpensionsberechtigte Zulage für den Vorstand der Generaldirektion der Staatseisenbahnen infolge dessen Betrauung mit den Funktionen eines Unterstaatssekretärs bei der genannten Abtheilung dieses Ministeriums zuzustimmen für jedes der beiden Etatsjahre unter der ausdrücklichen Voraussetzung, dass hieraus für die anderen Departements keine Konsequenz abgeleitet werden darf.“

Der Präsident des Staatsministeriums Dr. Freiherr von Mittnacht gab hierauf eine eingehende Darlegung der Verhältnisse, der wir im Auszug folgendes entnehmen:

In den natürlich kurz gefassten Erläuterungen der Etatsposition sind zwei Gesichtspunkte zusammengestellt. Der erste Gesichtspunkt ist ein gewisses Bedürfniss der Stellvertretung des Ministers der Verkehrsanstalten, der zweite und hauptsächliche Gesichtspunkt besteht darin, dass ein dienstliches Interesse dafür geltend zu machen ist, dass ein regelmässiges persönliches Zusammengehen des Ministers mit der Generaldirektion der Staatseisenbahnen durch Vermittelung ihres Präsidenten in Eisenbahnangelegenheiten gesichert und verbürgt wird. Ich spreche zuerst von dem ersten Gesichtspunkte, obwohl ich den zweiten für den hauptsächlichen halte, weil der erste allgemeiner verständlich ist. Wie Sie wissen, ist dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten durch königliche Verordnung vom Oktober 1864 auch die damals dem Finanzministerium übertragene Leitung und Beaufsichtigung der staatlichen Verkehrsanstalten übertragen worden. Wie der Berichterstatter bemerkt hat, ist der derzeitige Inhaber des Ministeriums zugleich Vorsitzender des Geheimen Raths und Bevollmächtigter zum Bundesrath und als Präsident des Staatsministeriums hat er nicht blos die Vorstandsgeschäfte in diesem höchsten Kollegium wahrzunehmen, sondern er hat auch eine gewisse Verantwortung zu tragen für die Leitung der inneren Politik und, da die Bundesrathsbevollmächtigten in Berlin ihre Instruktionen vom Staatsministerium erhalten, auch für die der deutschen Politik des Landes. Es wird daher begreiflich sein, dass in dieser Stellung, in welcher mehrere Funktionen verbunden sind, wenigstens zeitweise eine gewisse Häufung der Geschäfte sich sehr bemerklich macht. Diese Häufung hat in neuester Zeit eine Steigerung erfahren durch das Anwachsen des Umfanges und der Bedeutung der Aufgaben gerade der Leitung der Verkehrsanstalten. Diese Steigerung macht sich nicht blos in der Zahl der Geschäftsnummern bemerklich, die Hauptsache ist das Anwachsen der Bedeutung und der Wichtigkeit der Aufgaben. Der Eisenbahnbau hat in neuerer Zeit einen grossen Umfang angenommen. Es ist bekannt, dass in diesem Saal sowohl als ausserhalb desselben im ganzen Lande eine beschleunigte Erstellung von Nebeneisenbahnen als ein dringendes volkswirthschaftliches Interesse betrachtet wird. Projekte solcher Nebenbahnen werden überall im Lande herum aufgestellt und durch Vermittelung von Eisenbahnkomitees, durch Versammlungen, durch Eisenbahndeputationen betrieben. Es sind darunter Projekte, an die man noch vor kurzer Zeit gar nicht gedacht hat, und es ist in neuerer Zeit insbesondere die Erscheinung hervorgetreten, dass, wenn ein Projekt aufgetaucht ist, sofort Gegenprojekte erscheinen, die sich gegenseitig Konkurrenz machen und die Erfüllung des Wunsches der Betheiligten unter Umständen verzögern. Sodann hat die Zunahme des Verkehres ganz beträchtliche Erweiterungen und Verbesserungen auch der Anlagen der bestehenden Bahnen nothwendig gemacht, und nicht blos um Bauten handelt es sich, sondern es werden bekanntlich auch an die Leitung der Verkehrsanstalten Verlangen nach wichtigen Reformen gestellt und zwar nicht blos auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, sondern auch auf dem Gebiete der Post und Telegraphie. Sie wissen, dass man allgemein Vereinfachung der Tarife verlangt, Verbilligung der Tarife, Bildung und Entwickelung eines Nahverkehres, besondere Betriebsmittel, die es erst möglich machen, den Nahverkehr in grösserem Umfange einzuführen und seine Taxen zu verbilligen. Kurz, es sind Verlangen aller Art gegenwärtig auf der Tagesordnung, die eine gewisse Berechtigung haben und die sehr dringend gemacht werden. Auf weitere Details brauche ich nicht einzugehen, diese Verhältnisse sind notorisch. Nun, meine Herren, wenn der Minister der Verkehrsanstalten zugleich als Ministerpräsident auch Reformen auf anderen wichtigen Gebieten fördern, wenn er sie theilweise persönlich in die Hand nehmen und vertreten soll, und wenn er zugleich den wichtigen Arbeiten im Bundesrath unausgesetzte Sorge und Aufmerksamkeit zuzuwenden hat, so dürfte damit nachgewiesen sein, dass er gerade in den zahlreichen und meist dringenden Geschäften der Verkehrsanstaltenverwaltung, zeitweise jedenfalls, einer nachhaltigen Unterstützung und Vertretung durch eine bewährte Kraft, die auch mit den Geschäften des Ministeriums vertraut ist, bedarf, durch eine Kraft, die auch nach aussen genug Autorität hat, um die Vertretung des Ministers ohne Gefahr der Reibung mit anderen Stellen übernehmen zu können. Insoweit handelt es sich bei der geplanten Einrichtung, wie der Berichterstatter bemerkt hat, auch um eine Entlastung, um eine Geschäftserleichterung für den Minister der Verkehrsanstalten. Diese ist aber nicht so gedacht, dass der Minister von Anfang an dauernd einen Theil seiner ministeriellen Zuständigkeiten einem anderen Beamten übertragen würde, dass er das Ministerium gewissermaassen theilen würde zwischen sich und einem anderen Beamten. Daran könnte nur gedacht werden, wenn der Minister in diesem Falle zugleich der ministeriellen Verantwortlichkeit für den abgegebenen Geschäftstheil enthoben werden könnte, und wenn dem anderen Beamten, nennen wir ihn einmal Unterstaatssekretär, für seine Geschäftstheile die ministerielle Verantwortlichkeit übertragen würde; dass aber das nur geschehen könnte durch ein nicht eben leicht aufzubauendes besonderes Gesetz, hat soeben der Berichterstatter angeführt. Es soll also, meine Herren, an der ministeriellen Verantwortlichkeit nichts geändert werden, sie soll allein dem Minister verbleiben, es sollen nicht zwei Departementschefs neben einander fungiren und abgesondert von einander fungiren. Das hindert nicht, dass, wenn der Minister krank oder abwesend ist, der Unterstaatssekretär die volle Stellvertretung für den Minister übernimmt. Wenn eine Stellvertretung für einen Minister erforderlich ist, so wird sie in jedem einzelnen Falle nach den Verhältnissen desselben durch königliche Entschliessung bestimmt; sie kann natürlich auch generell im voraus, bis andere Verhältnisse eintreten, bestimmt werden. Es hindert auch das Unverändertbleiben der ministeriellen Verantwortlichkeit nicht, dass, so lange der Minister im Amt ist, gewisse Geschäfte, in der Regel von weniger grosser Erheblichkeit, unter der Oberaufsicht und Verantwortung des Ministers einem anderen Beamten übertragen werden. Es ist das in verschiedenen Departements schon gegenwärtig der Fall, es werden da einzelne Geschäftsgegenstände regelmässig, bis der Minister anders befindet, auf dessen Verantwortung und unter dessen Aufsicht von Ministerialdirektoren usw. wahrgenommen. Ich habe mich, m. H., bei der preussischen Regierung nach den Verhältnissen der dortigen Unterstaatssekretäre erkundigt und habe die Antwort erhalten, dass die preussischen Unterstaatssekretäre zugleich Vorstände einzelner Abtheilungen des betreffenden Ministeriums seien, dass sie in Fällen von Behinderung des Ministers als Stellvertreter desselben fungiren, dass sie aber die ministerielle Verantwortlichkeit nicht haben, und ebenso würde ich die dienstrechtliche Stellung des Beamten, der dem Ministerium beigegeben werden soll, betrachten, und habe die Bezeichnung „Unterstaatssekretär“ gerade deshalb gewählt, um die dienstrechtliche Stellung des betreffenden Beamten mit einem Worte klarzulegen. Man weiss so ziemlich überall, was ein „Unterstaatssekretär“ ist und weiss also, um was es sich auch in unserem Falle handelt. Mit einer Theilung der ministeriellen Funktionen zwischen dem Minister und einem anderen Beamten hat man in Württemberg in früheren Jahren bereits Erfahrungen gemacht, die nicht günstig waren. Der Unterstaatssekretär soll erster Berather des Ministers sein, aber er soll der ihm unmittelbar unterstellte und nächststehende Beamte des Ministeriums sein. Er wird dessen ungeachtet eine sehr einflussreiche Stellung im Ministerium einnehmen vermöge der von ihm gewonnenen praktischen Erfahrungen und weil er seine praktische Thätigkeit als Präsident der Generaldirektion der Staatseisenbahnen fortsetzen soll. Er soll an der Spitze der Generaldirektion bleiben, er soll ihren Sitzungen präsidiren, er soll mitten im praktischen Dienste stehen, er soll in unmittelbarer persönlicher Berührung mit den Beamten bleiben und er wird als Präsident der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, wenn auch unter ministerieller Oberaufsicht, eine unabhängige und selbständige Stellung einnehmen, zugleich aber in der Lage sein, seine praktischen Erfahrungen und seine Anschauungen im Ministerium in wirksamer Weise unmittelbar zu vertreten.

Damit, m. H., bin ich bereits zum zweiten Gesichtspunkte gelangt, der darin besteht, dass ein regelmässiger persönlicher Verkehr zwischen dem Minister und der Generaldirektion der Staatseisenbahnen durch Vermittelung ihres Präsidenten in allen wichtigen Angelegenheiten der Eisenbahnverwaltung gesichert werden soll, dass der Gefahr vorgebeugt werden soll, dass die beiden Stellen in wichtigen Dingen verschiedene Wege einschlagen und zu spät gewahr werden, dass dies der Fall ist. Die Organisationsverordnung von 1881 weist dem Minister die obere Leitung der staatlichen Verkehrsanstalten zu und die Beaufsichtigung derselben in ihrem ganzen Umfange. Dieselbe Organisationsverordnung weist der Generaldirektion der Staatseisenbahnen die unmittelbare Leitung des Baues, des Betriebes, der Verwaltung der Staatseisenbahnen zu. Es ist also eine doppelte Leitung, eine obere und eine unmittelbare und es ist von höchstem amtlichen Interesse, dass diese beiden Leitungen zusammengehen und nicht divergiren. Der Berichterstatter hat sodann schon bemerkt, dass der Minister der Verkehrsanstalten für seinen ganzen Geschäftsumfang, Eisenbahnangelegenheiten, Post und Telegraphie, nur zwei administrative Referenten hat, dass er nicht einmal über einen selbständigen, ihm unmittelbar unterstellten Techniker verfügt, wie das z. B. in

Karlsruhe der Fall ist, wo der Minister der Verkehrsanstalten einen eigenen technischen Rath hat, während hier der Minister ausschliesslich angewiesen ist auf die Techniker der Generaldirektion der Staatseisenbahnen. Die Generaldirektion der Staatseisenbahnen ihrerseits ist ein zahlreich besetztes, mit erfahrenen Referenten für alle die verschiedenen Dienstzweige ausgestattetes Kollegium, in dessen Mitte die höheren Staatstechniker der Eisenbahnverwaltung sich befinden, und der Generaldirektion sind eine Reihe von Hilfsbüreaus usw. beigegeben. Schon daraus folgt, dass der Minister nach allen Richtungen auf die Generaldirektion der Staatseisenbahnen angewiesen ist. Sie liefert ihm das Material für seine Entschliessungen, er hört sie, sie erstattet Berichte, sie erstattet Gutachten. Der Minister der Verkehrsanstalten ist mehr als jeder andere Minister einem ihm unterstellten Kollegium gegenüber auf die Generaldirektion angewiesen, der Verkehr ist ein unausgesetzter und reger, aber er ist ein schriftlicher. Nun, m. H., kann ja der Präsident der Generaldirektion der Staatseisenbahnen sicher sein, dass er in wichtigen Angelegenheiten, namentlich dann, wenn er dazu die Anregung gibt, vom Minister gehört wird; aber es ist etwas anderes, ob ein persönlicher Verkehr nur stattfindet auf den Wunsch des einen oder anderen Theiles, oder ob derselbe regelmässig stattfindet und organisatorisch verbürgt ist. Es soll nun eben die geplante Einrichtung den persönlichen regelmässigen Verkehr zwischen den beiden Beamten, dem Minister und dem Präsidenten der Generaldirektion, verbürgt, d. h. es sollen die leitenden Kräfte geeinigt werden, es soll eine richtige, umsichtige, in den Zielen und im Vorgehen einige, Reibungen, Verzögerungen und Weitläufigkeiten möglichst vermeidende Leitung und Verwaltung der Verkehrsanstalten hergestellt und gesichert werden. Dieser letztere Werth der geplanten Einrichtung wird auch Nachfolgern im Amt zu statten kommen, aber die Möglichkeit ist natürlich vorhanden, dass insbesondere dann, wenn ein Nachfolger nicht zugleich Präsident des Staatsministeriums ist, er vorziehen könnte, die Geschäfte des Ministeriums zu besorgen mit Ministerialreferenten, die im Hauptamt ausschliesslich dem Ministerium angehören, und es können in einem Verhältniss, wie es zwischen dem Minister und dem Unterstaatssekretär stattzufinden hat, auch persönliche Rücksichten maassgebend werden.

Und dann, m. H., wenn, worauf der Berichterstatter aufmerksam gemacht hat, ein eigenes Verkehrsministerium gebildet würde, und wenn an die Spitze desselben ein Fachmann treten würde, der in der Generaldirektion der Staatseisenbahnen herangewachsen ist, dann läge die Möglichkeit noch näher, dass dieser Minister der Meinung sein könnte, er bedürfe zu seiner Unterstützung des Präsidenten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen nicht. In diesen Fällen liegt die Eventualität allerdings nahe, dass der Unterstaatssekretär auch wieder wegfallen kann, dass eine andere Organisation der Besorgung der ministeriellen Geschäfte vorgezogen werden könnte, und von diesem Gesichtspunkte aus muss zugegeben werden, dass die geplante Einrichtung etwas Dauerndes für alle Zukunft nicht sein soll, dass sie auch wieder verlassen werden kann und eben deswegen hat man die Form des Nebenamtes gewählt, weil ein Nebenamt ohne alle Störung jederzeit wieder aus dem Etat entfernt werden kann.

Nun habe ich nach dieser Begründung noch auf einige Bemerkungen einzugehen, welche der Berichterstatter beigefügt hat. Es ist das Bedenken erhoben, die Befürchtung geäussert worden, dass Konsequenzen entstehen könnten auch für andere Ministerien, dass andere Minister mit gleichen Forderungen hervortreten könnten. Ich glaube nicht, dass man das zu befürchten hat. Die Verhältnisse, wie sie bezüglich der Leitung der Verkehrsanstalten seit 1864 bestehen, sind doch besondere und exzeptionelle und werden in gleicher Weise bei einem anderen Ministerium nicht leicht sich wieder finden. Ja, wenn ich einen Ministerialdirektor zum Unterstaatssekretär befördern wollte, dann läge die Sache anders, das könnte zur Nachfolge auch in anderen Ministerien Veranlassung geben, aber es soll ja ein Vorstand eines Landeskollegiums nur im Nebenamte dem Ministerium zugesellt werden, und dass hierzu bei einem anderen Ministerium die Verhältnisse ebenso liegen sollten, muss ich doch für äusserst unwahrscheinlich halten. Ich glaube, wenn je mit der Zeit eine ähnliche Forderung gestellt würde, könnte die Volksvertretung stets sich darauf berufen, dass der Fall anders liege und überhaupt, wenn die Volksvertretung ablehnen will, an Gründen für eine Ablehnung hat es noch nie gefehlt. Endlich, m. H., ist ja mitbestimmend im vorliegenden Falle die Bekleidung des Amtes des Ministerpräsidenten durch den Minister der Verkehrsanstalten, und Ministerpräsident kann unter sechs Ministern eben nur einer sein.

Gegen den Betrag der ausgeworfenen Zulage ist bis jetzt eine Einwendung nicht erhoben worden. Dagegen hat der Berichterstatter einen Ausblick in die Zukunft geworfen und gesagt, dass durch die Genehmigung der Forderung nicht präjudizirt werden dürfe der Bildung eines eigenen Verkehrsministeriums, die dem Berichterstatter erwünscht wäre. Es sei das übrigens Sache noch der Zukunft, vorläufig könne man sich auf die vorgeschlagene Einrichtung einlassen. Er hat aber auch sofort gemeint, dass dann das bestehende Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten mit einem anderen Ministerium zu vereinigen wäre. Nun, m. H., der Bildung eines Verkehrsministeriums stehe ich persönlich durchaus sympathisch gegenüber, und ich kann versichern, dass die Regierungsforderung nicht so gemeint ist, dass der Bildung eines Verkehrsministeriums durch die jetzige Vorlage ein Hinderniss bereitet, dass sie implicite abgelehnt werden sollte, davon ist nicht die Rede; aber das glaube ich sagen zu dürfen, für unmittelbar bevorstehend, für eine Sache der nächsten Zukunft, für besonders dringlich halte ich die Bildung eines Verkehrsministeriums allerdings nicht. Im Mai 1898 hat der bayerische Minister des Aeusseren, des königlichen Hauses und der Verkehrsanstalten — er ist in derselben dienstlichen Lage wie ich — im dortigen Landtage gesagt: „Die Verkehrsanstalten wachsen von Jahr zu Jahr und die Arbeitsleistung, die dem Minister obliegt, wächst infolgedessen auch von Jahr zu Jahr, und es ist wohl der Zeitpunkt abzusehen, wo die Geschäfte einen solchen Umfang annehmen, dass der Minister des Aeusseren und des königlichen Hauses die Geschäfte des Verkehrsministeriums nicht mehr besorgen kann. Ich weiss im Augenblick nicht, wann dieser Zeitpunkt eintreten wird, es kann dies auch mit persönlichen Verhältnissen im Zusammenhang stehen, ich weiss auch nicht, wie dann die Organisation beschaffen sein wird, es wird vielleicht ein Verkehrsministerium geschaffen, es ist auch möglich, dass man dieses dann zu einem Arbeitsministerium umgestalten wird, so dass vielleicht das öffentliche Bauwesen mit demselben verbunden sein wird, ob dann von einem anderen Ministerium ein Zweig abgetrennt und dem Ministerium des Auswärtigen übertragen wird, alles das sind Dinge, die der Zukunft überlassen werden müssen." Nun, wenn der bayerische Minister, der einem Eisenbahnnetz von über 6 000 km vorsteht, während wir 1 800 km haben, und der einer Post- und Telegraphenverwaltung vorsteht, die in demselben Verhältnisse grösser ist, als die unsere, wenn jener Minister all diese Dinge noch der Zukunft überlassen kann, so werden wir auch die Aufgabe noch nicht als eine sehr dringliche zu betrachten haben. Was dann aber die Verbindung des Ministeriums des Auswärtigen mit einem anderen Ministerium betrifft, so hat die Kammer der Abgeordneten im Jahre 1872 bereits einen solchen Beschluss gefasst. Sie hat am 26. Februar 1872 beschlossen: An die Regierung die Bitte zu richten, die Frage der Vereinigung des Ministeriums des Auswärtigen, übrigens unter Wahrung des selbständigen Charakters desselben im Sinne des § 56 der Verfassungsurkunde, mit einem anderen Ministerium in Erwägung zu ziehen. Diesem Beschluss ist damals die Regierung insoweit entgegengekommen, dass der Justizminister zugleich die Verwaltung des Auswärtigen Ministeriums übernommen hat, zugleich zum Minister der auswärtigen Angelegenheiten ernannt worden ist. Er hat die beiden Ministerien fünf Jahre lang von 1873 bis 1878 verwaltet und hat damit dem Staate fünf Jahre lang einen Ministergehalt erspart, was mir heute noch zur Befriedigung gereicht. Dann aber, wie ging die Sache aus? Im Dezember 1878 hat der Justiz- und Auswärtige Minister erklärt, er könne die Sache so nicht fortführen, und nun bekam das Justizministerium wieder seinen eigenen Chef und der Justizminister ist in das Auswärtige Ministerium übergesiedelt. Ebenso ging es in Baden. In Baden wurde durch eine landesherrliche Verordnung vom Juli 1871 das Auswärtige Ministerium als selbständiges Ministerium aufgelöst. Die Reichsgeschäfte wurden an das Staatsministerium übergeben und im übrigen wurde das Auswärtige Ministerium mit dem Justizministerium vereinigt, das dann hiess „Ministerium des grossherzoglichen Hauses, der Justiz und der auswärtigen Angelegenheiten". So bestand es längere Zeit; dann folgte eine Personalveränderung, und nun wurde durch eine neue landesherrliche Verordnung von 1893 die Sache wieder auf den alten Zustand gebracht, d. h. es wurde ein selbständiges Auswärtiges Ministerium wieder errichtet, und diesem wurde die Verwaltung der Verkehrsanstalten, die bisher dem Finanzministerium zugewiesen war, mit übertragen. In Baden besteht dafür eine Personalunion anderer Art, eine Personalunion zwischen Justizministerium und Kultministerium. — Sie sehen, dass diese Wandlungen alle zusammenhängen mit den Personalverhältnissen, die jeweils bestehen.

Man könnte ja nun die Vereinigung des Auswärtigen Ministeriums mit einem anderen Ministerium ganz einfach gestalten, wenn man die Dinge liesse, wie sie jetzt sind, wenn man statt vom „Auswärtigen Ministerium, Abtheilung für die Verkehrsanstalten" sprechen würde von einem „Verkehrsministerium, Abtheilung für die auswärtigen Angelegenheiten". Dann hätte man, was man wünscht; man hätte die Vereinigung von zwei Ministerien und hätte ein Verkehrsministerium. Sonderbarerweise denkt man aber daran nicht; man geht davon aus, das Verkehrsministerium habe mit den auswärtigen Angelegenheiten nichts zu schaffen. Ich frage aber, was hat denn das Kultministerium mit den auswärtigen Angelegenheiten zu thun oder das Justizministerium oder das Finanzministerium? Und wenn der Berichterstatter vom Ministerium des Innern

gesprochen hat, so ist es richtig, dass gegenwärtig im Königreich Sachsen das Ministerium des Innern und das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten in einer Hand vereinigt sind. Aber das darf doch wohl gesagt werden, dass, da im Ministerium des Innern so vieles und so mannigfaltiges jetzt schon vereinigt ist, so dass man es beinahe ein Mädchen für alles heissen kann, es doch Bedenken hätte, diesem Ministerium auch noch die Verwaltung der auswärtigen Angelegenheiten zu übertragen. Die Verkehrsanstalten haben eine wichtige Beziehung zum Finanzministerium, und wenn eine Vereinigung mit dem Finanzministerium wieder beliebt würde, könnte wenig dagegen eingewendet werden, höchstens die Befürchtung, es könnte die Verwaltung eine zu fiskalische werden. Die Verkehrsanstalten haben auch eine Beziehung zum Auswärtigen Ministerium und zwar die, dass unsere Verkehrsanstalten reichsverfassungsmässig wichtige Beziehungen zum Reiche haben, und ferner, dass die Verkehrsanstaltenverwaltung sehr häufig in die Lage kommt, mit anderen Verwaltungen und Regierungen sich vertragen zu müssen, z. B. in Absicht auf die Verkehrsableitung.

Die auswärtigen Angelegenheiten aber stehen in einer eigentlichen Beziehung nur zum Präsidium des Staatsministeriums und zwar wegen der Reichsangelegenheiten. In Reichsangelegenheiten verkehren die Reichsbehörden und verkehren die hier beglaubigten deutschen Gesandten, insbesondere der preussische Gesandte, nicht mit dem Präsidenten des Staatsministeriums, sondern der diplomatischen, hergebrachten Uebung gemäss nur mit dem Auswärtigen Minister. Dagegen verkehren die Bundesrathsbevollmächtigten in Berlin, die ihre Instruktionen vom Staatsministerium erhalten — jede Instruktion ist vom Präsidium des Staatsministeriums unterzeichnet —, nicht mit dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten, sondern mit dem Präsidium des Staatsministeriums, und unser Gesandter und zugleich Bundesrathsbevollmächtigter in Berlin verkehrt mit beiden, er verkehrt als Gesandter mit seinem Chef, dem Auswärtigen Minister, und als Bundesrathsbevollmächtigter mit dem Präsidenten des Staatsministeriums. Hier liegt eine Zweitheilung bezüglich der Reichsgeschäfte vor und ich kann aus meiner Erfahrung versichern, dass aus einer solchen Zweitheilung Weiterungen, Verzögerungen und Misshelligkeiten entstehen müssen. Ich kann deshalb nur sagen: Nach meiner Erfahrung sollte, wenn es nach dem Personalverhältniss überhaupt gemacht werden kann, der Präsident des Staatsministeriums auch immer Auswärtiger Minister sein.

Der Ministerpräsident gibt sodann Ausführungen über die Geschäfte des Auswärtigen Ministeriums und schliesst seine mit lebhaftem Beifall aufgenommene Rede wie folgt:

Ich bitte, dass Sie den Vorschlag betrachten als die nächstliegende, die einfachste, die billigste Lösung eines Bedürfnisses, das in den jetzigen Verhältnissen begründet ist. Diejenigen, welche, wie der Berichterstatter die Bildung eines eigenen Verkehrsministeriums wünschen, die mögen, wie er selbst angeführt hat, die jetzt vorgeschlagene Einrichtung betrachten als einen Uebergangszustand zur Erfüllung ihrer Wünsche.

Referent Dr. Kiene bemerkte hierauf, dass das Hohe Haus diesem interessanten und lehrreichen Vortrag, zu dem seine, Redners, Bemerkungen die Veranlassung geboten, mit Aufmerksamkeit gefolgt sei und die Rede des Ministers nicht im Widerspruch mit seiner Auffassung stehe.

Alsdann ergriff Abg. Gröber das Wort zu folgenden Ausführungen: Der Minister hat so hohe politische Betrachtungen vorgeführt, dass man unwillkürlich zu der Annahme kommt, hinter diesem Unterstaatssekretär stecke mehr, als die exigirten 3 000 M. erscheinen lassen. Man hat sich doch zu fragen, ob die vorgeschlagene Lösung der gegenwärtig bei den Verkehrsanstalten infolge besonderer Konstellationen bestehenden Schwierigkeiten die einfachste sei. Es handelt sich hier nicht um ein dauerndes Bedürfniss, sondern um Schaffung eines provisorischen Zustandes. Deswegen scheint es mir bedenklich, wenn man ein neues Amt schaffen will, und vollends ein solches, das in der deutschen Beamtenhierarchie ein Unikum wäre, das Nebenamt eines Unterstaatssekretärs mit 3 000 M. Gehalt. Meine Freunde haben deshalb in der Kommission den Antrag gestellt, „zur Vertretung des Ministers“ diese 3 000 M. zu verwilligen, aber damit keinen Anklang gefunden. In dankenswerther Weise ist nun mit dem Mehrheitsantrag der Entschluss verknüpft, jedes neue weitere derartige Amt für andere Departements von vornherein abzulehnen. Allein sobald ein neues Amt einmal eingeführt ist, wird die weitere Entwickelung von selbst folgen, möge man auch Verwahrung einlegen, so viel als man wolle, und wenn man eine neue Stelle schafft, so bringt man sie aus dem Etat nicht mehr heraus. Um Wirkungen, wie sie bisher durch die gegenwärtige Organisation herbeigeführt werden, zu vermeiden, genügt es, die Kosten zu einer Stellvertretung des Ministers zu verwilligen, aber ohne den Staatssekretärstitel. Hat man einmal ein neues Amt geschaffen, so wird sich, wenn einmal eine Aenderung eintritt, dieser Unterstaatssekretär sehr geltend machen, und man ist dann bei der Organisation der Leitung der Verkehrsanstalten nicht mehr frei, die Kammer wird dann eintretenden Falls kaum mehr etwas mitzusprechen haben, besonders wenn keine Forderungen gestellt werden. Alles wird als interne Frage der betreffenden Ministerien behandelt werden. Deshalb sollte sich das Hohe Haus jetzt nicht binden, sonst geht es wie bei den Halbbataillonen, die auch bald nach ihrer Ergänzung zu Vollbataillonen gerufen haben; so wird auch dieses Nebenamt zum Vollamt auswachsen. Dem praktischen Bedürfniss ist genügt, wenn man die 3 000 M. bewilligt und zwar als Funktionszulage. Durch diese Lösung wird auch der späteren Organisation nicht vorgegriffen, diese vielmehr erleichtert.

Der Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht ergriff hierauf nochmals das Wort zu folgenden Bemerkungen:

Ich gebe dem Vorredner zu, dass es einen Unterstaatssekretär im Nebenamt anderwärts nicht gibt. Aber es sollte der vorgeschlagenen Einrichtung nicht zum Vorwurf gereichen, dass sie möglichst bescheiden und möglichst billig von der Regierung gestellt werden will. Wenn aber das Hauptbedenken des Vorredners darin besteht, dass ein neues Amt geschaffen wird, so kann ich das dem Wesen der Sache nach nicht zugeben; ein neues Amt wird ja gerade nicht geschaffen; es wird nur ein Nebenamt geschaffen und nur ein Nebengehalt verlangt. Es steht, was der Vorredner zuerst angeführt hat, einigermaassen im Widerspruch mit der Befürchtung, es werde ein neues Amt, also doch wohl ein Hauptamt geschaffen. Der Vorredner ist ja, was ich anzuerkennen habe, in der Sache nicht ein Gegner des Vorschlages der Regierung, er will auch die vorgeschlagene Zulage bewilligen, wie ich glaube. Er hat aber die Befürchtung, es möchte wenigstens der Anfang gelegt werden zur Schaffung eines neuen hohen Amtes mit Konsequenzen auch für andere Departements, mit Konsequenzen auch für das betreffende Ministerium selbst. Deshalb kommt der Abg. Gröber zurück auf den Vorschlag, der, wie wir gehört haben, in der Kommission gemacht wurde, von einem Unterstaatssekretär nicht zu sprechen in dem dispositiven Theil des Etats, sondern hier nur zu sagen: dem Präsidenten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen für Stellvertretung des Ministers so und so viel. Nun muss ich dagegen den Einwand erheben, dass diese Bezeichnung zu eng ist. Es ist nur von der Stellvertretung die Rede, während ich als hauptsächlichen Gesichtspunkt neben der Stellvertretung geltend gemacht habe die organisatorische Bedeutung, die darin liegt, dass der Minister mit dem Präsidenten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen in allen wichtigen Fragen von Anfang an zusammengeht; diese hauptsächliche Bedeutung der Sache ist nicht getroffen, wenn wir blos von einer Stellvertretung sprechen. Hier müsste doch noch etwas weiteres beigefügt werden. Wenn man blos von Stellvertretung spricht, kommt man auf den alten Weg zurück einer Theilung des Ministeriums zwischen zwei Personen und: vestigia terrent! Ich möchte dem nicht ausgesetzt sein, dass der betreffende Beamte, wenn ich ihn um eine Arbeit ersuche, die nicht zu den Geschäften einer Stellvertretung gehört, um Abfassung eines Gutachtens, Memoires, einer Zusammenstellung usw., dass er mir sagen könnte: Herr Minister, ich bitte um Entschuldigung, das ist nicht eine Aufgabe der Stellvertretung; zu ihr allein bin ich verpflichtet; geben Sie das gefälligst einem Ministerialreferenten. Was dann den Titel betrifft, von dem der Vorredner auch gesprochen hat, so ist zu unterscheiden zwischen dem Titel für die Person und der Bezeichnung für die Funktion. Was den Titel für die Person betrifft, so steht noch gar nicht fest, dass der zu wählende Beamte den Titel „Unterstaatssekretär“ erhalten würde; es lässt sich auch ein anderer, sehr geeigneter Titel, der ihm vielleicht willkommener ist, denken, und für den persönlichen Titel werden Sie sich ja in diesem Hause auch nicht besonders interessiren. Was aber die Bezeichnung der Funktion betrifft, so kann ich nur sagen, dass die Bezeichnung Unterstaatssekretär die kürzeste und geeignetste für die betreffende Dienststellung ist. Die dienstliche Stellung, die dienstliche Aufgabe des betreffenden Beamten ist mit dem einen Worte „Unterstaatssekretär“ allgemein verständlich gemacht und kurz bezeichnet, und deswegen habe ich diese Bezeichnung der Funktion gewählt. Ich glaube, Sie könnten sich dabei beruhigen, dass entschieden die Absicht nicht besteht, ein neues Amt zu schaffen, ein Hauptamt eines Unterstaatssekretärs, sondern dass es sich nur um eine Funktionszulage für ein Nebenamt handelt. Der Vorredner meint, ein solches Nebenamt sei schwer wieder zu beseitigen. Ich gehe davon aus, dass wenn auch ein Nebenamt eingerichtet und die Zulage für dasselbe bewilligt ist, dieses Nebenamt doch, sobald das Bedürfniss nicht mehr besteht, aus dem Etat jederzeit wieder beseitigt werden kann, ohne dass der betreffende Beamte irgend einen Anspruch auf Entschädigung hat. Das ist doch genügende Beruhigung gegenüber der Befürchtung, es würde ein neues Amt geschaffen werden. Uebrigens, m. H, wenn Sie weglassen wollen die Anführung „Unterstaatssekretär“ oben, an der Spitze des dispositiven Theiles, und wenn Sie etwa sagen würden: „Für Versehung der Funktionen eines Unterstaatssekretärs, dem

Präsidenten so und so viel", so wäre der Zweck auch erreicht, und ich würde mich dem besonders entgegenzustellen keinen Anlass haben, dann wäre doch gewiss der Einwand beseitigt, dass das Amt eines Unterstaatssekretärs geschaffen würde, denn es würde ja nur für die Versehung der Funktionen eines solchen eine ausserordentliche Belohnung gereicht werden.

Ein Antrag, in der von dem Ministerpräsidenten angedeuteten Form das Dispositiv des Etats zu ändern, wurde darauf vom Abg. Gröber gestellt.

Abg. F. Haussmann (Volkspartei) erklärt sich namens seiner Partei mit dem praktischen Zweck der Position einverstanden, findet es aber zu hoch, dass der betreffende Beamte nun 1 200 ℳ. (infolge der Besoldungsvorlage) + 3 000 ℳ. auf einmal Aufbesserung erhalten solle. Die Einrichtung eines eigenen Verkehrsministeriums sei seiner Partei zu theuer. Redner beantragt schliesslich, im Falle der Annahme des Antrages Gröber, die „Voraussetzung" des Kommissionsantrages, dass keine Konsequenzen für andere Departements abgeleitet werden dürfen, als besondere Resolution anzunehmen.

Nachdem noch Abg. von Gess für den Titel eingetreten, wird derselbe nach dem Antrage Gröber's angenommen. Ebenso wird die Resolution nach dem Antrage Haussmann's angenommen.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die **Kanalkommission des preussischen Abgeordnetenhauses** wird ihre Verhandlungen unterbrechen, um auf Einladung des Ministers Thielen am 4. d. Mts. eine Reise zur Besichtigung des Kanalbezirks anzutreten, die am 6. d. Mts. beendet sein soll. Nachstehend einige Auszüge aus den Verhandlungen der Kommission, soweit sie von eisenbahnlichem Interesse sind.

Minister Thielen erörterte den jetzigen Güterbahnbetrieb und den höheren Bedarf an Personal gegenüber dem Kanalbetrieb. Die Schleppbahn halte keinen Vergleich mit dem Kanal aus, sie bedürfe aber derselben Aufsicht wie eine Personenbahn.

Minister Dr. von Miquel erinnerte wiederholt an die Erfahrung, dass keineswegs der Reinertrag der Eisenbahnen mit der Entwickelung des Verkehres steigt. Die persönlichen Ausgaben seien zu gross. Daraus leitete er die Unmöglichkeit ab, das ganze Verkehrsbedürfniss aus dem Ausbau der Eisenbahnen zu decken. Die Staatsfinanzen würden bei einer übermässigen Entwickelung des Eisenbahnnetzes allzu stark belastet werden. Der Ausbau der Wasserstrassen sei deshalb vorzuziehen.

Minister Dr. von Miquel hob ferner hervor, dass die Staatseisenbahn gerade als Monopolverwaltung dafür sorgen müsse, dass sie alle Aufgaben erfülle, von der sie andere ausschliesse. Im Ruhrgebiet sei ein Ausbau der Eisenbahn nicht angängig und so müsse der steigende Verkehr auf den Kanal gelegt werden. In diesem Sinne äusserte sich auch der Abg. Schwarze. Ohne den Kanalbau würden im Ruhrgebiet ausserordentliche Beträge für die Vermehrung der Betriebsmittel aufgewendet, insbesondere neue Rangirbahnhöfe angelegt werden müssen, was enorme Koste verursachen würde. Auch eine Schleppbahn würde sehr viel Geld kosten und weitaus grössere Betriebsausgaben erfordern als der Kanal. Sodann legte Minister Thielen nochmals die Unmöglichkeit dar, durch den Bau von Schleppbahnen den wachsenden Verkehr im Westen zu bewältigen.

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den einzelnen Landwirthschaftskammern, welche **Arbeitsnachweise für ländliche Arbeiter** eingerichtet haben, die Bekanntmachung und Empfehlung der Nachweise durch Aushänge auf den Eisenbahnstationen, jedoch nur innerhalb des einzelnen Kammerbezirks, gestattet.

— **Nebenbahn Rinteln-Stadthagen.** Der „Staatsanz." veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb der in das preussische Staatsgebiet fallenden Strecken einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Rinteln über Obernkirchen und Osterholz nach Stadthagen durch die Rinteln-Stadthagener Eisenbahngesellschaft.

— Durch die Bank für industrielle Unternehmungen mit ihrer Gruppe soll der „B. B.-Ztg." zufolge in den nächsten Tagen unter der Firma **württembergische Eisenbahngesellschaft** eine Aktiengesellschaft mit 4 000 000 ℳ. Kapital und dem Sitze in Stuttgart errichtet werden, welche den Bau und den Betrieb von Nebenbahnen und Kleinbahnen zum Zwecke hat.

— **Ist ein Bahnhofswarteraum ein Geschäftsraum im Sinne des Gesetzes?** Die Strafkammer beim Amtsgerichte Rosenberg (Westpreussen) hat am 13. Januar zwei Personen wegen Hausfriedensbruches und Beleidigung zu je 3 Monaten Gefängniss verurtheilt. Beide kamen angetrunken in den Wartesaal des Ostbahnhofes in Deutsch-Eylau und verlangten Butterbrot und Bier. Weil die Wirthin das Bestellte nicht an den Tisch brachte, sondern nur auf das Buffet stellte, wurden sie ärgerlich und fingen an, den anwesenden Stationsassistent J. zu verhöhnen Dieser forderte sie, da ohnehin der Wartesaal bald geschlossen werden sollte, auf, hinauszugehen. Dies thaten sie trotz mehrfacher Aufforderungen nicht. J. war, wie im Urtheile angeführt wird, als stellvertretender Bahnhofvorsteher berechtigt, sie hinauszuweisen.

In seiner Revision behauptete der eine Angeklagte, der Wartesaal des Bahnhofes sei kein Geschäftsraum im Sinne des Gesetzes, wenigstens kein Geschäftsraum der Eisenbahnverwaltung, sondern nur des Wirthes, der darin sein Geschäft betreibe. Nicht J., sondern nur die Wirthin habe das Recht der Hinausweisung gehabt. Es sei nicht festgestellt, dass er (der Angeklagte) sein Bestelltes schon verzehrt hatte und wusste, dass die Wirthin wünschte, dass er hinausgehe. Auch sei nicht festgestellt, dass er mit dem „Kerl mit der rothen Mütze, der kein Geld habe", den Beamten J. gemeint habe. Das Reichsgericht erkannte auf Verwerfung der Revision, da sie sich nur in unzulässiger Weise gegen die unanfechtbaren thatsächlichen Feststellungen richte.

— Am 28. April d. J. starb in Stuttgart im Alter von 77 Jahren der langjährige Hauptredakteur und Leiter des Schwäbischen Merkurs **Dr. jur. Otto Elben**, von 1868—1882 Abgeordneter für Böblingen zur württembergischen Kammer, 1871—1876 Reichstagsabgeordneter für den IV. württembergischen Wahlkreis. Ein reiches, vielseitig und fruchtbar dem Dienst der Oeffentlichkeit gewidmetes Leben ist mit dem Heimgang Elben's abgeschlossen. Wenn wir in der Vereinszeitung dieses Mannes gedenken, geschieht es, weil Elben namentlich auf volkswirthschaftlichem Gebiet und insbesondere in Sachen des Verkehrswesens und des Ausbaues des württembergischen Eisenbahnnetzes unermüdlich thätig war, wie denn auch von ihm, dem Anhänger Fr. List's, die Anregung zur Schaffung eines Reichseisenbahnamtes ausgegangen ist. Wir behalten uns eine eingehendere Schilderung des Wirkens des Verstorbenen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens vor.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Eisenbahnen und die neue Erwerbssteuer.** Die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen haben von den Steueradministrationen eine Detaillirung der Aufstellungen erbeten, auf Grund deren diese Behörden mit der Steuervorschreibung vorgegangen sind. Dem Begehren wurde seitens der Steueradministrationen Folge gegeben, und es ist, da die Zusammenstellung der Nachweisungen einige Zeit erforderte, die den Gesellschaften zustehende 30tägige Rekursfrist entsprechend verlängert worden. Nunmehr haben die meisten Eisenbahnverwaltungen auf Grund der ihnen mitgetheilten Daten den Rekurs bei den zuständigen Finanzlandesdirektionen überreicht, dessen Erledigung voraussichtlich längere Zeit erfordern dürfte. Die höchste Ziffer dürfte, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" meldet, die Summe der strittigen in dem Rekurse angefochtenen Posten bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betragen, wo sich dieselbe gegenüber einem steuerpflichtigen Gesammtbetrage von rund 18 000 000 auf 4 000 000 fl. beläuft.

— Auf der Tagesordnung der diesjährigen, für den 27. d. Mts. einberufenen ordentlichen Generalversammlung der **österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft** befindet sich, wie schon mitgetheilt, ein Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Aufnahme einer Anleihe. Es handelt sich bekanntlich um eine Anleihe im Betrage von 60 000 000

Kronen, (in Nr. 32 d. Ztg. ist dieser Betrag infolge eines Druckfehlers mit 60 000 000 fl. angegeben), aus welcher die in den letzten zehn Jahren effektuirten und in schwebender Form bedeckten Bauauslagen refundirt, sowie die in den nächsten Jahren der Gesellschaft erwachsenden namhaften Investitionen, wie dieselben durch den steigenden Verkehr hervorgerufen werden, bestritten werden sollen. Die Verwaltung hat der Regierung vor einiger Zeit eine diesbezügliche Eingabe überreicht, und es hat dieselbe, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ erfährt, den Gegenstand der Prüfung, sowie des Meinungsaustausches zwischen den zuständigen Centralstellen gebildet. Demnächst sollen mit den Vertretern der Staatseisenbahngesellschaft mündliche Verhandlungen über diese Angelegenheit eingeleitet werden, von deren Verlauf es abhängt, ob der Generalversammlung schon die Mittheilung von dem Abschlusse derselben wird gemacht werden können. Jedenfalls aber soll dem Verwaltungsrathe durch die von der Generalversammlung angesuchte Ermächtigung in üblicher Weise die Legitimirung zur eventuellen Durchführung der Verhandlungen sowohl, als auch der Transaktion ertheilt werden.

— Infolge der beabsichtigten Bemessung der diesjährigen Dividende der **Südbahn** mit nur 1 Frc. pro Aktie werden speziell in Wien und Hamburg von einzelnen Seiten Schritte unternommen, um ein gemeinsames Vorgehen der Aktionäre zur Wahrung ihrer Interessen einzuleiten. Der Rechtsanwalt, welcher die Aktion in Wien in Fluss zu bringen suchte, hat eine Reihe von Anträgen bei der Generaldirektion der Südbahn angemeldet, welche auf die Tagesordnung der nächsten ordentlichen Generalversammlung gesetzt werden sollen. Diese Anträge bezwecken im wesentlichen folgendes: 1. die Bewirkung einer Anrechnung der Passivzinsen und Kaufschillingsraten als Abzugsposten bei der Steuerbemessung; 2. die Erwirkung günstigerer Kaufschillingsabzahlungsmodalitäten und der Ausgabe von Prioritäten zur Tilgung des Kaufschillingsrestes; 3. die Einschränkung gewisser Ausgaben, insbesondere der Zuweisungen an die für den Prioritätendienst gebildete Reserve; 4. die Einlösung der Kupons des Silberprioritätenanlehens vom Jahre 1869 über 50 000 000 Frcs. in Silber oder Papier und nicht in Gold, ferner die Beschleunigung der Konvertirung des Prioritätenanlehens und der Emission des bereits beschlossenen Investitionsanlehens von 80 000 000 Frcs.; 5. die Aenderung der Art. 47, 48, 49 der Statuten in der Richtung der Restituirung der Volleinlösung der ausgeloosten Aktien (Aufhebung des freihändigen Ankaufes); 6. die Einsetzung eines 15 gliederigen Sanirungskomitees aus der Generalversammlung behufs Prüfung der Sachlage, Erstattung des Berichtes und Stellung von Anträgen bei einer ausserordentlichen Generalversammlung. In Hamburg wurde eine Versammlung von Südbahnaktionären einberufen, deren Beschlüsse theilweise noch über die vorstehenden Anträge hinausgehen. Unter anderem wurde in der Hamburger Versammlung auch geltend gemacht, dass die Vertretung in der Generalversammlung zu beschränkt sei, da ein Aktionär nur 400 Aktien gleich 10 Stimmen für eigene und ebenso viel durch fremde Vollmacht, also zusammen nur 20 Stimmen oder 800 Aktien vertreten kann. Ausserdem wurde die Zusammensetzung des Verwaltungsrathes erörtert. Nach der Bestimmung der Statuten soll der Verwaltungsrath aus 8 Mitgliedern in Paris und London und 13 Mitgliedern in Oesterreich-Ungarn, wovon seit einigen Jahren ein Mitglied in Deutschland ansässig sein darf, bestehen. Nach zuverlässigen Schätzungen seien in Deutschland über 300 000 Lombarden. Es müsste also für eine bessere Vertretung der deutschen Aktionäre gesorgt werden.

— **Umfang des österreichischen Staatsbahnnetzes.** Nach einer vor kurzem erfolgten Verlautbarung umfasst das im österreichischen Staatsbetriebe stehende Eisenbahnnetz 10 423 km. Dasselbe ist in 11 Staatsbahndirektionsbezirke eingetheilt und zwar entfallen auf die Staatsbahndirektion Wien 821 km, Linz 883 km, Innsbruck 699 km, Villach 1 090 km, Triest 310 km, Pilsen 1 177 km, Prag 1 272 km, Olmütz 612 km, Krakau 911 km, Lemberg 1 157 km, Stanislau 1 491 km.

— **Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Im März d. J. betrugen die Einnahmen im Personenverkehre bei den Staatsbahnen und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen, einschliesslich der Stadtbahn, 1 930 187 (+ 892 751) fl. und im Güterverkehre 6 842 229 (— 157 615) Gulden, somit im ganzen 8 772 416 fl. bei einer Frequenz von 3 610 009 (+ 877 291) Personen und 2 569 223 (— 61 773) t Gütern. Hiervon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre 1 369 121 (+ 76 334) fl. und im Güterverkehre 4 879 166 (— 82 565) fl. bei einer Frequenz von 2 972 113 (+ 841 909) Reisenden und 2 083 529 (— 41 804) t Gütern, und auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre 561 066 (— 12 941) fl. und im Güterverkehre 1 963 063 (— 75 050) fl. bei einer Frequenz von 637 896 (— 35 382) Reisenden und 485 694 (— 19 969) t Gütern. In dem Ergebnisse der westlichen Staatsbahnen sind die Einnahmen und die Frequenz aus dem Verkehre der Wiener Stadtbahn mit inbegriffen. Die Wiener Stadtbahn weist im März Einnahmen von 62 152 fl. und eine Frequenz von 796 335 Reisenden auf. Der Ausfall im Güterverkehre und die damit im Zusammenhange stehende Mindereinnahme erklären sich durch die ungewöhnlich hohen Vergleichsziffern des vorigen Jahres, in welchem der Güterverkehr gegen den Monat März 1897 eine Zunahme um 817 000 fl. und 25 000 Wagen zu 10 t aufwies. Auf den westlichen Staatsbahnen ergab sich im laufenden Jahre hauptsächlich in den Artikeln Eis, Erzen und Steinen ein Ausfall, während Zucker eine Steigerung um 1 500 Wagen, Eisen und Stahl um 1 600 Wagen, Ziegel um 1 500 Wagen aufweisen. Auf den Staatsbahnen in Galizien war eine Minderfrequenz in Getreide um 8 000 Wagen zu verzeichnen, während andere Artikel, wie z. B. Kohle, Eisen, Fleisch, Steine, Ziegel, dann auch lebende Thiere, eine nennenswerthe Zunahme in der Beförderung erfahren haben. Vom 1. Januar bis 31. März d. J. betrugen die Einnahmen im Personen- und Güterverkehr 24 447 141 fl., das ist um 571 160 fl. mehr als in dem gleichen Zeitabschnitte des Vorjahres.

— **Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.** Die neu erbaute zweigleisige Verbindungslinie Guntramsdorf-Baden der Wiener Lokalbahnen ist soweit hergestellt, dass die Betriebseröffnung für den 1. d. Mts., spätestens für die ersten Tage d. Mts. in Aussicht genommen war. Die neue Linie verbindet die mit Dampfkraft betriebene Linie Wien Guntramsdorf mit der elektrisch betriebenen Linie Baden-Helenenthal bezw. Vöslau. Auf der neuen Linie findet für den Personenverkehr elektrischer und für den Frachtverkehr Dampfbetrieb statt.

— **Mühlkreisbahn.** Es wurde kürzlich (vgl. Nr. 32 S. 555 d. Ztg.) von den Erwägungen gesprochen, welche eine Vereinigung des Betriebs der Mühlkreisbahn mit jenem der Eisenbahn Linz-Urfahr, bezw. eine Ueberführung der Mühlkreisbahn in den Betrieb der Staatseisenbahnverwaltung empfehlen würden und erwähnt, dass die Mühlkreisbahn vor kurzem durch staatliche Organe einer kommissionellen Besichtigung unterzogen wurde, welche Inspizirung den Zweck einer Informirung über die allenfalls nothwendigen Investitionen hätte und offenbar mit dem Gedanken der Betriebsübernahme zusammenhing. Seither hat die Verwaltung der Mühlkreisbahn, wie das „Oesterr.-Ungarische Eisenbahnblatt“ mittheilt, für die Ueberlassung der Betriebsführung an den Staat die Gewährung einer 4 % Verzinsung der Prioritätsaktien gefordert, wobei sie auf die Steigerung der Einnahmen hinweist, welche nach Ansicht der Verwaltung die Mühlkreisbahn durch die Eisenbahn Linz-Urfahr zu gewärtigen habe. Die Annahme dieser Proposition, welche die seinerzeit von der Mühlkreisbahn gestellten Angebote wesentlich übersteigt, erscheint vollständig ausgeschlossen. Es bleibt sonach abzuwarten, ob die Verwaltung den Betrieb auch weiterhin der Unternehmung Weidle überlassen oder die Bahn in Selbstbetrieb übernehmen werde.

— **Lokalbahnprojekte Lunz-Mariazell bezw. Kirchberg an der Pielach-Mariazell.** Angeregt durch die schon seit langem ventilirte Frage einer Bahnverbindung mit Mariazell, wurde im Jahre 1898 seitens des niederösterreichischen Landeseisenbahnamtes diese Verbindung in den Kreis der Studien einbezogen. Hierbei wurde insbesondere die Verbindung der Ybbsthalbahn und der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg an der Pielach-Mank mit Mariazell ins Auge gefasst, wodurch sowohl dieser verkehrsreiche Ort in eine längere Bahnlinie zum Vortheile derselben einbezogen, als auch der angestrebte Zusammenhang des Lokalbahnnetzes gefördert würde.

In Ansehung der Vortheile, welche ein solches Projekt sowohl für Mariazell, als auch für die in Betracht kommenden bestehenden Lokalbahnen verspricht, hat der Landesausschuss die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für schmalspurige Lokalbahnen von der Station Lunz der Ybbsthalbahn nach Mariazell und von der Station Kirchberg an der Pielach der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg an der Pielach-Mank nach Mariazell auf die Dauer eines Jahres erwirkt.

Mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Jahreszeit konnte im Jahre 1898 nicht mehr zur Durchführung der Vorarbeiten geschritten werden, doch wird in Aussicht genommen, diese Projekte demnächst eingehend zu studiren und bei diesem Anlasse auch die Möglichkeit anderer Anschlüsse in Erwägung zu ziehen.

— **Stadtbüreau der österreichischen Staatsbahnen in Salzburg.** Wie alljährlich gelangte auch in diesem Jahre am 1. d. Mts. das Stadtbüreau der Staatsbahnen in Salzburg zur Eröffnung. In diesem, im Centrum der Stadt gelegenen Büreau werden alle Auskünfte über Angelegenheiten des Personen- und Gepäckverkehres auf den Linien der Staatsbahnen und den An-

schlussbahnen kostenlos mündlich und schriftlich ertheilt. Daselbst findet auch der Fahrkartenverkauf für alle Linien der Staatsbahnen und der Salzburger Lokalbahnen statt.

— **Der Hauptzollamtsbahnhof in Wien.** Vor einem ausserordentlich zahlreichen Publikum von Fachmännern hielt Oberbaurath Arthur Oelwein einen Vortrag „Ueber den Umbau und Neubau des Hauptzollamtsbahnhofes der Stadtbahn in Wien". Er schilderte in anziehender Weise und unter Vorführung einer grossen Anzahl von Plänen und Zeichnungen die verschiedenen Projekte des Hauptzollamtsbahnhofes. Ursprünglich war die Bahn beim Hauptzollamte als Hochbahn gedacht, und erst später entschied man sich für die Tiefbahn, wodurch der Gemeinde Wien für die künftige Anlage des Platzes vor dem Bahnhofe, sowie für die Regulirung der Strassenzüge Raum, Licht und Luft geschaffen wird. Oelwein schilderte dann u. a. die bedeutenden Hindernisse, welche der Neustädter Kanal durch die bezüglich desselben bestehenden komplizirten Rechtsverhältnisse den Arbeiten bereitete, sowie die ausserordentlichen Schwierigkeiten, welche durch die Umlegung von 2 520 m Gas- und Wasserleitungen und 4 000 m Kabel entstanden. Zum Schlusse zeigte Oberbaurath Oelwein mit Hilfe des Skioptikons eine Anzahl Aufnahmen, die während der Ausführung der Arbeiten gemacht worden waren.

— **Ausdehnung des ungarischen Staatsbahnnetzes.** Das Netz der ungarischen Staatsbahnen betrug Ende 1898 7 680 km, das der Vizinalbahnen 5 968 km. Für das Jahr 1900 ist der Bau von 600 km Vizinalbahnen geplant, so dass sich Ende 1899 im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen rund 14 000 km befinden werden.

— **Spezialwagen zur Ausfuhr von Obst.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat auf Auftrag des ungarischen Handelsministers für den Transport von frischem, in Körben verpacktem Tafelobste und Weintrauben mit der Bestimmung nach dem Auslande, insbesondere von Kecskemét aus nach Berlin und Hamburg, Kastenwagen mit Fächerabtheilungen herstellen lassen, wodurch bei grösstmöglicher Ausnützung des Fassungsraumes vollständige Sicherheit gegen Beschädigung des Obstes durch Rütteln gewährleistet wird. Während der Pariser Weltausstellung werden mit Obstsorten aus verschiedenen Gegenden Ungarns beladene derart eingerichtete Wagen zu entsprechenden Zeiten der Saison nach Paris abgesandt, und wird ausserdem in der Obstbauausstellung das Modell eines solchen Wagens als Ausstellungsobjekt aufgestellt werden.

— **Die Budapester elektrische Stadtbahn.** Nach dem in der Generalversammlung der Gesellschaft vorgetragenen Geschäftsbericht für 1898 betrugen die erzielten Roheinnahmen 1 434 451 fl., die besonderen Einnahmen 80 617 fl., die Ausgaben 906 776 fl. und der zur Verfügung stehende Ueberschuss 434 384 fl. Die Generalversammlung nahm den Bericht genehmigend zur Kenntniss, acceptirte die auf die Verwendung des Reingewinnes bezüglichen Anträge der Direktion, sowie den Antrag der Direktion auf Erhöhung des Aktienkapitals von 5 000 000 auf 6 000 000 fl. Ein Aktionär stellte an die Direktion im Hinblicke darauf, dass an der Börse und im Publikum im allgemeinen in gehässiger Weise die Nachricht verbreitet wurde, dass der Wagenpark der Gesellschaft sich in so schlechtem Zustande befindet, dass zur Rekonstruktion der Wagen 1 000 000 fl. nothwendig wären, die Frage, ob sich diese Gerüchte bewahrheiten. Der Vorsitzende dankte dem Aktionär, dass er der Direktion Gelegenheit biete, sich über diese Angelegenheit zu äussern. Er könne der Generalversammlung die Versicherung geben, dass die in Rede stehenden Nachrichten aus der Luft gegriffen sind.

Vereinsausland.

— **Die I. Wagenklasse auf den belgischen Staatsbahnen.** Laut Verfügung des belgischen Eisenbahnministers kommt vom 1. d. Mts. ab auf einer ganzen Anzahl dortiger Linien die I. Wagenklasse in Wegfall, so auch auf den nach Deutschland führenden Strecken Verviers-Aachen über Bleyberg und Brüssel-Nord-Herbesthal. Indessen werden provisorisch in den nach der deutschen Grenze fahrenden Zügen, soweit sie dem internationalen Durchgangsverkehr dienen, einige Abtheile I. Klasse mitgeführt, die aber lediglich dem gedachten Verkehr vorbehalten bleiben.

— Infolge des Kohlenarbeiterausstandes haben die **belgischen Staatsbahnen** die **Beförderungssätze für die Einfuhr ausländischer Kohlen** um 50 % ermässigt.

— **Volksreisen.** In Frankreich ist der Plan aufgetaucht, Volksreisen zu veranstalten. Den „Schweiz. Bahnen" zufolge wollen sich die sozialistischen Blätter der Sache annehmen, die bezweckt, industriellen und landwirthschaftlichen Arbeitern, sowie kleinen Staats- und Privatbeamten das belehrende Vergnügen einer Reise nach Belgien, Deutschland, Italien und England zu verschaffen. Einladungen, die von Gemeinden, Fabriken, Arbeitervereinen und dergl. ausgehen, würden angenommen werden, doch solle bei etwaigen Festlichkeiten die Politik ausgeschlossen sein. Wie die wohlhabenden Klassen durch Reisen ihre Bildung erweitern, so soll auch den Arbeiterklassen der Nutzen des Reisens zugänglich gemacht werden. Die Ausführung des Planes denken dessen Urheber folgendermaassen: In den einzelnen Werkstätten werden Automaten aufgestellt, durch die man gegen Einwurf eines 50 Cts.-Stücks eine Karte erhält. Gegen sechs solcher Karten erhält man am 1. Mai jedes Jahres eine neue Karte mit einer bestimmten Nummer. Von diesen Nummerkarten werden jeweils am 1. Juli 5 % ausgeloost, die dann die Reise machen können. Nehmen wir z. B. an die Zahl derer, die eine solche Reise zu machen wünschen, betrage 10 000; diese haben (jeder durch sechs Karten à 50 Cts.) 30 000 Frcs. aufgebracht. Weitere 50 000 Frcs. werden durch private Beiträge, Subskriptionen usw. beigebracht, so dass 80 000 Frcs. beisammen sind. Dies würde die Bildung von Reisegruppen ermöglichen, mit zusammen 500 Arbeitern nebst ihren Frauen, im ganzen 1 000 Personen. An die Spitze jeder Gruppe würde jemand gestellt, der das zu besuchende Land kennt und dessen Sprache spricht. Die Reise würde acht Tage dauern und kosten: 1. Acht Tage à 15 Frcs. für jedes Paar macht 120 Frcs.; 2. Ersatz des entgangenen Lohnes mit 40 Frcs., zusammen 160 Frcs. Für 500 Paare werden also gerade die 80 000 Frcs. aufgebraucht. Misslich bei dieser Ausführung ist, dass die Nichtausgeloosten ihr Geld verlieren sollen. Vielleicht lässt sich die Sache so machen, dass der Reflektirende länger bezahlt und dann auch bestimmt auf die Reise rechnen kann. Die Idee selbst ist vortrefflich und man kann nur wünschen, dass sie sich verwirklicht.

— **Zur Eisenbahnerbewegung in Frankreich.** Die Annäherungsbestrebungen (Nr. 17 S. 275 d. Ztg.) unter den drei Verbänden der französischen Eisenbahnbediensteten dauern fort. Sie werden jedoch fast ausschliesslich von dem Syndicat national geführt, das seit dem verunglückten Streikversuch vom Oktober 1898 einen völligen Umschwung in seiner Haltung vollzogen hat. Diese gesuchte Annäherung an die beiden anderen Verbände erscheint bis zu einem gewissen Grade als eine Demonstration jener Schwenkung des Syndicat national. Seine Werbungen fanden anfänglich sehr wenig Entgegenkommen. Sie erschienen sogar völlig aussichtslos, so lange sie auf eine direkte Fusion abzielten, wie sie von dem Nationalsyndikat befürwortet wurde. Völlig ablehnend verhielt sich das Syndicat des mécaniciens et chauffeurs, welches sich offenbar den Charakter als Korporation der Elite der Eisenbahnbediensteten bewahren möchte. Geneigteres Gehör fand man bei der Association amicale des employés de chemins de fer, einer Vereinigung, die hauptsächlich die gegenseitige Unterstützung ihrer Mitglieder pflegt; doch ging auch sie nicht zu positiven Schritten über. Wenn sie eine Fusion für möglich zugab, so könne sie sich aber nur durch den Eintritt der anderen in ihre Korporation verwirklichen. Unter diesen Umständen reduzirte das Syndicat national sein ursprüngliches Fusionsprogramm auf das Verlangen nach einer einfachen Verständigung zur Durchführung gewisser Einzelreformen. Als Programm dafür schlug es die nächsten Ziele seiner eigenen Bestrebungen vor, nämlich: 1. Lohnerhöhung für die kleinen Bediensteten, 2. Pensionsberechtigung für alle Kategorien von Beschäftigten. Es ging sogar so weit, die Association amicale zu veranlassen, selbst die Führung in den Annäherungsbestrebungen zu übernehmen, wozu sich ihr, anlässlich ihres im April stattfindenden Kongresses, gute Gelegenheit biete. Die beiden anderen Verbände würden sicher Delegationen dazu entsenden, falls Einladungen an sie ergingen. Für sich selbst, das Syndicat national, stellte es den direkten Antrag, sich beim Kongress der Association amicale vertreten lassen zu dürfen. In ihrem Organ „La Locomotive" antwortet nun der Verwaltungsausschuss der letzteren sehr versöhnlich auf diese Anregungen. Die Zulassung fremder Delegationen zu ihrem Kongress sei statutenmässig ausgeschlossen, und es bedürfe eines Beschlusses der Generalversammlung, um die Association zur Betheiligung an einer Verständigung zu ermöglichen; doch sei bei ihr viel Neigung vorhanden, mit den beiden anderen Verbänden gemeinsame Schritte im Interesse der Eisenbahnarbeiterschaft zu thun. Auf diesen Bescheid hin wird das Syndicat national anlässlich des erwähnten Kongresses seine freundschaftliche Gesinnung durch eine Adresse kundgeben, und hofft damit den Anfang zu direkten offiziellen Verhandlungen machen zu können, nachdem sich der bisherige Meinungsaustausch in nur offiziösen Formen vollzogen hatte.

Innerhalb der eigenen Mitgliedschaft hat das Syndicat national immer noch mit Sezessionsbestrebungen der Staatsbahnarbeiter zu kämpfen. Ein erster Versuch zur Bildung einer besonderen Korporation für die Staatsbahnen wurde zwar vereitelt, doch ist die Bewegung damit noch nicht unterdrückt. Durch das grosse Entgegenkommen ihrer Direktion befinden sich die Staatsbahnbediensteten in der Lage, ansehnliche Vortheile zu erlangen, wenn sie unabhängig verhandeln können, während sie darauf verzichten müssen, wenn sie aus Solidaritätsgefühl in der reinen Oppositionsstellung verharren, zu welcher die schroffe Haltung der privaten Eisenbahngesellschaften die Gesammtheit nöthigt. Wesentlich um der Sezession der Staatseisenbahner vorzubeugen, beschleunigt das Syndicat national seine Aktionen sehr. Es hat bereits bei den verschiedenen Eisenbahndirektionen um Audienzen nachgesucht, ferner die Rekonstruktion der parlamentarischen Gruppe zur Wahrung ihrer Interessen, der etwa 200 Deputirte angehören, veranlasst und die Zusicherung der baldigen Erledigung der Gesetzesvorlage über die Begrenzung der Arbeitszeit auf den Eisenbahnen erwirkt.

Des weiteren wird der „Sozialen Praxis“ aus Paris geschrieben: Die Association amicale des employés de chemins de fer, die älteste (gegründet 1884) der drei Landesverbände von Eisenbahnbediensteten, hat am 17. April in Paris ihren ordentlichen Jahrestag abgehalten. Anwesend waren 72 Delegirte, welche die Mitgliedschaft bei den sechs grossen Privatkompagnien, den Staatsbahnen und mehreren Lokalbahnlinien vertraten. Die Zwecke der Assoziation sind in erster Linie gegenseitige Unterstützung, und die Verhandlungen des Kongresses über spezielle Verwaltungsangelegenheiten nehmen daher einen breiten Raum ein. Das Hauptinteresse wurde jedoch zwei Fragen taktisch-politischer Natur entgegengebracht. Die erste betraf die Konstitution des parlamentarischen Komitees zur Wahrung der Interessen der Eisenbahnarbeiter. Der Kongress schloss sich mit einer Sympathiekundgebung an das bereits bestehende, auch von den anderen Verbänden anerkannte Komitee an. Die zweite Frage bezog sich auf die von dem Syndicat national beantragte Fusion der beiden Verbände, die indessen rundweg abgelehnt wurde, da zwischen den Grundsätzen und der Haltung der beiden Assoziationen ein zu grosser Abstand vorhanden sei.

— **Erholungsheim für die schweizerischen Eisenbahner.** Kürzlich ist am Rigi, oberhalb Vitznau, die Erholungsstation Grubisalm für die schweizerischen Eisenbahner festlich eröffnet worden. Das Heim verfügt über 70 Betten und soll sehr praktisch eingerichtet sein.

— Wie die „Basler Nachrichten“ schreiben, beabsichtigen die Erben Guyer-Zeller's die **Jungfraubahn** bis zur Eigerstation fortzusetzen und mit der „Eigerbahn“ abzuschliessen. „Zur Erreichung des letzten und höchsten Zieles wären ungeheure klimatische und technische Schwierigkeiten zu besiegen, zu deren Ueberwindung das angenommene Baukapital kaum ausreichen würde. Auch die Rentabilität des Unternehmens wäre sehr zweifelhaft. Die Saison ist kurz, und in dieser kurzen Betriebszeit fallen viele Tage wegen ungünstiger Witterung, Bewölkung, Schneefall, Sturm aus. Wer wollte bei zweifelhaftem Wetter die Fahrt auf die Jungfrau unternehmen und wie viele Touristen, die das herrliche Grindelwald und die prächtige Scheidegg besuchen, würden, selbst wenn die Jungfrauspitze (4 167 m) frei herunterblickt, die heikle, mysteriöse Fahrt durch den engen Tunnel, unter Gletscher und Firn hindurch wagen? Die Frequenz bliebe hinter den Erwartungen zurück und damit auch die Einnahme. Ganz anders würde sich die Sache bei einer Eigerbahn gestalten. Die Fahrt ist nicht lang und geht durch bekanntes, festes, zuverlässiges Terrain, nämlich durch das massive Gestein des Eigers, durch das sogar seitwärts Luft- und Lichtstollen getrieben und Aussichtsgalerien geöffnet werden können. Oben, bei der Station Eiger, hat der Reisende bereits die vollständige Hochgebirgswelt vor sich und um sich, mit Gletscherluft aus erster Quelle, und da man sich dort nur noch etwa 700 m unterhalb der Spitze des Eigers (3 975 m) befindet, zu dem der Aufstieg wesentlich verbessert würde, so kann auch der, der kein Bergsteiger ist, eine der Hochwarten der Alpen besteigen. Kurz, eine Eigerfahrt wird sich die Mehrzahl der Gäste von Grindelwald, Lauterbrunnen und Interlaken leisten. Die vorhandenen Mittel gestatten den Nachfolgern Guyer's, das Theilstück bis zum Eiger selber auszuführen, falls andere Kapitalisten sich auch ferner zurückhalten, ein schöner Theil des Programmes wird verwirklicht und das Prestige des Unternehmens ist gerettet. Sitzt man aber einmal im wohlgeheizten Buffet der Eigerstation (3 200 m) bei einer Flasche feurigen Burgunders oder einem starken Grog, so kann man sich wegen der Jungfraubahn noch besinnen.“

— Am 23. d. Mts. wird in Florenz die Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft für die **italienischen Südbahnen** abgehalten werden. Auf der Tagesordnung stehen: Genehmigung der Geschäftsgebahrung des Jahres 1898 und des Voranschlages für das Jahr 1899, Verlesung des Verwaltungsberichtes und bezügliche Vorschläge. Es wird über die interessantesten Betriebsergebnisse berichtet werden.

— Die **italienische Mittelmeerbahn** wird für die nächste Herbstkampagne beinahe 2 900 **Güterwagen** mehr zur Verfügung haben, als im abgelaufenen Jahre; von diesen sind beinahe 1 900 von verschiedenen Wagenleihanstalten angemiethet und 1 000 neue im Bau befindliche Wagen werden bis Oktober dem Betriebe übergeben werden. So ist Aussicht vorhanden, dass der Wagenmangel im Verkehr von Genua im künftigen Herbst nicht mehr so empfindlich sich fühlbar machen wird wie im Jahre 1898.

— Das französische Kriegsministerium hat das italienische Kriegsministerium um Abgabe eines Berichtes über die Erfolge der im Jahre 1898 verfügten **Militarisirung des Eisenbahnpersonals** und um Bekanntgabe der bezüglichen Vorschriften und Verfügungen gebeten. In Frankreich scheint man also einen Versuch in grösserem Maassstabe mit der Militarisirung der Bahnangestellten machen zu wollen.

— **Dritte Bahnverbindung über den Giovi.** Seit langer Zeit hat sich herausgestellt, dass die beiden Anfuhrlinien vom Hafen von Genua nach Norden über den Giovi bis Novi dem gestiegenen Verkehre nicht mehr genügen, auch abgesehen von der bei den schwierigen Betriebsverhältnissen der beiden Linien sehr leicht möglichen Gefahr einer längeren Betriebsunterbrechung, wodurch der Verkehr mit Genua ganz verhindert würde. Dazu kommt noch die Steigerung, welche der Verkehr des Hafens von Genua durch die Eröffnung der Simplonbahn erfahren wird. Die italienische Mittelmeerbahn fühlte sich angesichts dieser Sachlage bemüssigt, den Bau einer dritten Linie ins Auge zu fassen, welche Genua mit Novi unter Umgehung von Sampierdarena, wo immer die Verkehrsstauungen auftreten, verbindet. Nach langen Studien, über den günstigsten Uebergang über den Apennin, hat sie sich für die Trasse N o v i - I s o v e r d e - V o l t a g g i o - G a v i entschlossen. Unter Genehmigung der Regierung wurde die Trassirung begonnen und bereits beinahe zu Ende geführt. Die Gesellschaft hofft in einem Jahre das Detailprojekt der Regierung zur Begutachtung vorlegen zu können.

— Zum **Bahnprojekt Uleaborg-Tornea** theilen die „Pet. Wed.“ mit, dass man mit dem Bau der Bahnlinie von Uleaborg nach Tornea schon im Frühling d. J. zu beginnen die Absicht hat. Die Bahn soll vor allen Dingen dem Transitverkehre dienen und von den anderen Bahnstrecken Finlands sich dadurch unterscheiden, dass eine grosse Anzahl von Brücken erforderlich werden. Ausser 40 kleinen werden 9 grosse Brücken gebaut, was selbstverständlich die Baukosten erheblich steigern wird, die sich nach dem Budget auf über 13 000 000 finische Mark für 128 km Bahnlänge beziffern.

— Schon wiederholt ist in dieser Zeitung gelegentlich der Besprechung der Möglichkeit, die Produkte Sibiriens an den europäischen Markt zu bringen, darauf hingewiesen worden, dass es eine gebieterische Nothwendigkeit ist, den **Seeweg durch das karische und nördliche Eismeer** nutzbar zu machen. Der erste Schritt hierzu ist natürlich eine genaue Kenntniss der örtlichen Wasser-, Eis- und Küstenverhältnisse, die z. Zt. noch fast ganz fehlt. Um die Erfüllung dieser ersten Vorbedingung zu ermöglichen, wurde durch die vom Kaiser von Russland bestätigte Resolution des sibirischen Eisenbahnkomitees vom 23. Dezember 1897 beschlossen, im Interesse der Handelsschifffahrt eine hydrographische Untersuchung des Seeweges zu den Mündungen des Ob und des Jenissei zu organisiren und in Ausführung dieses wurde ein vorläufiges Programm der erforderlichen Arbeiten aufgestellt, die im Laufe von sieben Jahren auszuführen wären, wobei die Kosten hierfür auf 55 000 R. jährlich und 120 000 R. einmalig zur Beschaffung eines Dampfers und von Dampfkuttern berechnet wurden. Das erste dieser sieben Jahre ist nunmehr vollendet und der Kaiser hat sich in der im Januar d. J. stattgehabten Sitzung des sibirischen Eisenbahnkomitees über die bisherigen Ergebnisse dieser besonders wichtigen Arbeiten Vortrag halten lassen. Aus diesem Vortrage entnehmen wir die folgenden sachlichen Mittheilungen.

Die vom Marineministerium im verflossenen Sommer auf dem Dampfer „Pachtussow“ ausgerüstete Expedition nahm nach ihrem Eintreffen in Jugorski Schar im ganzen Bereiche desselben Triangulationsarbeiten und in seinem grösseren Theile auch Aufnahmen mit dem Messtisch zum Maassstabe von 1 Meile vor und beschäftigte sich stellenweise mit Tiefenmessungen, wobei sie beim Kap Greben eine ihrer Tiefe nach sogar für grosse Schiffe vollständig zugängliche Bucht entdeckte, die einen guten Zufluchtsort nicht nur gegen Stürme

sondern auch gegen den Eisgang bietet. Im ganzen wurden von der Expedition 105 Werst topographisch aufgenommen und 214 Werst gepeilt. Als Resultat ergab sich die Möglichkeit einer gefahrlosen Fahrt an der schmalen Stelle des Meerbusens längs der nördlichen Küste. Zwecks leichteren Einlaufens in den Jugorski Schar richtete die Expedition ferner zwei Seezeichen von 5 und 10 Faden Höhe auf und bestimmte den Punkt astronomisch im Dorfe Nikolskoje; ebenso stellte sie meteorologische, magnetische und andere Beobachtungen an. In diesem Jahre liegt die Absicht vor, die Aufnahme und Vermessung des Jugorski Schar zu beendigen und zur Beschreibung der karischen Pforte und des karischen Meeres zu schreiten.

Die letztbezeichnete Arbeit ist für die Erreichung der Ob- und Jenisseimündungen die weitaus wichtigste, so dass sie von weiten Kreisen mit besonderem Interesse verfolgt werden wird.

— Nach Mittheilung der „Birsh. Wed." ist das **Projekt** der Bahnlinie **Witebsk-Orscha-Mobilew-Shlobin** endgültig ausgearbeitet und sollen die betreffenden Arbeiten bereits im Frühling dieses Jahres in Angriff genommen werden. Damit wäre dann in diesem Jahre der Anfang mit dem Ausbau der grossen Bahnlinie Petersburg-Kiew gemacht.

— Aus Konstantinopel wird gemeldet: „Ein grosses englisches Syndikat, dem auch einige hervorragende deutsche und belgische Hochfinanziers beigetreten sind, bewirbt sich um eine neue Konzession für eine direkte **Ueberlandbahn von Konia zum persischen Golf.** Das Kapital ist bereits durch die englische Hochfinanz gesichert, und es ist kein Geheimniss, dass hinter dem Syndikat niemand als die englische Regierung selbst steht. Die Gesammtlänge der Linie beträgt 2 300 km. Sie läuft von Alexandretta nach Aleppo, folgt dem rechten Euphratthale, kreuzt nach Hit hinüber, von dort nach Bagdad und Bassorah und zum persischen Golf. Der dortige Endhafen ist noch nicht endgültig gewählt. Eine Verbindungslinie von Konia zum anatolischen Bahnsystem soll die Bahnen des Mittelmeeres und des indischen Ozeans direkt verbinden, sodass man nach Herstellung der projektirten Linie in einer Woche und nur durch die Uebersetzung über den Bosporus unterbrochener Eisenbahnfahrt von Deutschland nach dem persischen Golf gelangen könnte. Thatsächlich ist das Projekt bereits gutgeheissen; der türkische Minister der öffentlichen Arbeiten hat es gebilligt und bereits dem Staatsrath vorgelegt. Natürlich muss danach noch das Jrade des Sultans erlangt werden. Indien, das heisst Bombay, wird in 10 Tagen erreichbar werden, und die Bahn zudem das fruchtbare Mesopotamien und einige der interessantesten Altkulturstätten der Welt, die Ruinen von Babylon, Ninive usw. erschliessen."

— **Eisenbahnprojekte in Erythraea.** In Mailand hat sich, wie das Handelsblatt „El Sole" meldet, eine Handelsgesellschaft mit einem Aktienkapital von 2 500 000 L. gebildet, welche die Regierung um pachtweise Ueberlassung von Erythraea ersuchen will. Die Gesellschaft will dort den Handel und Ackerbau heben und zu diesem Zwecke zunächst Eisenbahnen bauen, um die bevölkertsten und ergiebigsten Gegenden untereinander zu verbinden.

— Die **Eisenbahnpläne in Deutsch-Ostafrika** hofft ein ungenannter Hamburger Fachmann in einem dortigen Blatte („Hamb. Generalanz.") durch die E l e k t r i z i t ä t ihrer Verwirklichung rascher näher zu führen. Er weist darauf hin, dass die geplanten Bahnlinien grossartige, selbst bei anhaltender Trockenheit nicht versiegende Wasserfälle berühren. „Aus diesem Grunde müssen bei dem Bahnbau in Ostafrika die Natur, die Reichhaltigkeit und die Energiemengen der Wasserfälle zum Ausgangspunkt für die Betriebskraft gemacht werden. Denn in diesen Wasserfällen und in den in ihnen aufgespeicherten Energiemengen liegt der Schlüssel einer neuen und ganz eigenartigen Kulturentwickelungsperiode Ostafrikas. Diese Wasserkräfte müssen benutzt, müssen geregelt und gefasst werden und sind in Elektrizität umzusetzen, jenen Quell, dem Kraft, Licht und Wärme entnommen werden können. Die Bahnen müssen daher nicht als Dampf-, sondern als elektrische Bahnen gebaut werden, die von den einzelnen Kraftstationen betrieben werden. Greifen wir von den drei Linien nur eine, die nördliche, die Kilimandscharobahn heraus, so passirt diese etwa sieben riesige, stets wasserhabende Fälle, die, in Energie umgesetzt, Tausende und Abertausende Pferdestärken zum Betrieb der Bahn und der Plantagen liefern. Die enormen Energiemengen auf die sieben räumlich von einander getrennten Kraftstationen vertheilt, sind imstande, weite Länderstrecken wirthschaftlich aufzuschliessen, Reichthum und Segen zu verbreiten. Gehen wir noch einen Schritt weiter und betrachten wir das Stromgebiet des Kagera mit seinen unzähligen Wasserfällen, seinem an und für sich riesigen natürlichen Gefälle und seinem nie versiegenden Wasserreichthum, so finden wir auch hier eine unermessliche Energiequelle, ausreichend für den Betrieb einer Bahn, die den Tanganyika- mit dem Viktoriasee verbindet, ausreichend zum Betrieb von Be- und Entwässerungen weiter Strecken seiner aus prächtigem dunklen Alluvialboden aufgebauten Ufer, die imstande sind, mit dem Pharaonenland an Fruchtbarkeit zu wetteifern und ein zweites Aegypten in unserer Besitzung entstehen zu lassen. Aehnlich wie hier im Norden verhält es sich mit den anderen beiden Linien, wo die Fälle des Wami, Risig, Malagarassi, die Tundusi, Schuguli und Silvesterfälle ungezählte Energiemengen zu liefern vermögen. Die elektrische Bahn ist aber auch der Umgebung in jeder Weise besser anpassungsfähig als die Dampfbahn, sie ermöglicht dem Plantagenbesitzer einen viel leichteren Anschluss an die Hauptverkehrsader, sie liefert ihm Kraft für seine landwirthschaftlichen Betriebe, Licht und ist in ihrer ganzen Anlage wohlfeiler als alle anderen Anlagen. Drum wie bei der Aufschliessung Amerikas die Dampfkraft die führende Rolle spielte, so muss bei der wirthschaftlichen Erschliessung Ostafrikas die von der Natur gebotene und in den Wasserfällen ruhende Energie durch Umsetzung in Elektrizität nutzbar gemacht werden."

— **Eisenbahnwesen Transvaals.** In einem umfangreichen Buche unter dem Titel „Transvaal, die südafrikanische Republik" (Berlin 1898, 481 Seiten, Preis 7,50 ℳ) gibt A. S e i d e l u. a. auch einen Ueberblick über die Geschichte und Entwickelung des Eisenbahnnetzes in den Boerenrepubliken, mit dessen Bau erst zu Anfang der 90er Jahre begonnen wurde. Das frühere Vorurtheil gegen die Eisenbahnen ist inzwischen überwunden worden, ja an seine Stelle eine Gegenbewegung getreten, die fast in einer Eisenbahnmanie ausgeartet ist und die Republik in wenig Jahren mit einem Eisenbahnnetz zu überziehen verspricht. Nach einer ausführlichen Darlegung der Eisenbahnverhältnisse macht Seidel noch einige Mittheilungen über Fahrpreise. Die Fahrpreise betragen durchschnittlich 3, $2^4/_{10}$ und $1^4/_{10}$ d. für die englische Meile je nach der Klasse; farbige Passagiere dürfen nur die III. Klasse benutzen Rückfahrkarten kosten etwa das $1^2/_3$ fache der einfachen Fahrkarte; es gibt aber keine Rückfahrkarten III. Klasse. Im Lokalverkehre werden 25 kg Freigepäck gewährt, in Fernzügen 50, 25 und 10 kg je nach der Klasse. Das gesammte Eisenbahnwesen untersteht dem „Regierungskommissar für Eisenbahnen", eine Stellung, die im Jahre 1887 zuerst von Dr. W. J. Leyds, seit November 1892 von J. S. Smit, dem Landdrosten zu Pretoria, bekleidet wird.

— Ueber **Newyorks elektrisches Untergrundbahnprojekt** wird dem „Hamb. Corresp." von Newyork unterm 18. April geschrieben:

Unsere grossen Eisenbahn- und Omnibusgesellschaften streiten sich bereits seit einiger Zeit darum, welcher von ihnen die Lösung des Problems zufallen soll, dem stetig wachsenden Verkehr Newyorks neue Bahnen zu eröffnen. Seit Jahren schon sind die Beförderungsmittel trotz der vielen Tausende von Omnibussen, Pferdebahnen und Pennybooten nicht mehr genügend, um die etwa halbe Million Menschen, die täglich von der äusseren Peripherie der Riesenstadt nach dem kleinen Winkel der langen schmalen Manhattaninsel, die das ganze geschäftliche Leben der Riesenstadt in sich birgt, zu befördern und von dort Abends wieder nach Haus zu bringen. In allen übrigen Grossstädten befindet sich das Geschäftscentrum mehr oder weniger im Mittelpunkte der Stadt und ist von allen Seiten erreichbar. Anders in Newyork, wo der einzige direkte Zugang zu dem wassergetrennten Winkel über die Brooklyner Brücke führt, der nur zahlreiche Fährboote und eine schmale Landzunge die Riesenlast abnehmen. Allerdings gibt es viele Bahnzüge und Pferdebahnwagen, aber sie alle halten alle Augenblicke an, blockiren sich gegenseitig, und die Beförderung, namentlich in den Morgen- und Abendstunden lässt alles zu wünschen übrig. Die Metropolitan Railroad Company hat jetzt der Stadt einen Plan unterbreitet, der diesem Uebelstande gründlich abzuhelfen verspricht. Sie will durch die ganze Länge der Stadt eine über 11 englische Meilen lange elektrische Untergrundbahn bauen, die in den weniger dicht bevölkerten Vorstädten auf die Oberfläche kommen soll. Als treibende Kraft wird ausschliesslich Elektrizität verwendet werden. Zum Glück kann sie unter den breiten Centralstrassen hindurchführen, sodass die Fundamente der an diesen liegenden Riesenhäuser nicht gestört werden. Der Bau soll in der Weise stattfinden, dass zuerst die Tunnelträger und das Tunneldach gemauert werden und danach erst die darunter befindliche Erde, soweit der Weg nicht durch mässige Felsen führt, entfernt werden. Alle 500 Fuss weit werden grosse Luftöffnungen angebracht. Das ganze Kommunikationssystem soll ein lokales und in sich vollständiges werden, d. h. keinerlei Verbindungen mit aus der Stadt führenden Bahnlinien haben. Die Hauptaufgabe, die sich die Gesellschaft gestellt hat, ist die Fahrzeit aus den Vorstädten nach der Manhattaninsel, die jetzt 2 bis 3 Stunden in Anspruch nimmt, auf eine halbe Stunde zu reduziren. Um dies zu ermöglichen, werden vier Gleise gebaut, von denen je zwei für die ankommenden und abgehenden Züge be-

stimmt sind, sodass eine Gleissperrung ausgeschlossen erscheint. Auf je einem dieser Gleise laufen nur Expresszüge, die ohne anzuhalten von der äusseren Peripherie direkt nach dem Geschäftscentrum laufen, während auf den jedesmaligen zweiten Gleisen Lokalzüge passiren, die an jeder Zwischenstation Passagiere aufnehmen resp. aussetzen. Die ganze Reise soll nur 5 Cts. in den Lokalzügen und 10 Cts. in den Expresszügen kosten. Um dieses System zu einem vollständigen zu machen, wird die Gesellschaft, der die hauptsächlichsten Pferdebahnen und Omnibuslinien gehören, ihre Wagen mit den bezüglichen Lokalstationen verbinden, sodass der Reisende lediglich den nächsten Omnibus oder Tramcar zu besteigen braucht, um damit zu seinem Komtor befördert zu werden. In der gleichen Weise erfolgt die Rückfahrt. Natürlich opponiren diesem Vorschlage alle interessirten Konkurrenzgesellschaften, da aber keine auch nur entfernt ähnliche Vortheile zu bieten vermag, so gilt die endgültige Annahme des eben beschriebenen Projektes als zweifellos.

Allgemeines.

— Ueber kurz oder lang dürfte London imstande sein, mit Newyork mittelst **drahtloser Telegraphie** zu verkehren. Der Vertreter eines Londoner Syndikats hat sich an die Wireless Telegraphy Company mit der Anfrage gewendet, ob sie geneigt wäre, diesem Syndikat die alleinigen Rechte zur Herstellung einer drahtlosen telegraphischen Verbindung zwischen England und Amerika zu verkaufen. Die Direktoren der Wireless Telegraphy Compagny hielten infolge dessen am 17. April eine Sitzung und erörterten die Sache weiter mit dem Ergebniss, dass sie beschlossen, in Verhandlungen mit dem Londoner Syndikat zu treten.

Ferner schreibt die „B. B.-Ztg." zu dem mehrfach erörterten Projekt einer drahtlosen telegraphischen Verbindung zwischen London und Paris: In dem Wembleypark in London baut man an einem Riesenthurm, der den Eiffelthurm ausstechen sollte, dem man aber jetzt die praktische Bestimmung geben will, als Leitungsmast für eine drahtlose telegraphische Verbindung zwischen London und Paris zu dienen. Die beiden höchsten Thürme der Welt würden dann die Träger der Wellentelegraphie zwischen den „zwei Städten" werden. Dass vorläufig zu den Versuchen mit der Marconi'schen Telegraphie der Foreland-Leuchtthurm als Leitungsmast auf der englischen Seite auserlesen wurde, liegt nur an dem unfertigen Zustande des Londoner Riesenthurms. Der „Londoner Electrician", der diese Nachricht bringt, ist übrigens dem Wembleythurm wenig hold, denn er gibt ihm eine arge Entstellung der sonst malerischen Landschaft im Nordwesten von England Schuld und begrüsst auch die jetzt beabsichtigte Verwendung des Bauwerkes zu Nutz und Frommen des technischen Fortschrittes mit dem drastischen Ausdruck: „Eiffelthürme für Marconistationen zu bauen, ist ebenso närrisch als ein Haus abzubrennen, um Schweinefleisch zu braten." Uebrigens spricht man schon von der Errichtung eines 300 m hohen Leitungsmastes, um auch den atlantischen Ozean zwischen London und Newyork durch die Telegraphie der elektrischen Wellen zu überbrücken, und der „Electrician" lässt jetzt bereits einen Stossseufzer vernehmen, dass man doch dazu nicht wieder einen Riesenthurm von gleicher Höhe bauen möchte. Es ist für die neuesten Erfolge der drahtlosen Telegraphie bezeichnend, dass von den englischen Fachleuten der Plan einer derartigen Verbindung zwischen England und Nordamerika so behandelt wird, als ob er in nicht zu ferner Zukunft verwirklicht werden könnte. Mit einem Urtheil über die Möglichkeit der Ausführung wird man jedoch besser so lange zurückhalten, bis die Versuche mit dem Eiffelthurm als „Marconistation" abgeschlossen sein werden.

Bücherschau.

— Fuchs, Landgerichtsdirektor, **Handelsgesetzgebung.** Leipzig. 1899. Verlag der Rossberg'schen Hofbuchhandlung. 554 S. (4 ℳ.)

Der vorliegende handliche Band, der erste einer neuen Sammlung deutscher Reichsgesetze, soll lediglich praktischen Zwecken dienen. Den weiteren Kreisen der Verkehrs- und Handelswelt, denen für den gewöhnlichen Gebrauch der Wortlaut des Gesetzes genügt, wird ein brauchbares Nachschlagebuch geboten, das nicht nur das Handelsgesetzbuch, sondern auch noch neben der Wechselordnung die handelsrechtlichen Nebengesetze umfasst. Es sind dieses insbesondere das Reichshaftpflicht-, das Börsen-, Wucher- und Depotgesetz. Die Gesetze zum Schutze des geistigen Eigenthums, gegen unlauteren Wettbewerb und betreffend die Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften sowie die Gesellschaften mit beschränkter Haftung. Ein Anhang enthält das Gesetz über die freiwillige Gerichtsbarkeit und die einschlägigen Bestimmungen der Grundbuchordnung sowie des Gesetzes über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung. Berührungspunkte mit anderen gesetzlichen Vorschriften sind als Bemerkungen zu den einzelnen Paragraphen durch Verweisungen auf diese kenntlich gemacht.

Druck und Ausstattung des Buches rechtfertigen die Bezeichnung als gute Handausgabe, Sachregister ermöglichen die leichte Auffindung jeder gewünschten Auskunft.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Erfurt. Der an der Bahnstrecke Triptis-Blankenstein (Saale) zwischen den Stationen Lobenstein und Harra neu errichtete Haltepunkt Lemnitzhammer P. wird am 10. Mai d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden. Gepäckabfertigung findet nicht statt. Die Entfernung beträgt von Lobenstein nach Lemnitzhammer P. 3,99 km, von Harra nach Lemnitzhammer P. 1,59 km. Vom genannten Zeitpunkt wird die bisherige Haltestelle Lemnitzhammer für den Personenverkehr geschlossen; dieselbe dient fortab nur dem Güterverkehr und erhält die Bezeichnung „Lemnitzhammer G."

Königliche Eisenbahndirektion Hannover. Am 1. Mai d. J. sind eröffnet worden:

a) der 4,8 km von Barntrup und 2,3 km von Griessem an der Strecke Lage-Hameln neu hergestellte Personenhaltepunkt Sonneborn,

b) der 2,9 km von Geestenseth und 4,8 km von Heinschenwalde an der Strecke Geestemünde-Bremervörde neu hergestellte Personenhaltepunkt Frelsdorf.

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion in Mainz. Die an der Strecke Darmstadt-Aschaffenburg zwischen den Stationen Altheim und Babenhausen gelegene Haltestelle Hergershausen ist am 1. Mai d. J. für den Personen-, Gepäck-, Güter-, Vieh-, Leichen- und Privatdepeschenverkehr eröffnet worden. Die Beförderung von Fahrzeugen und Sprengstoffen von und nach Hergershausen ist ausgeschlossen. Die Entfernungen betragen von Hergershausen bis Altheim 2,30 km, von Hergershausen bis Babenhausen 3,79 km. Die neue Haltestelle liegt auf hessischem Gebiet.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 1. Mai d. J. ist die an der Strecke Lundenburg-Zellerndorf zwischen der Halte- und Ladestelle Wildendürnbach und der Station Laa gelegene Halte- und Ladestelle Rothensehof für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Frachtgut-Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen den Haltestellen Eichgraben und Anzbach der Linie Wien-Salzburg gelegene Haltestelle Unter-Oberndorf ist am 1. Mai d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Oesterreichisch - ungarische Staatseisenbahngesellschaft. Am 1. Mai d. J. ist die an der Strecke Brünn-Prag zwischen den Stationen Prag und Lieben neu errichtete Haltestelle Karolinenthal für den Personen- und Gepäckverkehr und die an der Strecke Studenetz - Gross-Meseritsch zwischen der Haltestelle Klein-Woslavitz und der Station Gross-Meseritsch neu errichtete Haltestelle Gross-Woslavitz für den Personenverkehr eröffnet worden.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Die an der Linie Nabresina-Cormons zwischen den Stationen Görz und Cormons liegende Haltestelle Mossa ist am 1. Mai d. J. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Treuchtlingen - Ansbach gelegene Bahnstation IV. Klasse Windsfeld führt künftig die Bezeichnung „Windsfeld-Dittenheim."

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1874 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Fragenheft zur Erhebung der statistischen Mittheilungen über die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen des Vereins (abgesandt am 29. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Die Neubaustrecke Niederpleis - Siegburg mit der Zwischenstation Siegburg-Mülldorf wird am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Näheres über Tarife und Fahrpläne ist auf den Stationen zu ersehen.

Hennef, den 27. April 1899. (1208)
Brölthaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai wird die an der Bahnstrecke Darmstadt - Aschaffenburg zwischen den Stationen Altheim und Babenhausen gelegene Haltestelle „Hergershausen" für den Personen-, Gepäck-, Güter-, Vieh-, Leichen- und Privatdepeschenverkehr eröffnet. Die Beförderung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Auf die neue Haltestelle finden die Bestimmungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892, sowie die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 Anwendung.

Die Aufnahme der Haltestelle Hergershausen in die Güter- und Viehtarife erfolgt bei Ausgabe der nächsten Nachträge. Bis zu diesem Zeitpunkte sind die Frachtsätze durch Anstoss folgender Entfernungen zu bilden:

Von Altheim bis Hergershausen . . . . 2,30 km
von Babenhausen bis Hergershausen . . . . 3,79 „

je nachdem sich der billigste Frachtsatz ergibt. Die Beförderungspreise für Personen, Reisegepäck und Leichen sind durch ein besonderes Verzeichniss bereits bekannt gegeben. Der Fahrplan wird rechtzeitig zum Aushang gebracht.

Mainz, den 26. April 1899. (1209)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird der 4,8 km von Barntrup und 2,3 km von Griessem an der Strecke Lage-Hameln neu hergestellte Personenhaltepunkt Sonneborn eröffnet.

Tarifsätze zur Abfertigung von Personen und Reisegepäck werden eingeführt zwischen Sonneborn einerseits und den Stationen Aerzen, Barntrup, Bega, Brake (Lippe), Detmold, Dörentrup, Farmbeck, Griessem, Gr. Berkel, Hameln, Hameln-Klüt, Hannover, Herford, Himmighausen, Horn-Meinberg, Hörstmar, Kl. Berkel, Lage, Lemgo, Leopoldsthal, Linden F., Löhne (Westf.), Salzuflen, Schötmar, Vogelhorst andererseits.

Die Personen- und gemischten Züge halten in Sonneborn nach Maassgabe der veröffentlichten und auf den Stationen aushängenden Fahrpläne.

Nähere Auskunft wird auf den genannten Stationen ertheilt.

Hannover, im April 1899. (1210)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird der 2,9 km von Geestenseth und 4,8 km von Heinschenwalde an der Strecke Geestemünde-Bremervörde neu hergestellte

Personenhaltepunkt
Frelsdorf

dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Auf diesem Haltepunkte wird der Fahrkartenverkauf vorläufig durch die Zugführer geschehen. Gepäck wird daselbst nur zur Nachabfertigung angenommen werden. Nach Frelsdorf ist die Einschreibung von Gepäck, das gegen Lösung von Fahrkarten aufgegeben wird, nur zulässig, wenn die Reisenden sich zu dessen Annahme unmittelbar am Gepäckwagen während des Aufenthalts der Züge auf dem Haltepunkte ausdrücklich bereit erklären. Die Gepäckabfertigungen haben hierüber in jedem einzelnen Falle Erklärung zu verlangen.

Tarifsätze zur Abfertigung von Personen und Reisegepäck werden eingeführt zwischen Frelsdorf einerseits und verschiedenen Stationen der Strecke Geestemünde - Stade andererseits. Das Nähere darüber ist in unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.

In Frelsdorf halten sämmtliche zur Zeit auf der Strecke Geestemünde - Bremervörde verkehrende Personen- und gemischte Züge. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind aus den auf den Stationen aushängenden Fahrplänen zu ersehen.

Hannover, im April 1899. (1211)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Pristram.

Am 1. Mai 1899 wird die an der Strecke Strehlen - Gnadenfrei liegende Haltestelle Pristram für den gesammten Thierverkehr eröffnet.

Breslau, den 25. April 1899. (1212)
Königliche Eisenbahndirektion.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Hermsdorf bei Görlitz.

Mit dem 10. Mai d. J. wird die an der Strecke Görlitz - Lauban gelegene Haltestelle Hermsdorf bei Görlitz für den gesammten Viehverkehr eröffnet.

Breslau, den 29. April 1899. (1213)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Wegen Dammrutschung zwischen Jezierzany-Pilatkowce - Teresin der ostgalizischen Lokalbahnen, Strecke Wygnanka-Ivaniepuste, war der Güterzugverkehr vom 2. bis 18. April l. J. eingestellt.

Wien, am 27. April 1899. (1214)

5. Güterverkehr.

Russisch - ostpreussischer Güterverkehr über Grajewo.

Im Haupttarif wird mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung „Anhang zum Tarif" in „Auszug aus dem deutsch russischen Gütertarif" und im Ausnahmetarif 24 für Holz die Bezeichnung „Anhang zum Ausnahmetarif 24" in „Auszug aus dem deutsch-russischen Ausnahmetarif 24" abgeändert.

Königsberg, den 28. April 1899.
Direktion (1215H&V)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. Mai d. J. ab erhält der Ausnahmetarif 5, Abs. 1 des diesseitigen Binnengütertarifs bezl. roher Kalisalze folgende Fassung:

rohe Kalisalze als Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sämmtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull oder Torfstaub gemischt; Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia, bis zu einem Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, auch kalzinirt, kalzinirter gemahlener Kieserit.

Anmerkung. Dieser Tarif findet keine Anwendung auf Sendungen zu gewerblichen oder zu Badezwecken.

Perleberg, den 24. April 1899. (1216)
Die Direktion der Prignitzer Eisenbahn, zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

Die im Februar l. J. eingeführten direkten Eisfrachtsätze von Kitzbühel nach süddeutschen Stationen treten am

1. Januar 1900 ohne Ersatz ausser Kraft.

München, den 25. April 1899. (1217)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 15. Juni 1899 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 26 für die Beförderung von Steinkohlen im Verkehr von Mannheim nach den Stationen der pfälzischen Eisenbahnen Albisheim an der Pfrimm, Börrstadt, Göllheim-Dreisen, Harxheim-Zell, Kircheimbolanden, Marnheim und Morschheim-Ilbesheim aufgehoben. An deren Stelle treten die regelrechten Frachtsätze des Spezialtarifs III.

Karlsruhe, den 25. April 1899. (1218)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Am 1. Mai d. J. wird die Verkehrsstelle Weissig bei Grossenhain der sächsischen Staatsbahnen für den Güterverkehr eröffnet und in den Gütertarif für den obenbezeichneten Verband aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 28. April 1899. (1219)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Lüneburg des Direktionsbezirks Hannover als Empfangsplatz in den im Gruppentarif IV, bezw. in den Gruppenwechseltarifen I, II/IV, III/IV, VI/IV, VII/IV und VIII/IV bestehenden Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen nach binnenländischen Stationen aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 28. April 1899. (1220)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin unterm 10. v. Mts. bekanntgemachte 40 % Frachtermässigung für Kartoffelsendungen nach Stationen des Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. wird mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. auf den Empfang der Stationen Heinrichsdorf-Ruttkowitz und Raudnitz ausgedehnt und zwar auch im Verkehr von Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz, sowie der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Danzig, den 27. April 1899. (1221)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Baden.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden in den Saarkohlentarif Nr. 5 Transitfrachtsätze ab Ettlingen für verschiedene neue Stationen der erweiterten schmalspurigen Albthalbahn aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen. (1222)

St. Johann-Saarbrücken, 29. April 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1899 wird zum Gruppentarif III (Berlin-Stettin) ein Nachtrag 9 ausgegeben. Er enthält neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Beenz, Gross-Sperrenwalde, Hassleben, Kreuzkrug, Mittenwalde (Kr. Templin) und Prenzlau Vorstadt. Exemplare des Nachtrags können durch die Güterabfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, zum Preise von 0,30 ℳ das Stück bezogen werden.

Berlin, den 28. April 1899. (1223)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 2.

Am 15. Juni n. St. 1899 treten für L i n d a u S t a d t l o c o u n d t r a n s i t o, Station der bayerischen Staatseisenbahnen, und F r i e d r i c h s h a f e n l o c o u n d t r a n s i t o, Station der württembergischen Staatseisenbahnen, in dem Tarifheft 2 für oben bezeichneten Verkehr anderweite Frachtsätze in Kraft. Hierdurch werden für Lindau fast durchweg Frachterhöhungen von 0,01 bis 0,03 ℳ für 100 kg, für Friedrichshafen hingegen in allen Tarifklassen Frachtermässigungen herbeigeführt.

Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Bromberg, den 22. April 1899. (1224)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. wird der für Sendungen zwischen Lobositz (St. E. G. und A. T. B.) und Cizkovic (St. E. G.) einerseits und sächsischen Stationen andererseits bestehende Ausnahmetarif für Kalk auf C e m e n t sendungen ausgedehnt.

Dresden, am 29. April 1899. (1225)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

T h e i l II, T a r i f h e f t 5.

Am 10. Mai d. J. treten für die Beförderung von Holz der Abtheilung a und b bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze in Kraft:

Nach	Von Bohentsch (k. k. österr. Stsb.) Abtheilung a	Abtheilung b
	Pfennig für 100 kg	
Chemnitz . . .	107	93
Cranzahl . . .	94	83
Erla	104	91
Lugau	114	99
Oelsnitz i. V. .	100	88
Zwickau . . .	115	99

Dresden, den 27. April 1899. (1226)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Infolge Einführung des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter — zu vergl. Nachtrag I zum deutschen Eisenbahngütertarif Theil I unter B I A. § 3 (3) — sind auf Seite 13 des Tarifs vom 1. Oktober 1896 unter B 1 a und b 1 die Artikel „frische Beeren aller Art und frische Weintrauben in jeder Verpackung, frisches Obst in Körben, frische und sterilisirte Milch, auch Magermilch, Buttermilch, Molken sowie Brot“ mit Gültigkeit vom 1. April 1899 zu streichen. Ebenfalls sind daselbst mit Gültigkeit vom 15. Mai 1899 „leer zurückgehende Milchgefässe“ zu streichen, da die dort nachrichtlich aufgeführte Begünstigung im Bereich der preussischen Staatsbahnen an dem genannten Tage ausser Kraft tritt. Die weiter nachrichtlich aufgeführten Begünstigungen für Bier in Fässern auf den preussischen Staatsbahnen sowie für frische Gemüse aller Art, Spargel und Rettige auf den bayerischen Staatsbahnen bleiben dagegen in Kraft.

Köln, den 27. April 1899. (1227)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai l. J. kommen
der Nachtrag XII zu Tarifheft Nr. 1
und „ XII „ „ „ 2
zur Ausgabe. Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife, insbesondere ermässigte Frachtsätze für Blei in Blöcken, Stangen oder Mulden ab Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz nach bayerischen und württembergischen Stationen.

München, den 26. April 1899. (1228)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen.

Rheinischer Nachbargüterverkehr (Gruppen VII/VIII).

Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Gütertarif in Kraft, durch welchen derjenige vom 1. April 1895 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält im allgemeinen die bisherigen Entfernungen und Frachtsätze, weist aber auch einige, durch Druckfehlerberichtigungen hervorgerufene, geringe Erhöhungen auf. Die letzteren erlangen erst am 15. Juni d. J. Wirksamkeit. Die Entfernungen und Frachtsätze für Station Düsseldorf-Reisholz gelten erst vom Tage der Eröffnung derselben.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen der Tarif auch zum Preise von 2,50 ℳ bezogen werden kann.

Köln, den 27. April 1899. (1229)
Königliche Eisenbahndirektion.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

In der Bestimmung unter B 1 des Gütertarifes für den Binnenverkehr auf deutschem Gebiete vom 1. April 1897 sind die Artikel:

a) frische und sterilisirte Milch, Buttermilch, Magermilch, Molken, Brot, frische Beeren und frische Seemuscheln mit sofortiger Gültigkeit,
b) frisches Obst — auch Weintrauben — (mit Ausschluss von Südfrüchten) und leer zurückgehende Milchgefässe mit Gültigkeit vom 15. Juni 1899.

zu streichen.

Die Bestimmung unter B 1 erhält dann folgenden Wortlaut:

„Bier in Fässern wird, wenn als Frachtgut aufgegeben, mit den Personenzügen oder Eilgüterzügen zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert, soweit die Verwaltung nach den Betriebseinrichtungen und den Fahrplanbestimmungen die Benutzung dieser Züge für zulässig erklärt. Näheres hierüber ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren."

Amsterdam, den 26. April 1899. (1230)
Der Administrationsrath.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Der Termin zur Einführung des Tarifs für die rheinischen Personenverkehre wird vom 1. Juni auf den 1. Juli d. J. verlegt.

Mainz, den 29. April 1899. (1231)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

7. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

In Ausführung des Beschlusses der am 29. April 1899 abgehaltenen 41. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass der statutengemäss am 1. Juli 1899 fällige Dividendenkoupon Nr. 41 der Aktien unserer Eisenbahngesellschaft mit 75 fl. ö. W., ferner der ebenfalls am 1. Juli 1899 fällige Kupon der Genussscheine mit 50 fl. ö. W. vom 5. Mai 1899 angefangen

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

eingelöst wird.

Teplitz, am 29. April 1899. (1232)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

8. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von:
8250 Stück Glühkörpern für Gasglühlicht.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 38 des Verwaltungsgebäudes eingesehen, oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Glühkörpern" versehene Gebote sind bis zum 15. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr portofrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist 15. Juni d. J.

St.Johann=Saarbrücken, 20. April 1899. (1233)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von 8 Stück Centesimalbrückenwaagen ohne Gleisunterbrechung von je 30000 kg Wiegefähigkeit und 8 m Brückenlänge.

Termin am 16. Mai d. J.,
Vormittags 11 Uhr.

Bedingungen liegen in unserem technischen Büreau, Abth. M, Zimmer 4 IV, zur Einsicht aus und können auch gegen kostenfreie Einzahlung von 1 ℳ von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Hannover, den 24. April 1899. (1234)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 13000 qm Pflastersteine IV. Klasse, 1400 lfd. m Bordsteine, 1000 cbm geschlagene Steine zu Packlagen, 800 cbm Steinschlag zu Zwickeln und Decklage sowie 1850 qm Pflasterschlackensteine soll öffentlich an den Mindestfordernden vergeben werden.

Angebote sind bis
Dienstag, den 16. Mai 1899,
Vormittags 11 Uhr

postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Pflastersteine für die Strecke Berlin-Erkner versehen an uns Berlin W., Schönebergerufer 1—4 Zimmer 348 einzureichen.

Angebotshefte sind in unserem Centralbüreau Zimmer 416 einzusehen bezw. von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ in Baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist: 2 Wochen.

Berlin, den 26. April 1899. (1235)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Bedarf an
1. Stab- und Winkeleisen verschiedener Güte,
2. Flusseisenblechen,
3. Kupfer- und Messingblechen, Kupferrohren, Rundkupfer, Rundmessing, Kupfer und Messingdraht

für das zweite Halbjahr 1899 soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Bedarfsverzeichnisse sind gegen Einsendung von
25 ₰ für je ein Exemplar Bedingungen,
25 ₰ für je ein Exemplar Bedarfsverzeichniss,
20 ₰ für Zustellungsgebühr
von der königlichen Generaldirektion, Werkstättenbüreau in Dresden=A., Strehlenerstr. Nr. 1 zu erlangen.

Der Betrag ist mittelst Postanweisung unter Hinzurechnung von 5 ₰ Bestellgeld einzusenden.

Die Lieferungsangebote sind unter Benutzung der Bedarfsverzeichnisse spätestens bis
16. Mai 1899
an das genannte Werkstättenbüreau postfrei einzureichen und werden in Gegenwart der erschienenen Bewerber im Dienstgebäude der königlichen Generaldirektion in Dresden=A., Wienerstrasse Nr. 4 am 17. Mai 1899, Vormittags 10 Uhr geöffnet und verlesen.

Der Briefumschlag des Angebotes hat die Aufschrift:
„Angebot auf Eisen, Eisenbleche usw."
sowie den Namen des Anbieters zu tragen.

Zuschlagsfrist: 24. Juni 1899.

Erfolgt bis zu dieser Zeit keine Benachrichtigung, so ist das Angebot als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, den 29. April 1899. (1236)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.
von Kirchbach.

9. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Eisenbahnwerkstätten zu Elberfeld, Langenberg und Siegen lagernden Altmaterialien und Materialienabfälle, als: Kupfer, Messing, Rothguss, Radreifen, Spiralfedern, Abfälle von Stahl, Schmiedeeisen und Gusseisen, Drehspäne von Eisen und Stahl sowie Blechschrott, sollen öffentlich verkauft werden. Angebote sind postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf alte Werkstattsmaterialien" an uns einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am 13. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt, und wird der Zuschlag bis zum 27. Mai d. J. einschliesslich ausgesprochen werden. Angebotbogen mit Verkaufsnachweisung und Verkaufsbedingungen können zusammen gegen Einsendung von 25 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst postfrei bezogen, auch in den Geschäftszimmern der eingangs erwähnten Eisenbahnwerkstätten eingesehen werden.

Elberfeld, den 25. April 1899. (1237)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf alter Lokomotiven.

Die in den Hauptwerkstätten Magdeburg=Buckau und Halberstadt stehenden, ausgesonderten 10 Stück Lokomotiven nebst Tendern (darunter 1 Stück Tenderlokomotive) sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden.

Zur Abgabe des Angebotes sind die Angebotsbogen zu benutzen, welche nebst Verkaufsbedingungen in unserem technischen Büreau hierselbst, Fürstenstrasse 1—10, zur Einsicht ausliegen und auch gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ in Baar bezogen werden können.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift
„Angebot auf Ankauf alter Lokomotiven"
versehen zu dem am Sonnabend, den 20. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, anberaumten Veräusserungstermine an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Eröffnungstermin.

Magdeburg, den 25. April 1899. (1238)
Königliche Eisenbahndirektion.

10. Offene Stellen.

Wir suchen für sofort einen energischen Stations- oder Büreauassistenten, welcher im Wagen-Kontroldienst ausgebildet ist, sowie mehrere Stationsagenten, für letztere Stellen werden pensionirte Beamte bevorzugt. Offerten mit Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen zu richten an

Die Direktion (1239)
der Brölthaler Eisenbahn in Hennef (Sieg).

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 35. | 6. Mai 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Elektrischer Betrieb auf französischen Eisenbahnen.

Von Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor **Frahm.**

Als vor etwa zehn Jahren die Erfolge der Elektrotechniker auf dem Gebiete des Strassenbahnbetriebes anfingen das lebhafteste Interesse der Eisenbahningenieure aller Länder zu erregen und man ernstlich an die Aufgabe herantrat, die Elektrizität als Zugkraft für schwere schnellfahrende Züge normalspuriger Eisenbahnen einzuführen, haben die Franzosen bekanntlich zunächst einen Weg eingeschlagen, welcher von demjenigen anderer Völker wesentlich abwich. Während nämlich die Mehrzahl der Fachmänner in Amerika, England, Deutschland und anderen Ländern der Ansicht war, das am häufigsten angewandte System der Strassenbahnen, Anlegung einzelner Centralstationen zur Erzeugung der Elektrizität, Fortleitung der letzteren mittelst Metallleitungen zu den Verbrauchstellen, Abnahme von den Leitungen und Hinführung zu den Motoren der Fahrzeuge durch geeignete Abnehmer, sei auch für Eisenbahnen anzuwenden und entsprechend auszubilden, glaubten einzelne französische Ingenieure, die Leitungen sparen und Kraftstation mit Antriebvorrichtung auf demselben Fahrzeuge vereinigen zu können. Aus den diesbezüglichen Bestrebungen ist bekanntlich die Heilmann'sche elektrische Lokomotive hervorgegangen, die in ihrer ursprünglichen Form in den Nummern 80 und 81 Jahrg. 1893 d. Ztg. eingehend beschrieben ist. Dieselbe stellt sich danach als eine fahrbare elektrische Kraftstation dar, bei welcher auf einem durchlaufenden Rahmen von 16 m Länge, der von zwei vierachsigen Drehgestellen getragen wird, ein Dampfkessel mit seinem Zubehör, eine liegende Verbunddampfmaschine mit zwei Cylindern und eine von letzterer getriebene Gleichstromdynamomaschine ruhen. Der auf dieser Kraftstation erzeugte Strom wird unmittelbar zum Antreiben des Fahrzeuges benutzt, man führt ihn den acht auf den Achsen befindlichen Elektromotoren zu und ertheilt den Achsen eine Drehbewegung.

Der Gedanke, die Dampflokomotive somit einfach durch eine elektrische zu ersetzen, hatte offenbar viel verlockendes: Der Uebergang zum elektrischen Betriebe würde recht einfach sein, denn alle Bahnanlagen könnten im wesentlichen beibehalten werden, die immerhin etwas störenden Leitungen wären nicht erforderlich. Andererseits gab man den Vortheil billiger Herstellung der Elektrizität in grossen Centralstationen scheinbar auf, es war schwer einzusehen, dass eine Umwandelung der Energie des Dampfes in elektrische Energie unter diesen Umständen zweckmässig sein könne. Betreffs dieser Frage sind die Dampfmänner und die Elektrotechniker bekanntlich scharf aneinander gerathen, die Sache hat zu manchen Auseinandersetzungen geführt, die insofern ihr gutes hatten, als die Fachwelt anfing, dem Gegenstande Interesse entgegen zu bringen und die elektrische Zugförderung von allen Seiten beleuchtet wurde. Wenn man zunächst von den Fortschritten absieht, welche der Lokomotivbau in den letzten fünf Jahren gemacht hat, so wussten die Elektrotechniker die nachfolgenden Vortheile der Heilmann-Lokomotive den Dampflokomotiven gegenüber wirksam zu vertheidigen:

1. Das Schlingern fällt bei der elektrischen Lokomotive nahezu weg, man kann infolge dessen einen viel ruhigeren Gang erzielen und erheblich grössere Geschwindigkeiten anwenden, als bei Dampflokomotiven.

2. Wegen des Umstandes, dass der Gang der Maschine von dem Laufe der Lokomotive als Fahrzeug ganz unabhängig

ist, kann eine besonders günstige Ausnutzung des Dampfes stattfinden. Man kann z. B. beim Anhalten die Maschine weiter laufen lassen, auch bei der Bergfahrt mit unverminderter Kolbengeschwindigkeit arbeiten.

3. Durch Anwendung von Präzisionssteuerungen, die bei der elektrischen Lokomotive möglich ist, lässt sich gleichfalls eine bessere Ausnutzung des Dampfes erzielen, als bei den Steuerungen gewöhnlicher Lokomotiven.

4. Die Zugkraft kann grösser werden, als bei einer Dampflokomotive, weil bei der elektrischen Lokomotive grössere Roste angebracht werden können.

Der Vortheil unter 1. dürfte jetzt nicht mehr allgemein bestehen, nachdem viercylindrige Lokomotiven konstruirt worden sind, die auch einen sehr ruhigen Gang haben. Ferner ist zu 4. zu bemerken, dass in Amerika neuerdings auch bei Dampflokomotiven sehr grosse Roste — von 8 qm — angewandt sind.

Ueber die Einzelheiten der ersten Lokomotive Heilmannscher Bauart ist hier nichts zu sagen, da dieselben in dem eingangs erwähnten Aufsatze eingehend beschrieben sind. Nachdem mit dieser ersten Lokomotive in den Jahren 1893 und 1894 auf den Linien der französischen Westbahn zahlreiche Probefahrten stattgefunden hatten, ist man dazu übergegangen, auf Grund der gewonnenen Erfahrungen zwei neue Lokomotiven zu konstruiren und in den Dienst zu stellen sowie die erste Lokomotive auszumustern. Die Westbahn hat sich an dem ganzen Unternehmen finanziell nicht wesentlich betheiligt, sondern nur ihre Linien für die Versuche zur Verfügung gestellt und die Probefahrten durch ihre Ingenieure überwachen lassen. Im übrigen hat der Erfinder Heilmann die Kosten getragen. Für die erste Lokomotive wurde eine Höchstleistung von 769 PS bei einer Tourenzahl von 399 festgestellt. Es wurden Züge von 420 t in Weichenbögen in den Gang gesetzt. Bei den ersten Versuchsfahrten wurden Züge von 206 t mit 35 km Geschwindigkeit eine 12 km lange Steigung von 1 : 125 hinaufbefördert und Züge von 80 t mit 47,5 km Geschwindigkeit bewegt. Auf Gefällstrecken wurden zuerst Geschwindigkeiten von 100 km/Stunde, später von 108 km erreicht. Der Kohlenverbrauch war folgender*):

1. Versuche auf der Strecke Argenteuil-Mantes.

Tag	Bezeichnung des Zuges	Gewicht des Zuges ausschl. Lokomotive t	Gewicht des Zuges einschl. Lokomotive t	Kohlenverbrauch für 1 km kg	Kohlenverbrauch für 1 tkm einschl. Lokomotivgewicht g	Kohlenverbrauch für 1 tkm ausschl. Lokomotivgewicht g	Bemerkungen
4/5. 1894	A	61	175	6,9	39,40	113	Bergfahrt
	B	61	175	6,7	38,42	110	Thalfahrt
5/5. 1894	C	61	175	6,0	34,48	99	Bergfahrt
	D	61	175	4,7	27,18	78	Thalfahrt
8/5. 1894	E	69	183	3,8	20,72	55	„

Die Höhenverhältnisse der Strecke in der Richtung Argenteuil-Mantes (Thalfahrt) sind in runden Zahlen folgende:

Argenteuil Kilom.	0 = ± 0 m	Argenteuil Kilom.	30 = — 13 m
„	4 = + 28 „	„	36 = + 5 „
„	13 = ± 0 „	„	42 = — 20 „
„	15 = — 8 „	Mantes „	45 = — 16 „
„	17 = + 5 „		

*) Mémoires de la Société des Ingénieurs civils de France 1897.

2. Versuche zwischen Havre und Beuzeville.

Tag	Bezeichnung des Zuges	Gewicht des Zuges ausschl. Lokomotive t	Gewicht des Zuges einschl. Lokomotive t	Kohlenverbrauch für 1 km kg	Kohlenverbrauch für 1 tkm einschl. Lokomotivgewicht g	Kohlenverbrauch für 1 tkm ausschl. Lokomotivgewicht g	Bemerkungen
27/1. 1894	A	61	175	11,5	65,9	189	Die Züge B und D haben Thalfahrten, die Züge A und C Bergfahrten gemacht.
	B	61	175	4,6	26,3	75	
	C	61	175	11,2	63,6	183	
	D	61	175	6,2	35,1	100	
2/2. 1894	A	65	179	9,8	55,0	151	
	B	65	179	3,1	17,1	47	
	C	65	179	11,5	64,4	178	
	D	65	179	3,1	17,1	47	
3/2. 1894	A	65	179	9,2	51,5	142	
	B	65	179	3,1	17,1	47	
	C	65	179	10,8	60,1	165	
	D	65	179	3,5	19,3	53	
9/2. 1894	A	65	179	8,3	46,4	128	
	B	65	179	3,1	17,1	47	
	C	65	179	9,2	51,5	142	
	D	65	179	3,8	21,4	59	
10/2. 1894	A	66	180	10,2	56,4	154	
	B	66	180	3,1	17,0	45	
	C	66	180	11,2	61,9	169	
	D	66	180	3,1	17,0	45	
			zusammen	139,7	781,3	2 166	
Mittel aus B und D . . .				3,6	20,4	56	
„ „ A „ C . . .				10,3	57,6	160	
Mittel überhaupt				6,9	39,0	108	

Die Gefäll- und Krümmungsverhältnisse auf der Strecke Havre-Beuzeville, sowie die Geschwindigkeitskurven und die Zugkraftleistungskurve für die Fahrt am 10. Februar 1894 gehen aus Abbildung 1 hervor.

Das Endergebniss der Versuche mit der ersten Heilmann-Lokomotive war folgendes: Bei sämmtlichen Probefahrten, welche sich im ganzen auf eine Wegelänge von über 1 900 km erstreckten, hat die Lokomotive sich gut gehalten; es war niemals nöthig, eine Hilfsmaschine anzufordern. Die Fahrzeiten der Züge wurden stets pünktlich innegehalten. Bei allen Geschwindigkeiten war die Standsicherheit eine gute, mit derjenigen von Drehgestellwagen zu vergleichen, die störenden Bewegungen waren unbedeutend. Bei der grössten Geschwindigkeit von 108 km/Stunde vollzog sich das Einfahren in die Bögen ohne nennenswerthe Stösse. Der sanfte Gang muss zum nicht geringen Theil der gleichbleibenden Kraft am Radumfange während jeder Drehung, also der konstanten Zugkraft zugeschrieben werden. Bei den schwersten Zügen ist das Schleudern der Lokomotive wegen ihres grossen Adhäsionsgewichtes unmöglich. Der Kohlenverbrauch wurde immer geringer, je mehr das Personal mit der Einrichtung der Lokomotive sich vertraut machte. Der Nutzeffekt (Verhältniss der am Radumfange zur Wirkung kommenden Pferdekräfte zu den an den Dampfcylindern gemessenen indizirten Pferdekräften) wurde zu 65—70 % ermittelt.

Bei den zwei neuen Lokomotiven, deren Konstruktion die Westbahn unter Berücksichtigung der bei den Versuchen mit der ersten Lokomotive gesammelten Erfahrungen veranlasst hat wurden folgende Verbesserungen vorgenommen:

1. die Leistungsfähigkeit der Lokomotive wurde erhöht, bei Vermehrung des Gewichtes von 114 t auf etwa 120 t;

2. der Kessel Lentz'scher Bauart wurde durch einen gewöhnlichen Lokomotivkessel Belpaire'scher Bauart ersetzt;

3. die liegende Dampfmaschine wurde durch eine stehende mit 6 Cylindern ersetzt;

4. die Aufhängung der Elektromotoren wurde zweckmässiger gestaltet;

5. statt **einer** Dynamomaschine wurden deren **zwei** angebracht;

6. die Handhabungsvorrichtungen wurden verbessert.

Hiernach ist über die neue Lokomotive nachstehendes zu erwähnen:

gebracht und so gebaut, dass sie nach Bedarf mit einem Schlepptender in Verbindung gebracht werden können, welcher für den Fall mitgenommen wird, dass eine sehr grosse Strecke ohne Aufenthalt zu durchfahren ist.

Dampfmaschine. Die bei der alten Lokomotive vorhandene liegende Verbundmaschine von 600 PS war so untergebracht, dass der Lokomotivführer sich nur schwer mit dem

Abbildung 1.

Kessel. Derselbe hat folgende Abmessungen:

Rostfläche	3,34	qm
Heizfläche der Feuerkiste	16,47	„
„ „ Siederohre	169,00	„
Zahl der Siederohre	351	
äusserer Durchmesser der Siederohre	0,045	m
Länge der Siederohre	3,80	„

Heizer verständigen konnte. Auch waren die reibenden Flächen einzelner Theile zu klein gehalten, was eine sehr reichliche Schmierung und infolge dessen zu viel Beaufsichtigung erforderte. Wie man die Maschine nun auch baute, sie musste auf alle Fälle in senkrechter Richtung vollständig ausbalanzirt sein; denn sonst würden bei einem auf Federn ruhenden Eisenbahnfahrzeuge

Abbildung 2.

Das Material des Kessels ist Eisen. Der Schornsteinzug wird bewirkt durch den verbrauchten Dampf der Maschine, wie bei gewöhnlichen Lokomotiven. In der Mitte ist der Kessel fest gelagert, an den Enden beweglich, sodass Längenänderungen ermöglicht werden. Die Wasserbehälter sind an den Seiten an-

ganz unzulässige Schwankungen entstehen. Bei der liegenden Maschine der ersten Lokomotive war dies dadurch erreicht, dass man die Cylinder einander gegenüber anordnete und die Krummzapfen um 180° gegen einander versetzte. Bei einer stehenden Maschine war die Aufgabe schwerer zu lösen; nach

manchen Versuchen hat man schliesslich eine Anordnung gewählt, bei welcher zwei Gruppen von je drei Hochdruck- und drei Niederdruckcylindern vorhanden sind. Die Krummzapfen von je drei zusammengehörigen Cylindern sind um 120° gegen einander versetzt. Durch theoretische Untersuchungen lässt sich nachweisen, dass eine Maschine solcher Bauart nahezu ausbalanzirt ist. Der Gedanke, eine derartige Maschine für die Heilmann-Lokomotive zu bauen, stammt von dem Ingenieur Mazen der französischen Westbahn her. Gleichzeitig wurde er von dem Engländer Robertson für den Bau von Schiffsmaschinen nutzbar gemacht. Die Maschine, wie sie bei der neuen Heilmann-Lokomotive zur Anwendung gekommen ist, hat 1350 indizirte Pferdekräfte und wurde von der englischen Firma Willans & Robertson erbaut. Abbildung 2 zeigt einen Längenschnitt, Abbildung 3 einen Grundriss der neuen Lokomotive; aus letzterem ist die allgemeine Anordnung der Dampfcylinder zu ersehen. Abbildung 4 lässt die Stellung der Kolben und Krummzapfen in einem gegebenen Augenblick erkennen. Die Hochdruckcylinder haben 300 mm, die Niederdruckcylinder 480 mm Durchmesser. Kolbenhub = 400 mm, Tourenzahl = 400.

Abbildung 3.

Dynamomaschine. An jedem Ende der genau in der Mittellinie der Lokomotive liegenden Maschinenwelle befindet sich eine sechspolige Dynamomaschine, deren Anker von 1,05 m Durchmesser unmittelbar auf der Welle befestigt ist. Beide Dynamos sind parallel geschaltet und können für gewöhnlich je 1000 Atmosphären Strom von 455 Volt Spannung liefern. Für kurze Zeit leisten sie indessen das Doppelte. Zur Erregung der Elektromagnete der Dynamomaschinen dient ein besonderer Erreger, welcher aus einem kleinen Dynamo mit eigener Dampfmaschine besteht, der gleichzeitig den Strom für die elektrische Beleuchtung des Zuges liefert. Der Erregerdynamo ruht mit seiner Maschine auf einer der beiden Hauptdynamomaschinen und liefert 140 Atmosphären Strom von 115 Volt. Die zugehörige Dampfmaschine hat 216 mm Cylinderdurchmesser, 127 mm Kolbenhub, 550 Tourenzahl und 28 indizirte Pferdekräfte.

Abbildung 4.

Die Elektromotoren. Wie bei der ersten Lokomotive sitzt auf jeder der acht Achsen ein vierpoliger Elektromotor, von dessen vier Polen zwei umwickelt sind. Wesentlich neu ist die Aufhängung der Elektromotoren. Bei der ersten Lokomotive war der Anker auf einer Stahlröhre angebracht, welcher die Achse mit geringem Spielraum umgab und durch zwei Holzstoffringe damit verbunden war. Während der ersten Versuche stellte man bereits starke Erhitzungen fest und musste sich entschliessen, den Holzstoff durch Metall zu ersetzen; dadurch wurde die Verbindung aber so unelastisch, dass bei grösserer Fahrgeschwindigkeit die Stösse sehr schädlich auf die Elektromotoren einwirkten. In sinnreicher Weise hat man bei den neuen Lokomotiven diesen Uebelstand vermieden. Der Anker des Elektromotors sitzt wieder auf einer Röhre, welche die Laufachse der Lokomotive mit reichlichem Spielraum umgibt. An einem Ende der Röhre reichen drei schaufelförmige radiale Ansätze derselben zwischen die Speichen des einen Rades und legen sich hier zwischen je zwei bufferartige Bolzen, welche auf starke Federn drücken, die in der Nähe des Radkranzes polygonal in das Rad eingebaut sind. Die sechs Bufferbolzen bilden annähernd ebenso viele Seiten eines am Radkranz in das Rad eingeschriebenen Neunecks. Die Drehbewegung des Elektromotors überträgt sich also in sehr elastischer Weise so, dass die Drehkraft zunächst auf das eine Rad wirkt und, da die Räder in gewöhnlicher Weise auf die Achse gepresst sind, diese Achse mit den Rädern in Drehung versetzt. Die Elektromotoren haben je eine normale Leistungsfähigkeit von rund 125 PS bei 100 km Geschwindigkeit, was einer Kraft am Radumfange von 340 kg entspricht. Die Höchstleistung an Zugkraft war bei den Versuchen 1200 kg. Jeder Elektromotor liegt in einem besonderen Stromkreise; ein Umschalter gewährt die Möglichkeit, die acht Elektromotoren in zwei Gruppen zu theilen und die beiden Gruppen hinter einander zu schalten, um eine grosse Zugkraft bei geringer Geschwindigkeit zu erzielen.

Die Abmessungen der neuen Lokomotive sind:

Ganze Länge zwischen den Buffern	18,59 m
Abstand der Endachsen von einander	15,40 „
Abstand der Endachsen eines Drehgestells von einander	4,10 „
Entfernung von Mitte zu Mitte Drehgestell	11,30 „
Breite des Führerstandes	2,70 „
Höhe des Schornsteines über Schienenoberkante	4,19 „

Die Nutzeffekte sind folgende:

Dampfmaschine	90 %
Dynamomaschine	95 „
Elektromotoren	90 „

Da die Dampfmaschine 1350 indizirte Pferdekräfte entwickelt, können von den Dynamomaschinen $\frac{90 \times 95 \times 1350}{100 \times 100} = 1154$ PS oder $\frac{1154 \times 736}{1000} = 850$ Kilowatt abgenommen werden. Wenn man den Leitungsverlust zu 2 % annimmt, so wird die Leistung am Umfange der Räder sein:

$$0{,}90 \times 0{,}95 \times 0{,}90 \times 0{,}98 \times 1350 = \text{rund } 1018 \text{ PS.}$$

Betriebsfähig ausgerüstet wiegt die Lokomotive 125 t. Man hatte bei den Versuchen mit der ersten Lokomotive gefunden, dass zur Fortbewegung der Lokomotive allein für jede Tonne

Gewicht 7 kg Zugkraft bei 100 km Geschwindigkeit erforderlich sind, also für 125 t = 7 × 125 = 875 kg. Jeder Elektromotor entwickelt bei derselben Geschwindigkeit 340 kg, wie oben angegeben, folglich leistet die Lokomotive bei 100 km Geschwindigkeit am Zughaken 8 × 340 — 875 = 1 845 kg.

Ueber die Versuche mit den neuen Lokomotiven ist folgendes bekannt geworden*): Die erste amtliche Fahrt fand Ende 1897 statt; die Lokomotive zog 12 Personenwagen von 150 t Gewicht und durchlief 115 km mit 30 km Geschwindigkeit, welche als Höchstgeschwindigkeit zunächst von der Westbahn festgesetzt war. Es wurde wie bei der ersten Lokomotive festgestellt, dass sehr geringe Schwankungen auftraten und das Anziehen ausserordentlich sanft vor sich ging. Später hat man Züge von 270 t Gewicht mit 90 km Geschwindigkeit gefahren.

Gelegentlich eines Besuches der etwa 50 km von Paris an der Westbahn belegenen Stadt Mantes wurden die beiden vorhandenen Heilmann-Lokomotiven, welche im Lokomotivschuppen der Station standen, in Augenschein genommen und von einem Ingenieur der Heilmann-Gesellschaft erklärt. Ueber die Bedienungsmannschaften wurde gesagt, dass die Besetzung aus einem Lokomotivführer, einem Heizer und einem Reservemann bestehen müsse. Heilmann selber hat viel Geld in die Erfindung gesteckt und die Kosten der Versuche scheinbar nicht mehr tragen können; denn es ist die Verwerthung der Erfindung einer neugebildeten Gesellschaft übertragen, welche die Versuche fortsetzen lässt. Ueber Bestellungen auf derartige Lokomotiven konnten bestimmte Angaben nicht gemacht werden. Dem Vernehmen nach hat die russische Regierung oder eine russische Eisenbahngesellschaft mit Heilmann wegen einer Probelieferung in Unterhandlung gestanden, es scheint aber nichts aus dem geplanten Geschäft geworden zu sein. Auch beabsichtigt die Gesellschaft, den Eisenbahnen die elektrischen Lokomotiven leihweise zu überlassen für bestimmte Zwecke, in ähnlicher Weise, wie die internationale Schlafwagengesellschaft es mit ihren Wagen macht. Ueber die allerneuesten Versuche war Zuverlässiges nicht zu erfahren, die Westbahn scheint dieselben erst vollständig abschliessen zu wollen, bevor die Ergebnisse bekannt gegeben werden.

Im ganzen kann man sich des Eindruckes nicht erwehren, dass die Lokomotive viel zu komplizirt ist, wenn man auch die gerühmten, jedoch theilweise bestrittenen Vortheile gelten lassen wollte. In ihrer jetzigen Form ist die Lokomotive jedenfalls nicht imstande, den Dampflokomotiven ernstlich Konkurrenz zu machen. Es lässt sich ja nicht leugnen, soll vielmehr voll und ganz anerkannt werden, dass die Gesammtanordnung der Lokomotive, wie die Ausbildung der Einzelheiten mit grossem Geschick und viel Sachkenntniss erdacht worden ist. Von diesem Gesichtspunkt aus beurtheilt, kann es einem leid thun, dass der Erfinder bisher so wenig Erfolg gehabt hat. Unter besonderen Umständen, wenn es z. B. erforderlich und angängig sein sollte, gewisse Sonderzüge oder Luxuszüge mit aussergewöhnlicher Fahrgeschwindigkeit zu befördern, könnte man vielleicht einzelne Lokomotiven Heilmann'scher Bauart verwenden. Der Oberbau würde bei solchen Lokomotiven die Anwendung grösserer Geschwindigkeiten wohl vertragen können, weil das grössere Gewicht so vertheilt ist, dass die einzelnen Raddrücke nicht übermässig gross werden, auch hinzukommt, dass die Radlasten während der Fahrt nahezu die gleichen sind, wie im Ruhezustande, während bei gewöhnlichen Lokomotiven bekanntlich während der Fahrt erheblich grössere Raddrücke vorkommen können, als im Ruhezustande

*) Bulletin de la Commission internationale du congrès des chemins de fer 1898.

Einer Anwendung im grossen würden, abgesehen von den erheblich höheren Kosten, u. a. auch wohl Personalschwierigkeiten entgegenstehen. Der Dienst des Lokomotivführers erheischt schon jetzt, wo ihm nur eine verhältnissmässig einfache Dampfmaschine anvertraut ist, eine nicht unerhebliche Summe von Kenntnissen. Fügt man der Dampfmaschine nun noch Dynamomaschinen und Elektromotoren hinzu, so braucht der Führer zwar nicht gleich Elektrotechniker im wahren Sinne des Wortes zu sein, aber gewisse Kenntnisse der Elektrotechnik würden doch nicht zu entbehren sein. Woher ein derartig vorgebildetes Personal nehmen, wenn es sich um Tausende handelt, sofern nicht der Uebergang ein ganz allmählicher wäre?

Ueber die Herstellungskosten der Heilmann-Lokomotive konnten bestimmte Angaben schon aus dem Grunde nicht gemacht werden, weil die ersten Versuche zu viel gekostet haben. So viel ist sicher, wenn man die Kosten der Versuche auch ausser Betracht lassen wollte, würden die Herstellungskosten noch höher sein, als diejenigen der grössten Dampflokomotiven. Ausserdem ist wohl anzunehmen, dass die Unterhaltungskosten zum Mindesten nicht geringer sein werden, als bei der Dampflokomotive, wenn man die grosse Zahl der verschiedenartigsten, theilweise sehr empfindlichen Konstruktionstheile ins Auge fasst.

Die Erkenntniss von der geringen Lebensfähigkeit der Heilmann-Lokomotive dürfte sich in Frankreich allgemach Bahn gebrochen haben, wenigstens lassen die Versuche zweier der grössten französischen Eisenbahngesellschaften, der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft und der Orléansgesellschaft, welche sich in ganz anderer Richtung bewegen, hierauf schliessen. Die nachfolgenden Mittheilungen darüber sind grösstentheils zwei Aufsätzen in der „Revue générale des chemins de fer“ 1898 entnommen; jedoch haben auch einige in Frankreich gehörte Aeusserungen französischer Fachmänner Verwendung gefunden.

(Fortsetzung folgt.)

Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen.

Zur 50 jährigen Regierungsfeier des Kaisers Franz Joseph war es eine vielfach dankbare Aufgabe der berufenen Männer des an der Habsburger Dynastie und seinem Kaiser und König mit hoher Verehrung hängenden österreichisch - ungarischen Volkes, der grossen Oeffentlichkeit an der Hand der Geschichte und der jetzigen Verhältnisse vorzuführen, wie sich die wirthschaftliche Entwickelung in diesem halben Jahrhundert gestaltet hat, welche gewaltigen Fortschritte unter der Regierung des Kaisers Franz Joseph gemacht worden sind. Und da überragt an innerer Bedeutung wie an allgemeinem Interesse wohl alle anderen Gebiete das Eisenbahnwesen, welches dieser Zeit am meisten den Stempel aufgedrückt hat. Demgemäss wird das vom österreichischen Eisenbahnbeamtenverein herausgegebene Kaiserjubiläumswerk „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie“ (Verlag von Karl Prochaska, Wien, Leipzig, Teschen) einen dauernden, hervorragenden Werth behalten.

Als Sonderabdruck aus diesem Quellenwerk ist nun die „Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen“ von Dr. Alfred Freiherrn v. Buschman, k. k. Ministerialrath im Eisenbahnministerium, erschienen. Mit Recht hat der verdienstvolle Verfasser bei dieser Arbeit den Begriff „Verwaltung“ weit gefasst, und sich nicht etwa auf den inneren Verwaltungsdienst beschränkt, sondern auch die grossen Fragen des obersten Verwaltungssystemes sowie der Ausgestaltung der verschiedenen öffentlich-rechtlichen Beziehungen des Eisenbahnwesens mit in den Kreis seiner Erörterungen gezogen. Er hat in seiner Darstellung insbesondere

auf die Frage des Staats- oder Privatbahnsystemes in seiner jeweiligen konkreten Gestaltung, auf die Art und Weise der Regelung der Beziehungen des Eisenbahnwesens zu anderen verwandten Zweigen der Staatsverwaltung, dann auf die Entwickelung der aus dem staatlichen Hoheitsrechte fliessenden Oberaufsicht der letzteren über sämmtliche Eisenbahnen und ihre fortgesetzte Einflussnahme auf deren Verwaltung mittelst der ihr zustehenden Verordnungsgewalt Bezug genommen. Die Geschichte dieser gesammten Entwickelung ist um so mannigfaltiger und belehrender, als in Oesterreich - Ungarn — wie übrigens mehr oder weniger auch anderwärts — verschiedene grundsätzliche Systemwechsel im Eisenbahnwesen stattgefunden haben. Sie zerfällt danach naturgemäss in vier Hauptabschnitte, entsprechend den vier grossen, hinsichtlich des obersten Verwaltungssystemes verschiedenen Entwickelungsperioden: zuerst Privatbahnen; dann planmässiger Bau und Betrieb von Staatsbahnen; dann wieder Verkauf aller Staatsbahnen an die Privatunternehmung und Herrschaft des reinen Privatbahnsystemes; endlich wieder die Periode der Verstaatlichung von 1880 an. Wenige Jahre vorher hatte derselbe Prozess in Preussen begonnen; hier konnte er sehr viel rascher durchgeführt werden, als in Oesterreich-Ungarn; nach Verlauf weniger Jahre hatte der preussische Staat neun Zehntel aller Eisenbahnen der Monarchie in seiner Hand. Aber Vergleiche unter ganz verschiedenen thatsächlichen Verhältnissen sind kaum zulässig. In Oesterreich wird aller Voraussicht nach die Aktion der Verstaatlichung ruhig fortgesetzt werden. Infolge der durch die gebotene stete Rücksichtnahme auf die finanziellen Interessen des Staates, und nicht zum mindesten auch durch wiederholte parlamentarische Schwierigkeiten verursachten Verlangsamung des ganzen Verstaatlichungsprozesses dürfte jedoch diese Periode, wie bisher, so noch auf längere Zeit hinaus infolge des Fortbestandes eines grösseren Privatbahnkomplexes neben dem staatlichen Betriebsnetze das Bild des sogenannten „gemischten“ Systemes darbieten.

Die erste Periode des österreichischen Eisenbahnwesens reicht von dem ersten Beginne der Eisenbahnen im Jahre 1824 bis zum Jahre 1841. Sie ist dadurch charakterisirt, dass die Staatsgewalt während derselben die Errichtung und den Betrieb der Eisenbahnen, beherrscht durch die manchesterlichen Doktrinen jener Zeit, zwar im allgemeinen fördernd, aber unter ängstlicher Vermeidung jeder finanziellen Betheiligung des Staates, grundsätzlich mittelst Ertheilung von Konzessionen (Privilegien) der Privatunternehmung überliess. Aber schon gegen Schluss dieser Periode, von 1838 ab, machte sich ein Wandel in der prinzipiellen Auffassung der maassgebenden Regierungskreise über die geradezu umwälzende Bedeutung des neuen Verkehrsmittels für das gesammte öffentliche und private Leben, sowie namentlich auch für die grossen Verkehrsinteressen des Staates, und infolge dessen über das Bedürfniss einer direkten Einflussnahme der Staatsgewalt auf die Anlage und Ausgestaltung des heimischen Eisenbahnnetzes bemerkbar.

Als die erste unter allen Regierungen des europäischen Kontinents kam diejenige Oesterreichs in die Lage, zu dem entstehenden Eisenbahnwesen Stellung nehmen zu müssen, als der Professor der praktischen Geometrie am Polytechnischen Institute zu Wien, Franz Anton Ritter von Gerstner, am 29. Dezember 1823 bei dem königlich böhmischen Landespräsidium ein Majestätsgesuch wegen Verleihung einer Konzession für den Bau einer die Donau mit der Moldau zwischen Mauthhausen und Budweis verbindenden, mit Pferden zu betreibenden Holz- und Eisenbahn überreicht hatte. Schon damals wurde übrigens im Schoosse der Regierung eifrig erwogen, ob nicht dieser Bau vom Staate selbst in eigener Unternehmung auszuführen wäre, was die böhmische Landesregierung lebhaft befürwortete. Aber die Wiener obersten Hofstellen, sowohl die damals vom Grafen von Saurau geleitete k. k. vereinigte Hofkanzlei, wohin in Oesterreich das Eisenbahnwesen bis 1841 ressortirte, wie auch die die finanziellen Interessen vertretende k. k. allgemeine Hofkammer waren anderer Meinung; sie erachteten bei der Unsicherheit der vorgelegenen Rentabilitätsberechnungen und bei den prekären Lokal- und sonstigen Verhältnissen das Risiko dieses ganz neuen Unternehmens viel zu gross, als dass sich der Staat selbst auf dasselbe einlassen könnte. Nebenbei gesagt, haben damals ähnliche Auffassungen auch in Berlin, München usw. vorgeherrscht. Doch ging die österreichische Regierung, in der Ahnung der hohen Bedeutung der neuen Einrichtung, bei dem ersten Privilegiumsgesuch mit unbestreitbarer Liberalität vor; Expropriationsrecht, vollkommen freies Tarifirungsrecht wurden gewährt, von jedem staatlichen Heimfallsrechte Umgang genommen. Indess gerieth dieser Bahnbau, dessen Ausgaben die Voranschläge weit überstiegen, bald ins Stocken, ohne dass die Regierung sich einmischte. Nachdem 1832 noch ein weiteres, mit diesem fast völlig gleichlautendes Privilegium zur Erbauung einer die Donau mit dem Gmundener See zwischen Linz und Gmunden verbindenden Holz- und Eisenbahn an die k. k. privilegirte erste Eisenbahngesellschaft übertragen worden war, hatte diese protokollirte Aktiengesellschaft die ganze Budweis-Linz-Gmundener Pferdeeisenbahn in ihren Händen vereinigt. Leitung und Ausführung war dem Ritter von Gerstner und nach seinem Rücktritt Mathias Schönerer übertragen.

Am 15. April 1835 überreichte das Wechselhaus S. M. v. Rothschild ein Majestätsgesuch um ein Privilegium für die Errichtung einer Eisenbahn von Bochnia nach Wien, mit Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz und Troppau. Am 21. November ertheilte Kaiser Ferdinand dieses Privileg für die nach ihm genannte Kaiser Ferdinands - Nordbahn. Eifrige Förderer des Eisenbahnwesens zu dieser Zeit waren der Kanzler Graf Mittrowsky und der Hofkammerpräsident Ritter von Eichhof. Zugleich wurden Maassnahmen zum Schutze des Postregals gegenüber den Eisenbahnen ergriffen. Rothschild hatte erhebliche Mühe, die Erlaubniss zum Personentransport für die Eisenbahn durchzusetzen, ohne dass übermässige Entschädigungsansprüche von Staat, Posthaltern, Fuhrleuten, Wirthshäusern usw. die erste Eisenbahn im Keime zu ersticken drohten. Der Betrieb von Wien bis Brünn wurde successive in der Zeit vom 23. November 1837 bis zum 7. Juli 1839 eröffnet.

Da sich in dieser Zeit, angeregt durch die günstigen Ergebnisse der ersten englischen Eisenbahn zwischen Manchester und Liverpool, auf dem Kontinent plötzlich der Unternehmungsgeist stark auf die Errichtung von Eisenbahnen warf und zu diesem Zwecke eine Reihe von Aktiengesellschaften entstanden, ergab sich von selbst die Nothwendigkeit, in gewissem Maasse von Staatswegen Ordnung und System in die Sache zu bringen. Hieraus entstanden 1838, im gleichen Jahre wie das heute noch grundlegende preussische Eisenbahngesetz, die österreichischen Normativbestimmungen. Es sind darin für die Konzessionirung von Eisenbahnen Normen aufgestellt, welche, ungeachtet des Wandels der Anschauungen in so manchen wesentlichen Punkten, doch in ihren Grundlinien noch heute, nach mehr als 60 Jahren, für das Konzessionswesen der österreichischen Eisenbahnen maassgebend erscheinen. Charakteristisch ist dabei noch das schärfste Festhalten an dem Privatbahnsystem, obwohl sich in den maassgebenden Kreisen schon ein gründlicher Wandel der Ideen vorzubereiten begann. Es war ausgesprochen, dass Eisenbahnen sich nur für Privatregie eignen und daher Bau und Betrieb nur Privaten aus eigenen Mitteln zu überlassen sei; die Staatsverwaltung begab sich jedes entscheidenden Einflusses auf die Bestimmung, welche Eisenbahnen in der österreichischen Monarchie und in welcher Ordnung und Reihenfolge dieselben nach Maassgabe ihrer relativen kommerziellen, sozialen und militärischen Wichtigkeit ausgeführt werden sollten. Indess befürworteten schon 1837 der Eisenbahnreferent der Hofkanzlei, Freiherr von Drossdik, und Kanzler Graf Mittrowsky in gewissem Maasse Uebergang zum Staatsbahnsystem. Ein Unfall auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei der Eröffnungsfahrt nach Brünn regte den Erlass eines allgemeinen Eisenbahnpolizeigesetzes an, welches jedoch in der ersten, bis zum Schlusse des Jahres 1841 reichenden Periode nicht mehr zustande kam.

Bis dahin hatten verschiedene Berathungen über die grössere Einflussnahme und Bethätigung des Staates auf dem Eisenbahngebiete stattgefunden. Die allgemeine Hofkammer befand sich damals bereits unter der Leitung des Freiherrn von Kübeck, der gegenüber dem Kaiser die bisherigen Grundsätze des Konzessionswesens einer freimüthigen Kritik unterzog und bald auf die weitere Entwickelung des Eisenbahnwesens der Monarchie entscheidenden Einfluss gewann. Auch militärische Gesichtspunkte und ein Gutachten des Hofkriegsrathes wirkten zur Verstaatlichung mit. Unmittelbaren Anlass gab schliesslich das Ansuchen der Privatbahnunternehmungen um Staatshilfe. Nach dem ersten Gründungsfieber hatte sich ein starker Rückschlag geltend gemacht; nun mangelte es den Eisenbahnunternehmungen an Kräften und Kapitalien, so dass sie wegen des Weiterbaues in Verlegenheit kamen. Baron Kübeck erklärte es unter gewissen Bedingungen für möglich und gedeihlich, den Aktionären für ihre baar eingezahlten Summen eine 4 % Rente zu garantiren, wollte aber vor allem auch Garantien gegen die Börsenspekulation und Uebervortheilung des Staates schaffen. Genauere Erhebungen liessen thatsächlich eine staatliche Hilfsaktion für die bestehenden Bahnen nicht angebracht erscheinen. Aber ein systematischer Eisenbahnbau drängte sich immer mehr auf. So wurde mittelst kaiserlichem Handschreiben vom 23. Dezember 1841 zum ersten Male das Staatsbahnsystem in Oesterreich zur Geltung gebracht. Als oberstes Verwaltungsprinzip wurde erklärt, dass künftighin Staats- und Privatbahnen bestehen sollen, und zwar, dass als Staatsbahnen diejenigen für die Staatsinteressen wichtigsten Bahnen zu gelten haben, welche vom Kaiser als solche bezeichnet werden. Es wurde der planmässige Ausbau der grossen, den allgemeinen Verkehrsinteressen dienenden Hauptbahnen direkt durch den Staat proklamirt, ohne die fernere Konzessionirung auch von Privatbahnunternehmungen auszuschliessen. Zugleich erfolgte die allmähliche Einlösung des grössten Theiles der in der Richtung der als Staatsbahnen erklärten Hauptlinien bereits ausgebauten Privatbahnen; von 1850 ab ging auch der Betrieb auf diesen Hauptlinien in Staatshände über. Im Jahre 1842 wurde die Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen unter Kübeck's Leitung geschaffen. Man rühmte dieser ersten Organisation des Staatseisenbahnbaues in Oesterreich eine grosse Einfachheit nach, welcher hauptsächlich das so rasche Gelingen des ganzen Werkes zu danken gewesen sei. Das Polizeigesetz und die Organisirung des staatlichen Eisenbahnaufsichtsdienstes auf Grund desselben kamen übrigens nach verschiedenen gescheiterten Anläufen erst 1847 zustande. Inzwischen hatte 1845 die Staatsbahnaktion insofern den Höhepunkt erreicht, als auf Antrag Kübeck's ein kaiserliches Kabinetsschreiben alle weiteren Konzessionsertheilungen für Privatbahnen sistirte, bis die Hauptlinien der Staatseisenbahnen hergestellt sein würden, was muthmaasslich 1850 der Fall sein sollte. Die politischen Ereignisse der Jahre 1848/49 wirkten natürlich auch auf die Eisenbahnverwaltung ein, brachten aber vorerst keinen Wechsel in den leitenden Ideen. An der Spitze des neu errichteten Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten lag fortan dem Ritter Karl von Bruck die Leitung des Eisenbahnwesens ob, der im nächsten Decennium auch als Finanzminister maassgebenden Einfluss auf das Verkehrsleben gehabt hat. Erwähnung aus dieser Periode verdient der 1848 erfolgte Beitritt der österreichischen Staatsbahnen zu dem 1847 gegründeten Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen, von dem Buschman in seinem Werke sagt, dass er „rasche Ausbreitung gewinnend, im Laufe der folgenden Zeiten bis zum heutigen Tage um die die Schaffung und Pflege direkten Verkehrsbeziehungen erst ermöglichende einheitliche Entwickelung und Ausgestaltung der Bau- und Betriebseinrichtungen des gesammten mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes so überaus hohe und unvergängliche Verdienste erwarb." Schon 1849 wurde das erste Mal eine Generalversammlung des Vereins in Wien abgehalten. Ende 1851 ward in Oesterreich unter Handelsminister von Baumgartner eine neue Eisenbahnbetriebsordnung und Regelung des staatlichen Eisenbahnaufsichtsdienstes auf Grund derselben geschaffen, im folgenden Jahre wurde der öffentliche Baudienst reorganisirt usw. Ueberhaupt erfolgte nach 1848 ein sich geradezu überstürzender Wechsel von Organisationen und Reorganisationen, der keine auch nur halbwegs ausreifen liess.

Nach der am 1. Oktober 1853 bewirkten Einlösung der Wien-Gloggnitzer Bahn und mit der Vollendung des Bahnbaues über den Semmering im Sommer 1854 befand sich das damalige Staatsbahnsystem in Oesterreich in seinem Zenith. Mit Ausnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Wien-Raaber Bahn waren sämmtliche, dem öffentlichen Verkehr übergebene Lokomotivbahnen, bei einem Gesammtnetze von 2 143 km, mit 1 667 km im Besitze des Staates; im Bau begriffen waren noch fast 1 000 km Staatsbahnen, genehmigt weitere 355 km. Nun trat die entscheidende Wendung ein. Wesentlich aus finanziellen Gründen, bei verschlechterten Staatsfinanzen, hatte der Bahnbau in Oesterreich verlangsamt werden müssen, Oesterreich war von anderen Ländern überflügelt worden; im Jahre 1852 war die Ausdehnung der Eisenbahnen in Deutschland schon fast dreimal und in Frankreich doppelt so gross als in Oesterreich. Man stellte deshalb 1853 einen neuen umfassenden Plan für ein erweitertes, sowohl den strategischen wie den nationalökonomischen und handelspolitischen Interessen des Reiches Rechnung tragendes Eisenbahnnetz, mit dem bereits vorhandenen in der Gesammtausdehnung von etwa 9 400 km auf. Es sollte alle Länder gleich berücksichtigen, und, abgesehen von einer Reihe von Nebenlinien, mittelst dreier paralleler Hauptlinien von Westen nach Osten und mittelst ebenso vieler Linien von Süden nach Norden Oesterreich durchschneiden. Dieser Aufgabe war der Staatsschatz allein nicht gewachsen; es wurde also wieder vermehrte Zulassung der Privatunternehmung beschlossen und ein neues Eisenbahnkonzessionsgesetz vom 8. September 1854 erlassen, welches noch heute in Geltung ist.

So wurde die dritte, wieder mehr zum Privatbahnsystem übergehende Periode des österreichischen Eisenbahnwesens inaugurirt. Zum jähen und vollständigen Bruche mit dem bisherigen System erweiterte sich diese Aenderung der staatlichen Eisenbahnpolitik durch den fast zu gleicher Zeit, aber völlig unabhängig, aus höheren finanzpolitischen Rücksichten eingeleiteten und bis 1858 fortgesetzten Verkauf der sämmtlichen Staatsbahnen an grosse, theilweise von französischen Kapitalisten gebildete Aktiengesellschaften. Freiherr v. Buschman führt aus, wie diese folgenschwere Maassnahme nicht vom Gesichtspunkte einer vorbedachten und einheitlichen verkehrspolitischen Aktion aufgefasst werden, sondern vielmehr grossentheils auf andere, ausserhalb der staatlichen Verkehrspolitik gelegene, unter dem Drange der damaligen Zeitverhältnisse gereifte Pläne finanzpolitischer Natur zurückzuführen sind. Oesterreich war eben seit 1848/49 in gesteigerter finanzieller Verlegenheit, und die nothwendigen Ersparungen waren es u. a. auch, weshalb nach Beendigung des italienischen Feldzuges im Jahre 1859 das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten aufgelöst und der Uebergang der Eisenbahnangelegenheiten an das Finanzministerium beschlossen wurde.

Die dritte Periode hat sich sonach zur Herrschaft des reinen Privatbahnsystemes gestaltet, aber sie hat verhältnissmässig die grösste räumliche Ausbreitung des österreichischen Eisenbahnnetzes gebracht; indess war das Privatbahnsystem verbunden mit den verschiedensten Formen finanzieller Betheiligung des Staates, und zwar nicht zum Vortheil desselben. In dieser Periode wurden nach Wiedererwachen des Unternehmungsgeistes 1864 und besonders in der Spekulationsperiode vor 1873, hauptsächlich der Initiative der privaten Spekulation folgend, und mithin nicht mehr nach einem bestimmten, staatlich festgehaltenen Plane, eine grosse Reihe von Privatbahnen konzessionirt, darunter eine bedeutende Zahl zum Theil staatlich garantirter Bahnen, mit der ausgesprochenen, der damaligen Zeitströmung Rechnung tragenden Absicht, in denselben den schon bestehenden Hauptbahnen Konkurrenzlinien entstehen zu lassen. Vom Verwaltungsstandpunkte zeigt diese Periode nach einer kurzen Zeit tieferer Depression der oberhoheitlichen Macht der Staatsgewalt gegenüber den neugebildeten grossen Privatbahngesellschaften, äusser-

lich veranlasst durch die Nothwendigkeit staatlichen Einschreitens gegenüber zu Tage getretenen grellen Auswüchsen der rein privatwirthschaftlichen Verwaltungsform, das allmähliche Wiedererwachen und Erstarken des staatlichen Einflusses auf die Privatbahnen; vom Jahre 1874 angefangen aber nebstdem auch, als nach der grossen wirthschaftlichen Krise von 1873 die ungünstigen Ergebnisse der Konzessions- und Garantiepraxis der früheren Jahre immer klarer zu Tage traten, die langsame Wiederaufaufnahme der Staatsbahnidee, aber noch nicht als eine grundsätzliche Aenderung der Eisenbahnpolitik, sondern vorerst nur in der Form von Nothstandsbauten und als Sanirungsmaassregel für nothleidend gewordene Privatbahnunternehmungen. Mit dem sogenannten Sequestrationsgesetz von 1877 wurde angebahnt, dass der Staat solche garantirte Bahnen, welche nicht einmal die Betriebskosten decken, oder fünf Jahre lang mehr als die Hälfte des garantirten Reinerträgnisses in Anspruch nahmen, selbst in Betrieb nehmen kann.

Die vierte, 1880 beginnende Periode in der österreichischen Eisenbahngeschichte steht natürlich am deutlichsten vor aller Augen und wir können uns deshalb hierüber kurz fassen. Sie wurde eingeleitet durch die am 30. Dezember 1879 auf Grund des Sequestrationsgesetzes verfügte Uebernahme der Kronprinz Rudolfbahn in den Staatsbetrieb; damit und mit dem Gesetz von 1880 über den Ausbau der 1884 eröffneten Arlbergbahn auf Staatskosten wird diese Periode durch die neuerliche Bildung eines umfassenden staatlichen Betriebsnetzes und durch die Wiederaufnahme der Verstaatlichung im grossen Stile charakterisirt. Es folgte der Erwerb der Kaiserin Elisabethbahn, der Vorarlbergbahn, der Erzherzog Albrechtbahn, der mährischen Grenzbahn usw., die Schaffung eines östlichen Staatsbahnnetzes mit der galizischen Transversalbahn, die Uebernahme der Kaiser Franz Josephbahn, der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Bahn, so dass am Schluss des Jahres 1895 das Betriebsnetz des österreichischen Staates eine Gesammtausdehnung von 8 902 km aufwies. Anfang 1896 wurde ein eigenes Eisenbahnministerium geschaffen und an dessen Spitze Feldmarschallleutnant Freiherr v. Guttenberg gestellt, welcher als ehemaliger langjähriger Chef des Eisenbahnbüreaus des Generalstabes tüchtige Kenntniss des Eisenbahndienstes nach allen Richtungen besass. Zugleich ward ein neues Organisationsstatut der staatlichen Eisenbahnverwaltung aufgestellt. „Aus den Enunciationen der Regierung seit dem Beginn dieser Periode kann wohl geschlossen werden, dass die staatliche Eisenbahnpolitik sich bis auf den heutigen Tag die allmähliche Ueberführung der noch bestehenden Privatbahnen in den Staatsbetrieb, insbesondere nach Maassgabe des Heranrückens der konzessionsmässigen Einlösungs- und Heimfallstermine, unentwegt zum Ziele setzt, und daher ihrerseits an der allmählichen Durchführung der Idee des reinen Staatsbahnsystemes festhält" — so sagt das Jubiläumswerk. Es ist selbstverständlich, dass der Verfasser zum Schluss mit hoher Befriedigung die Leistungen rühmt, welche sein Vaterland auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens aufzuweisen hat. Sind dort mehr Schwankungen, Missgriffe und Verluste zu verzeichnen, als anderwärts, so hängt das mit den politischen Verhältnissen, mit der allgemeinen Geschichte Oesterreich-Ungarns zusammen, welches sich durch schlimmere Komplikationen und Kämpfe durcharbeiten musste und tapfer durchgearbeitet hat. In diesem Sinne stimmen wir mit dem Verfasser des hier besprochenen hochinteressanten Abschnittes des Jubiläumswerkes voll und freudig überein, wenn er nach Charakterisirung der Anfangsära des österreichischen Eisenbahnwesens schreibt:

„Man wird ohne weiteres zugeben müssen, dass auch in den folgenden Perioden, während welcher das Reich von so vielen schweren Heimsuchungen betroffen wurde, das Staatswesen an chronischen Gebahrungsdeficiten krankte und der ganze staatliche Organismus nur mühsam arbeitete, es doch den ernsten Bemühungen der leitenden Staatsmänner, wenn auch unter schweren Opfern des Staates, gelang, dieses für das Gedeihen aller Zweige der Volkswirthschaft längst unentbehrlich gewordene Verkehrsmittel mit verhältnissmässig geringen Unterbrechungen zu einer grossartigen Entfaltung zu bringen."

Nachrichten.

Deutschland.

— Für das preussisch-hessische Staatseisenbahnnetz sind neue Ausführungsbestimmungen für die **Abfertigung von Gütern aller Art** erlassen, welche **zur Beförderung als Gepäck ohne Lösung von Fahrkarten** aufgegeben werden. Nach denselben können mit Schnell- und Personenzügen von und nach allen denjenigen Stationen des preussisch-hessischen Staatseisenbahnnetzes, welche für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet sind, geeignete Güter als Gepäck ohne Fahrkarten abgefertigt werden. Die Gepäckfracht beträgt für je 10 km und 10 kg 5 ₰, jedoch wird ein Mindestgewicht von 20 kg zu Grunde gelegt. Als Mindestbetrag der Fracht ist, wenn die Beförderung in gewöhnlichen Personenzügen erfolgt, der Betrag von 50 ₰, bei der verlangten Beförderung in Schnellzügen, auch wenn sie nur streckenweise erfolgt, der Betrag von 1 ℳ zu erheben. Ausgeschlossen von der Benutzung sind allgemein die D- und L-Züge. Ueber Stationen mit getrennten Personenbahnhöfen darf eine direkte Abfertigung des ohne Fahrkartenlösung aufgegebenen Gepäcks nicht stattfinden.

— **Die Arbeiterfahrkarten im preussischen Abgeordnetenhause.** Unter den von der freikonservativen Partei vorgeschlagenen Maassregeln gegen die Leutenoth befand sich auch ein Vorschlag auf „Einschränkung des bisherigen Verfahrens, den Arbeitsmarkt durch Gewährung von besonderen Tarifverbilligungen auf weite Entfernungen zum Nachtheil der Landwirthschaft künstlich zu verschieben." Diese Resolution gelangte am 3. Mai im preussischen Abgeordnetenhause zur Verhandlung und wurde schliesslich mit allen gegen die freisinnigen und einige nationalliberale Stimmen angenommen. Im Auftrage des am Erscheinen verhinderten Ministers Thielen gab der Wirkliche Geheime Oberregierungsrath von der Leyen die Erklärung ab, „dass die Regierung gewillt ist, die Frage zu erwägen, ob sich eine Einschränkung der Arbeiterfahrkarten empfiehlt, insofern als solche Karten über eine bestimmte Grenze nicht mehr ausgegeben werden. Die Untersuchungen sind im Gange, sie lassen sich aber nicht so beschleunigen, weil bei dieser Frage auch andere als landwirthschaftliche Interessen zu berücksichtigen sind. . . Es handelt sich fast immer nur um Arbeiter, die vorübergehend in grossen Städten beschäftigt werden und später wieder in ihre Heimath zurückkehren. Wollte man derartige Reisen verhindern, so würde man dadurch mitunter wesentliche Interessen schädigen. Die Regierung wird ihre Erwägungen fortsetzen; es wird sich aber nicht verhindern lassen, dass auch gewisse Ausnahmen für grössere Entfernungen bestehen bleiben. Vielleicht wird es sich ermöglichen lassen, eine schärfere Kontrole auszuüben, damit kein Missbrauch mit den billigen Karten getrieben wird. Was die Beförderung von Arbeitern in Gesellschaftswagen betrifft, so stehen sich da die Verhältnisse vom Osten und Westen gegenüber. Der Westen z. B. kann die Sachsengänger nicht entbehren. Ich hoffe aber, dass die Erwägungen ein befriedigendes Resultat zeitigen werden."

Für die Resolution sprach der konservative Abgeordnete v. Mendel-Steinfels: Die moderne Verkehrsentwickelung habe eine künstliche Verschiebung des Arbeitsmarktes zur Folge gehabt; an der einen Stelle begegne man einem Ueberangebot von Arbeitskräften, auf der anderen Seite herrsche Arbeitermangel. Diese Missstände zu beseitigen, dazu sei der mächtigste Mann in Preussen, der Eisenbahnminister, sehr wohl in der Lage. Im Kreise Merseburg seien in der letzten Zeit allein 24 396 Arbeiterinnen ausgewandert, um der Industrie Dienste zu leisten, und alles Leute, die auf dem Lande gross geworden sind und deren Erziehung den Landgemeinden viel Geld gekostet hat. Der Abg. von Mendel-Steinfels erklärte sich nicht gegen die billigen Arbeiterfahrkarten, die die Arbeiter nach Feierabend wieder in die gesunde Landluft zurückführen,

sondern nur gegen diejenigen Arbeiterfahrkarten, die die Abwanderung vom Lande erleichtern. Die Arbeiter haben in der Stadt ungesunde Wohnungen, sie fallen der Sozialdemokratie oder noch Schlimmerem in die Hände. Die konservative Partei habe ein Interesse an der Prosperität und der Existenzfähigkeit der Menschen auf dem Lande und wünsche nicht, dass die Eisenbahnverwaltung in einem falsch verstandenen Humanitätsgefühl zu weit geht. Gegenüber dem freisinnigen Abg. Dr. Barth, der gesagt hatte, dass die Eisenbahnverwaltung lediglich Transportpolitik und nicht Agrarpolitik zu treiben habe, äusserte der Abg. von Mendel-Steinfels, dass eine Staatsbahn nicht allein Transportpolitik treiben, sondern auch der Gesammtheit des Staates dienen müsse. Diese Gesammtheit werde aber geschädigt, wenn der Arbeiter in der grossen Stadt seine Kraft verbrauche und dann als Invalide auf das Land zurückkomme und sich dort unterhalten lasse.

Für die Arbeiterfahrkarten trat der Abg. Wetekamp von der freisinnigen Volkspartei ein, indem er ausführte: „Das System der Arbeiterfahrkarten hat sich bewährt, die Ausstellungen, die die rechte Seite immer dagegen erhebt, sind durchaus unbegründet. Namentlich wird dadurch keine ins Gewicht fallende Mehrbelastung der kleinen Gemeinden hervorgerufen. Für die besser gestellten Klassen gibt es ja weit mehr Vergünstigungen auf der Bahn, z. B. die Rückfahrtkarten, Rundreisebillets, Saisonkarten u. dgl. Diese Vergünstigungen wollen Sie nicht aufheben, wohl aber die geringen Vergünstigungen, deren sich die Arbeiter erfreuen. Wenn Sie das Rechtsbewusstsein im Volke stärken wollen, dann nehmen Sie dem Arbeiter nicht die Möglichkeit, seine Arbeitskraft dort zu verkaufen, wo sie ihm am besten bezahlt wird. Durch hohe Tarife werden Sie ohnehin Ihren Zweck nicht erreichen, denn die hohen Tarife haben bisher noch keinen Arbeiter von der Auswanderung nach Amerika abgehalten.“

— **Die Kanalkommission des preussischen Abgeordnetenhauses** trat am 1. d. Mts. in die Berathung der technischen Fragen ein, die sich ziemlich umfangreich gestaltete, ohne eisenbahnliches Interesse zu bieten. Die Kommission hofft, ihre Arbeiten bis zu den Pfingstferien zu Ende zu führen, die vom 19.—30. d. Mts. dauern werden.

Dem Vernehmen nach haben sich die Aussichten auf die Annahme der Mittellandkanalvorlage erheblich gebessert.

— Nachdem die Entscheidung über die neuen **Bahnhofsbauten in Hamburg** bekannt geworden ist, war namentlich in jenen Strassen, die dem neuen Centralbahnhofe am nächsten liegen, eine ganz aussergewöhnlich rasche und plötzliche Steigerung der Grund- und Häuserpreise zu beobachten, auch wurden bereits grosse Verkäufe zu sehr hohen Preisen abgeschlossen. Selbstverständlich ist die Werthsteigerung geringer, je weiter die betreffenden Häuser von dem neuen Centralbahnhofe liegen. Aber wenn sich ermitteln liesse, um welche Beträge die nächstgelegenen Häuser und Plätze in die Höhe gegangen sind, würde man sicherlich zu dem merkwürdigen Ergebniss kommen, dass Hamburg als Staat betrachtet, aus den neuen Bahnhofsbauten ungleich grössere Vortheile zieht, als es Opfer dafür gebracht hat.

Eine zusammenfassende Darstellung der Umgestaltung der Hamburger Eisenbahnanlagen auf Grund amtlicher Vorlagen mit vier Plänen unter Hinzufügung der Bürgerschaftsverhandlungen vom 5. April d. J. ist von der Expedition des „Hamburger Correspondenten“ herausgegeben worden und von dort für den Preis von 30 ₰ zu beziehen.

— Auf der von der Firma Siemens & Halske in Gross-Lichterfelde b. Berlin angelegten **Versuchsstrecke für die Einführung des elektrischen Betriebes bei Vollbahnen** werden in dieser Woche die ersten Probefahrten stattfinden. Zu diesem Zwecke hat die Firma — wie die „B. N. N.“ melden — einen neuen Motorwagen von ganz besonderer Grösse und Schwere erbauen lassen, der imstande ist, eine grössere Anzahl von Eisenbahnwagen fortzubewegen. Die Gleisanlage der Versuchsstrecke, die sich durch die ganze Teltower Chaussee von der Zehlendorfer Strasse bis zu den Schiessständen der Kadetten hinzieht, besteht aus drei Schienen und kann daher von schmal- und weitspurigen Zügen befahren werden. Die Zuführung des elektrischen Stromes in die oberirdische Drahtleitung geschieht durch Akkumulatoren, die in einem eigens zu diesem Zwecke an der Teltower Chaussee errichteten Depot aufgestellt worden sind und von dem Kraftwerk in der Berliner Strasse gespeist werden. Eine direkte Stromzuführung findet deshalb nicht statt, weil der für die Versuchsstrecke erforderliche Strom eine Spannung von 8000 Volt haben muss. Aus diesem Grunde ist auch, um Unglücksfälle zu verhüten, unterhalb der Drähte ein Schutznetz angebracht worden. Da vor einiger Zeit die Leitungsdrähte von diebischer Hand abgeschnitten worden sind, so werden sie schon seit einiger Zeit beständig mit einem Strome von ziemlicher Stärke, die aber nicht tödtlich wirkt, geladen.

— Am 1. d. Mts. wurde die 3,3 km lange schmalspurige **Nebenbahnstrecke Niederpleis-Siegburg** der Brölthaler Eisenbahn mit den Stationen Siegburg-Mülldorf und Siegburg dem Betriebe übergeben.

— Das Geschäft der **Westdeutschen Eisenbahngesellschaft** in Köln a. Rh. hat sich im Jahre 1898, wie aus dem Bericht des Vorstandes zu entnehmen ist, befriedigend weiter entwickelt. Im Betriebe waren 128 km Pachtlinien, welche Eigenthum der Kreise Bergheim, Euskirchen und Gummersbach sind, und 90 km eigene Linien. Im Bau begriffen sind 32 km normalspurige und 56 km meterspurige Nebenbahnen, ferner 15 km normalspurige und 62 km meterspurige Kleinbahnen. Der Aufsichtsrath beantragt die Auszahlung einer Dividende an die Aktionäre in Höhe von 4 %.

— **Eisenberg-Crossener Bahn.** Die Dividende für das Jahr 1898 beträgt 5 %.

— Die **Einrichtung für elektrische Streckenblockirung** ist nach dem Stande vom 1. d. Mts. auf folgenden **württembergischen Bahnstrecken** im Betriebe: Bretten-Stuttgart Nordbahnhof und Hauptbahnhof-Plochingen, Stuttgart Nordbahnhof-Westbahnhof, Stuttgart Hauptbahnhof-Westbahnhof, Kornwestheim-Münster-Untertürkheim, Cannstatt-Waiblingen, Untertürkheim-Einmündung Remsbahn, Nordheim-Heilbronn Rangirbahnhof und Hauptbahnhof.

Die württembergische Eisenbahnverwaltung beabsichtigt mit dieser Einrichtung, welche bekanntlich unter den Maassnahmen zur Verhütung von Unfällen auf Eisenbahnen eine Hauptrolle spielt, indem sie die Züge auf stark in Anspruch genommenen Bahnlinien gegen das Aufstossen von in der gleichen Richtung fahrenden Zügen möglichst sichert, weitere Strecken in nächster Zeit auszustatten.

— Bei der **sächsischen Staatseisenbahnverwaltung** ist wiederholt das Bedürfniss hervorgetreten, einen **ärztlichen Rathgeber** zur Seite zu haben, der ihr zur sachverständigen Behandlung der mannigfachen die Eisenbahnverwaltung berührenden sanitären Fragen, zur Erstattung von Obergutachten, zur Meinungsäusserung in Angelegenheiten der Bahn- und Kassenärzte usw. zur Verfügung steht und dem einschlägigen Stoffe seine fortgesetzte Aufmerksamkeit zuwendet. Demzufolge ist, wie uns von zuständiger Seite mitgetheilt wird, bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen das Amt eines ständigen Vertrauensarztes begründet und als solcher ein namhafter Dresdener Arzt, welcher schon bisher in einzelnen Fällen mit der Bearbeitung eisenbahnhygienischer Angelegenheiten beauftragt war und auf diesem Gebiete mit Erfolg thätig gewesen ist, bestellt worden.

— **Sonderzüge nach Dresden während der Pfingstfeiertage.** Die sächsische Staatseisenbahnverwaltung hat seit einer langen Reihe von Jahren zum Pfingstfeste Sonderzüge mit besonders ermässigten Fahrpreisen vom Erzgebirge, Vogtlande und aus der Lausitz nach der Residenzstadt Dresden verkehren lassen. Die Aufrechterhaltung dieser Einrichtung war schon in den letzten Jahren mit immer grösseren Schwierigkeiten verknüpft und die Verwaltung hat sich nunmehr veranlasst gesehen, diese Sonderzüge nicht wieder einzulegen. Die Gründe liegen nahe. Der rapid gestiegene Pfingstverkehr erfordert an sich die Anspannung aller Kräfte, um diesen Verkehr pünktlich und unter voller Wahrung der Betriebssicherheit abzuwickeln. Ihn durch besondere Ermässigungen noch künstlich zu steigern, lässt sich aber dem gegenüber nicht mehr rechtfertigen. Dazu kommt aber, dass nach den neuerdings getroffenen Bestimmungen über die Dienstdauer des Personals die Verwaltung alles vermeiden muss, was schliesslich wieder zu einer unzulässigen Anspannung des Personals führen müsste.

— **Die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft vor dem badischen Landtag.** In der Mittwochsitzung der Zweiten badischen Kammer kam die Interpellation der Abgg. Fieser und Genossen, die mit der Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn und der Einrichtung einer preussisch-hessischen Betriebs- und Finanzgemeinschaft zusammenhängenden Mindereinnahmen aus dem badischen Eisenbahnbetrieb betreffend, zur Verhandlung. Minister v. Brauer gab namens der badischen Regierung eine Erklärung ab, der wir nachstehend die wichtigsten Stellen entnehmen:

„. . . Die Herren Interpellanten sind, wie ich mir wohl gedacht habe und wie aus der Begründung hervorgeht, von der Sorge um die Erhaltung der Unabhängigkeit unserer Eisenbahnen beseelt, und eben diese Sorge zerstreut zu sehen, darf

ich wohl als den eigentlichen Zweck ihrer Anfrage betrachten. Die Verhandlungen haben in der That recht lange Zeit in Anspruch genommen; sie sind von beiden Seiten, und besonders von der unsrigen, mit einer gewissen Zähigkeit geführt worden; sie haben aber schliesslich zu einem befriedigenden Ergebnisse geführt. Die ursprünglichen preussischen Vorschläge aber, — darin hat der Herr Abg. Fieser ganz Recht gehabt, diese ursprünglichen preussischen Vorschläge, die uns einen Verkehrswerth von etwa 950 000 ℳ. entziehen wollten, erschienen uns allerdings zu hoch; wir haben sie rundweg abgelehnt, weil sie nach unserer Ansicht über den Rahmen dessen hinausgingen, was man billiger Weise von uns verlangen konnte. Aber auch unsere ursprünglichen Anerbietungen — wir wollten zunächst nur einen Verkehrswerth von etwa 330 000 ℳ. cediren — trugen, wie ich offen bekennen kann, den thatsächlichen Verhältnissen nicht genügend Rechnung. Nachdem man sich dann aber, nach ziemlich schwierigen Verhandlungen allerdings, auf ungefähr die Mitte beider Summen geeinigt hatte, werden wir jetzt zugeben müssen, dass wir bei diesen ganzen Verhandlungen von allen betheiligten Eisenbahnverwaltungen nur loyal behandelt worden sind, dass man uns keine unbilligen oder übertriebenen Forderungen aufbürdete, und dass wir sonach alle Ursache haben, mit dem Ergebnisse zufrieden zu sein.

Was ist denn überhaupt das praktische Ergebniss dieser Verhandlungen, die so viel Staub aufgewirbelt haben? Das praktische Ergebniss ist lediglich dieses, dass die Reineinnahmen unseres Antheiles an der Main-Neckarbahn — die badischen Bahnen kommen dabei fast gar nicht in Betracht — um einige hunderttausend Mark, ich will einmal sagen, um 500 000 ℳ., zurückbleiben werden gegen die letzten Jahre, oder mit anderen Worten: Das badische bei der Main-Neckarbahn angelegte Kapital wird sich in Zukunft vielleicht nur zu 9 %, möglicherweise nur zu 8,5 % rentiren. Das ist immerhin ein Zinsfuss, von dem ich nur wünschen möchte, dass alle badischen Bahnen eine solch angenehme Rente uns abwürfen. Jedenfalls kann eine derartige Herabsetzung unserer Rente bei der Main-Neckarbahn für uns unmöglich Anlass sein, die Selbständigkeit unserer Staatsbahnen aufzugeben."

Der Minister betonte weiter, Gottlob bestehe keine Möglichkeit von dem Vertrage zurückzutreten.

„Dessen bin ich sehr froh, denn wir haben durchaus keine Garantie dafür, dass, wenn wir heute wieder verhandeln müssten, wir noch einmal solch relativ günstige Bedingungen würden erlangen können." . . .

„. . . Ich habe damit die Interpellation, wie ich glaube, erschöpfend beantwortet, und es erübrigt mir nur noch auf das einzugehen, was der Herr Abg. Fieser gesagt hat bezüglich einer möglichen Gefahr für die Selbständigkeit unserer Staatsbahnen. Ich kann auch in dieser Beziehung lediglich das wiederholen, was ich im Dezember 1897 schon gesagt habe. Es haben niemals Verhandlungen mit Preussen wegen Aufnahme in die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft stattgefunden. Es bestand bei der grossherzoglichen Regierung niemals die Absicht, und sie besteht auch heute nicht, die Selbständigkeit der badischen Bahnen aufzugeben; es ist aber auch von Preussen niemals der leiseste Versuch, weder direkt, noch indirekt, weder durch Worte noch durch Handlungen gemacht worden, diese unsere Selbstständigkeit anzutasten. Alle dem entgegenstehenden Behauptungen sind unrichtig! Wenn trotz dieser meiner bündigen Erklärung, die ich schon vor anderthalb Jahren abgegeben habe, und die ich heute wiederhole, und trotz der analogen Erklärungen, die kürzlich erst meine Herren Ministerkollegen in München und in Stuttgart abgegeben haben, immer wieder in der Presse diese falschen allarmirenden Gerüchte auftauchen, so ist dies zwar sehr bedauerlich, aber nicht ganz unerklärlich; denn Sie müssen sich eines veranschaulichen — der Herr Abg. Fieser hat schon darauf hingewiesen —, die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft hat sich für beide Theile, für Preussen wie für Hessen, als durchaus zweckmässig, nützlich und lebensfähig erwiesen. Hessen insbesondere hat finanziell zweifellos ein recht gutes Geschäft bei dieser Sache gemacht. Eben wegen dieses günstigen Ergebnisses nun ertönen in der Presse von Zeit zu Zeit die Lockrufe derer, die uns gern in diese Gemeinschaft hineintreiben möchten und die Unkenrufe jener, die das verhindern möchten, und so ist der Presserörterungen kein Ende. Die Lockrufe und die Unkenrufe sind aber ganz überflüssig, denn wir denken nicht daran, an unserem Rechtszustand irgend etwas zu ändern. . . .

Ich rede dabei natürlich nur von der Gegenwart oder von den nächsten Jahrzehnten, die sich übersehen lassen. Ich bin kein Prophet, ich weiss nicht, wie die Welt und die Eisenbahnen, und speziell Deutschland und die deutschen Eisenbahnen in 50, 60 oder 70 Jahren aussehen werden. Ich kann mir wohl denken, dass im Laufe der nächsten Jahrzehnte der Reichsgedanke einmal wieder derartig erstarkt, oder dass die wirthschaftliche Entwickelung unseres Vaterlandes, insbesondere die zunehmende Betheiligung Deutschlands am internationalen Welthandel mit einer so elementaren Kraft zu einer Centralisirung der Eisenbahnen unter der Oberleitung des Reiches hinführt, dass dem ein Einzelwille kaum wird widerstehen können. Immerhin wird es sich meines Erachtens dabei um das Reich handeln müssen und nicht um Preussen, was nicht dasselbe ist, und um ein gleichartiges vertragsmässiges Zusammenfassen aller deutschen Eisenbahnen ohne alle Ausnahme unter der Oberleitung des Reiches . . . Für jetzt aber wiederhole ich: Die Selbständigkeit unserer badischen Eisenbahnen ist nicht bedroht und füge hinzu, sie kann gar nicht durch Maassnahmen anderer Bahnverwaltungen derart bedroht werden, dass wir dadurch veranlasst werden könnten, die Selbständigkeit unserer Bahnen aufzugeben, wir wollen an dieser vielmehr unbedingt festhalten."

— **Gefährdung eines Eisenbahnzuges durch einen Blitzstrahl.** Als am 1. d. Mts. der Vormittagszug der Strecke Thorn-Insterburg in die Nähe der Station Biessellen gelangt war, fuhr nach einer Meldung des „B. T." ein Blitzstrahl eines starken Gewitters zwischen Tender und Packwagen auf den Schienenstrang. Der Eisenbahnzug erhielt einen so starken Stoss, dass die Reisenden von ihren Sitzen geschleudert wurden. Sofortiges Halten ergab, dass am Zuge nichts beschädigt war, dagegen war der Erdboden aufgerissen, auch die Leitungsdrähte waren zerstört.

— **Zur Verminderung des Schreibwerks bei den Eisenbahnen.** Gegen das Ende des vorigen Jahres erliess die königliche Eisenbahndirektion zu Altona eine Verfügung an ihre Beamten, der zufolge nach Möglichkeit auf eine Einschränkung des Schreibwerks hingearbeitet werden solle. Ueber den Erfolg vorbezeichneter Verfügung hat sich nun jene Eisenbahndirektion in einer neuerlichen Verfügung an die ihr unterstellten Beamten wie folgt geäussert: „Nach den von uns gemachten Beobachtungen ist ein grosser Theil der Beamten bestrebt gewesen, zur Verminderung des rein formalen Schreibwerks nach besten Kräften beizutragen. Andererseits ist es aber nicht unbeachtet geblieben, dass einzelne Stellen sich mit dem Geiste der Geschäftsvereinfachung noch immer nicht völlig haben vertraut machen können. Ein wesentlicher Erfolg wird sich überall dann herausstellen, wenn jeder Beamte ohne Vorurtheil die auf möglichst einfache Gestaltung der Dienstgeschäfte und Verminderung des Schreibwerks abzielenden Grundsätze sich zu eigen macht und sinngemäss bei allen seinen Arbeiten zur Anwendung bringt. Eine Gewähr für die glatte Durchführung der Vereinfachungen bietet vor allen Dingen die möglichste Beschleunigung des Geschäftsganges. Sachen, die ohne Weiterungen erledigt werden können, sind nicht zurückzulegen, sondern umgehend, thunlichst am Tage des Einganges zu erledigen. Fristen sind pünktlich einzuhalten. Dabei sind alle Schriftsätze in kurzer, bündiger Amtssprache und möglichst gedrängter Darstellung abzufassen, ohne dass jedoch die Vollständigkeit und Deutlichkeit darunter leiden. Namentlich ist auf die Anwendung klarer und kurzer Sätze sowie einer deutlichen Handschrift Bedacht zu nehmen. Von Abkürzungen ist in allen geeigneten Fällen Gebrauch zu machen; ohne Zwang vermeidbare Fremdwörter sind nicht anzuwenden. Wir vertrauen, dass alle Beamten ernstlich bemüht sein werden, die Grundsätze zur Vereinfachung des Geschäftsverkehres mit richtigem Verständniss zur Durchführung zu bringen."

— **Personalnachrichten.** Wie verlautet, ist der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. Becher für den am 1. Juni d. J. durch den Abgang des Eisenbahndirektionspräsidenten Todt frei werdenden Präsidentenposten der königlichen Eisenbahndirektion Essen (Ruhr) ausersehen.

Der Abtheilungsdirektor im königlich sächsischen Finanzministerium, Geheime Rath Ewald Alexander Hoffmann, der bis vor wenigen Monaten die Stellung des Generaldirektors der sächsischen Staatseisenbahnen inne hatte, ist am 30. April im 62. Lebensjahre verstorben. Mit ihm verliert die sächsische Staatsbahnverwaltung einen ihrer hervorragendsten Vertreter, der sich — infolge seiner ausserordentlichen fachlichen Kenntnisse und seiner grossen persönlichen Liebenswürdigkeit — auch ausserhalb Sachsens der grössten Verehrung erfreute. Der Verstorbene war 1838 in Freiberg geboren und wirkte nahezu 35 Jahre lang im sächsischen Staatsdienste. Er trat am 1. März 1865 als Aktuar bei der königlichen Polizeidirektion Dresden ein, wurde im Juni desselben Jahres Sekretär bei der Direktion der westlichen Staatseisenbahnen Sachsens in Leipzig, 1869 Direktionsassessor und 1872 Hilfsarbeiter und Direktionsrath im königlichen Finanzministerium (III. Abtheilung), 1874 Finanzrath und 1876 Geheimer Finanzrath bei derselben Abtheilung. 1887 wurde er Nachfolger des Generaldirektors von Tschirschky-Bögendorf als Leiter des sächsischen Eisenbahnwesens. In seine Zeit fällt die Erbauung zahlreicher Eisenbahnlinien, die Verhandlung des Ankaufes der Bahnlinie Dresden-Zossen und die Vertretung dieses Ankaufes bei dem ausserordentlichen Landtage im März 1887 und vor allem die Aufnahme und Ausführung

der auf möglichste Centralisation berechneten Bahnhofsumbauten in Dresden. Seine langjährige Erfahrung im Eisenbahnwesen liess seine Stimme in vielen in- und ausländischen Kreisen ausschlaggebend sein. Die ihm verliehenen zahlreichen hohen Orden und Ehrenzeichen von Preussen, Oesterreich, Sachsen, Württemberg, Bayern, den sächsischen Herzogthümern, Reuss (ältere und jüngere Linie), Oldenburg usw. legen Zeugniss ab für die guten Dienste, die er geleistet. Die letzte ihm verliehene Auszeichnung war die Ernennung zum Geheimen Rath und Direktor der III. Abtheilung im königlichen Finanzministerium, eine Stellung, die er zu Anfang dieses Jahres antrat.

Das amtliche „Dresdener Journal" schreibt in einem sehr warm gehaltenen Nachrufe: „Im Jahre 1887 als Generaldirektor der Staatseisenbahnen an die Spitze der sächsischen Staatseisenbahnbetriebsverwaltung gestellt, hat der Verstorbene die schwierige Umgestaltung der Dresdener Bahnhöfe mit fester Hand in der Hauptsache durchgeführt oder doch der Vollendung nahegebracht und sich überhaupt der Verwaltung und Förderung der sächsischen Staatseisenbahnen mit stets gleichem Interesse und rastlosem Eifer erfolgreich gewidmet. Hierbei hat ihn die Gabe grosser persönlicher Liebenswürdigkeit nicht zum Geringsten unterstützt. Sie war es auch, welche ihm, verbunden mit einer überzeugenden, von klarer Auffassung der Verhältnisse getragenen Redegabe, förderlich zur Seite stand, wenn es galt, Gegensätze auszugleichen und schwierige Verhandlungen zu einem gedeihlichen Ende zu führen. Im Herzen seiner zahlreichen Mitarbeiter und Untergebenen aber hat er sich durch Gerechtigkeit wie durch humane und hilfsbereite Menschenliebe ein unvergängliches Andenken gesichert. Als er zu Anfang des laufenden Jahres durch das Vertrauen Sr. Majestät des Königs in die erledigte Stelle des Direktors der dritten Abtheilung in dem ihm zufolge seiner früheren Thätigkeit heimischen Finanzministerium befördert wurde, war zwar seine geistige Frische noch ungeschwächt, aber seine Gesundheit schon soweit untergraben, dass dieser seiner letzten Berufsthätigkeit leider eine nur allzu kurze Frist zugemessen war.

Seine hohen Verdienste um das Wohl des Landes konnten an dieser Stelle nur andeutungsweise gewürdigt werden, sind aber von Sr. Majestät dem Könige wiederholt durch Allerhöchste Auszeichnungen anerkannt worden. Zahlreiche hohe Ordensauszeichnungen zeugen auch von der Anerkennung, welche das Wirken des nur zu früh Verstorbenen auch weit über die Grenzen des engeren Vaterlandes hinaus gefunden hat."

Oesterreich-Ungarn.

— **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Nach dem veröffentlichten Geschäftsberichte stellen sich die Betriebsergebnisse des Jahres 1898 im Vergleiche zu jenem des Vorjahres wie folgt:

	1898	gegen 1897
	Gulden	
I. Hauptbahnnetz:		
Einnahmen im Personen- und Gepäckverkehr	7 606 063	+ 547 963
Einnahmen im Güterverkehr	32 357 275	+ 1 976 229
verschiedene Einnahmen	279 867	— 4 463
Summe der Betriebseinnahmen	40 243 205	+ 2 519 729
Summe der eigentlichen Betriebsausgaben und der besonderen Auslagen (Steuern usw.)	23 290 876	+ 1 101 435
Betriebsüberschuss	16 952 330	+ 1 418 295
Erforderniss für den Dienst der Anlehen	6 430 661	— 339 479
Reingewinn	10 521 669	+ 1 078 816
ab die Hälfte des Ueberschusses über 7 451 125 fl. als Antheil des Staates	1 535 271	+ 539 407
Reinertrag des Hauptnetzes	8 986 396	+ 539 407
II. Privatbesitz:		
Ertrָägniss der Lokalbahnen	76 083	+ 42 209
Erträgniss des Montanbesitzes	1 293 106	+ 112 693
Erträgniss des Privatbesitzes	79 489	— 4 632
Erträgniss des allgemeinen Reservefonds	315 476	— 93 242
Zinseneingänge	266 744	— 19 916
Kursgewinn der Valuten	14 920	+ 557
verschiedene Einnahmen	236 817	+ 229 843
Gesammtsumme	2 282 635	+ 267 512
ab Tantiemenantheil	8 179	— 752
Reinertrag des Privatbesitzes	2 274 456	+ 268 165
dazu Ertrag des Hauptnetzes	8 986 397	+ 539 408
gesammter Reinertrag	11 260 853	+ 807 573

Die Betriebseinnahmen des Hauptnetzes zeigen im Jahre 1898 eine Steigerung um 2 520 000 fl. Die Dekadenausweise hatten mit einer Mehreinnahme von 2 290 000 fl. geschlossen; durch die Abrechnung der letzten drei Monate hat dieses Plus eine Erhöhung um 230 000 fl. erfahren.

Die auffällige Steigerung der unter dem Titel „Verschiedene Einnahmen" beim Privatbesitz ausgewiesenen Summe ist auf eine vom Eisenbahnministerium verfügte und von der Verwaltung durchgeführte Aenderung in der Buchung der ausserordentlichen Gebühr von 447 000 fl. zurückzuführen, welche der Gesellschaft bekanntlich nachträglich aus Anlass der Privilegiumserneuerung vorgeschrieben worden war. Die Nordbahn wollte diese Gebühr aus den Betriebseinnahmen decken, während die Staatsverwaltung die Forderung stellte, dass der Betrag zu Lasten des Anlagekapitals zu verrechnen sei. Aus der Berücksichtigung dieses Verlangens der Regierung ergibt sich die Erhöhung des Betriebsüberschusses, von welchem die Hälfte den Aktionären zu gute kommt, während die andere Hälfte den Gewinnantheil des Staates vergrössert. Die eigentlichen Betriebsausgaben und sonstigen Auslagen (Steuern usw.) haben sich gegen das Vorjahr um rund 1 101 000 fl. erhöht. In dieser starken Steigerung der Ausgaben zeigt sich zunächst die Wirkung der bei der Nordbahn im Vorjahre durchgeführten Gehaltsregulirungen, dann aber auch die Wirkung der neuen Steuergesetze. Die auf Grund des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, betreffend die direkten Personalsteuern, in den Betriebsrechnungen für 1898 verrechnete Erwerbsteuer sammt Zuschlägen beträgt 3 677 354 fl., das ist um 651 957 fl. mehr als die für das Jahr 1897 nach den damals geltenden Gesetzen vorgeschriebene Erwerb- und Einkommensteuer sammt Zuschlägen. An der Steuererhöhung partizipiren das Hauptnetz mit 481 000 fl. und der Privatbesitz mit 170 000 fl. Die Steuererhöhung hat in den verschärften Vorschriften des neuen Steuergesetzes, insbesondere in der Steigerung des Steuerfusses von 10 auf 10,5 % und in der veränderten Steuertheilung ihre Ursache. Im vorigen Jahre absorbirte die Steuer bei der Nordbahn 17 %, in diesem Jahre 19,5 % des Reingewinnes; auf jede Aktie entfällt eine Steuerleistung von fast 50 fl., um 9 fl. mehr als im Vorjahre. Die Nordbahn hat übrigens gegen die Steuervorschreibung und insbesondere gegen die Thatsache, dass ihr die Amortisationsquote von 1 600 000 fl. nicht als Abzugspost angerechnet wurde, den Rekurs ergriffen; das letzte Wort in dieser Frage, welche für alle Eisenbahnen von grosser Wichtigkeit ist, wird der Verwaltungsgerichtshof zu sprechen haben. Trotz dieser ausserordentlichen Steigerung der Ausgaben ist der Betriebsüberschuss um 1 418 295 fl. höher als im Vorjahre. Das Erforderniss für Verzinsung und Tilgung der Anlehen stieg infolge des Erfordernisses für die neuen Prioritäten um 339 479 fl. Zur Verfügung der Aktionäre bleiben 11 260 853 fl., wovon als Dividende 147,25 fl. (gegen 143,75 fl. im Vorjahre) vertheilt und 907 411 fl. auf Rechnung des Jahres 1899 gestellt werden.

— Bei der vor kurzem abgehaltenen Generalversammlung der **Aussig-Teplitzer Bahn** gab ein Aktionär zum Geschäftsberichte der Befriedigung darüber Ausdruck, dass die Betriebsauslagen neuerlich zurückgegangen seien, und dass ein Betriebskoëffizient erreicht worden sei, der seit dem Bestande der Bahn nur ein einziges Mal, und zwar im Jahre 1867, zu verzeichnen war. Redner hob dagegen die enorme Belastung hervor, welche dem Unternehmen durch die jährlich steigenden Steuern und Abgaben erwachsen. Letztere haben zuzüglich des Staatsantheiles am Reingewinne bereits die Summe von 1 510 669 fl., demnach 35,34 % des Gesammterträgnisses erreicht. Auf Antrag des Redners erklärt die Versammlung zu den diesbezüglichen Bemerkungen im Geschäftsberichte, welche auf die schwerwiegenden Folgen dieses Vorgehens der Regierung hinweisen, ihre besondere Zustimmung. Eine Anregung desselben Aktionärs, die stets steigende Umlagenleistung an die Stadt Teplitz, wenn thunlich durch Pauschalirung auf eine Reihe von Jahren stabil zu gestalten, wurde von dem Vorsitzenden zur Danachachtung und Kenntniss genommen. Die Anträge des Verwaltungsrathes bezüglich der Verwendung des Reingewinnes wurden angenommen. Die Dividende wird wie im Vorjahre mit 75 fl. bemessen.

— Bekanntlich wurde im Jahre 1892 die **Prag-Duxer Eisenbahn** derart verstaatlicht, dass die Staatsverwaltung sich lediglich verpflichtete, der als solcher fortbestehenden Gesellschaft für die Uebertragung des Eigenthums und des Genusses der Prag-Duxer Eisenbahn sammt Nebengeschäften bis zum Jahre 1962 eine bestimmte jährliche Einlösungsrente zu zahlen. Der Wunsch, dem zwecklosen Bestande der Gesellschaft ein Ende zu machen, hat die Verwaltung derselben veranlasst, bei der Regierung die Ausübung des im Protokolle vom 22. Februar 1896 vorgesehenen Optionsrechts in Anregung zu bringen, wonach die Prioritätenschuld der Gesellschaft vom Staate zur Selbstzahlung zu übernehmen wäre und die Aktien in 4 % Staatsschuldverschreibungen umgewandelt werden sollen. Die Gesellschaft erklärte sich bereit, im Falle der Ausübung des Optionsrechtes dem Staate nicht unerhebliche materielle Vortheile einzuräumen. Dass bisher die Entscheidung der Regierung über den Antrag des Verwaltungs-

rathes nicht erfolgte, dürfte sich daraus erklären, dass die Regierung die Entscheidung im Verloosungskonflikte betreffend der 5 % Prioritäten abwarten wollte. Die Entscheidung ist aber bekanntlich nunmehr definitiv zu Gunsten der Gesellschaft erflossen, und ist die Entscheidung der Regierung über das Angebot der Gesellschaft wohl bald zu gewärtigen.

— **Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.** In der am 29. April d. J. unter dem Vorsitze des Eisenbahnministers stattgehabten Vollversammlung wurde der Rechnungsabschluss der Kommission für das Jahr 1898 festgestellt. Hiernach hat die Kommission in diesem Jahre 19 770 154 fl. verausgabt, wovon auf den Bau der Stadtbahn 9 214 600 fl., auf die Arbeiten am Donaukanale 707 731 fl., auf die Wienflussregulirung 7 483 498 fl., auf die Sammelkanäle beiderseits des Donaukanals 873 028 fl. und auf die Erhaltung und den Betrieb der Wienflussregulirungsanlagen 4 227 fl. und der Hauptsammelkanäle 41 120 fl., endlich auf die Centralleitung 40 393 fl. entfielen.

Die Verzinsung und Tilgung der begebenen Kommissionsanlehen wurde programmgemäss vom 1. Januar 1898 seitens der beitragleistenden drei Kurien, des Staates, des Landes und der Gemeinde, übernommen, welche für die Verzinsung Beiträge von insgesammt 2 617 400 fl. und für die Tilgung solche von zusammen 130 000 fl. leisteten.

Die seit Beginn des Baues der Wiener Verkehrsanlagen bestrittenen Gesammtauslagen haben an effektiven Bau-, Erhaltungs- und Betriebskosten den Betrag von 71 994 333 fl. und zuzüglich der gemeinsamen Auslagen von 4 143 393 fl. die Summe von 76 137 726 fl. erreicht, und fallen hiervon in Absicht auf die Kapitalsverzinsung und Rückzahlung 51 860 962 fl. dem Staate, 8 951 543 fl. dem Lande Niederösterreich und 15 325 221 fl. der Gemeinde Wien zur Last. Für das Jahr 1899 verblieb der Kommission unter Einrechnung der bei den bauausführenden Behörden vorhandenen Dotationsreste im Gesammtbetrage von 431 536 fl. aus dem Erlöse der zweiten Emission des Kommissionsanlehens ein verfügbarer Kapitalsbestand von 15 803 654 fl.

Zugleich mit dem Rechnungsabschlusse wurde der Jahresbericht über die Thätigkeit der Kommission im Jahre 1898 genehmigt. Aus dem Inhalte dieses Berichtes ist folgendes hervorzuheben:

In der Einleitung findet zunächst die denkwürdige Feier der Eröffnung der Gürtel-, Vororte- und oberen Wienthallinie der Wiener Stadtbahn durch den Kaiser am 9. Mai 1898 eine ausführliche Darstellung. An dieselbe schliesst sich in der Reihenfolge der Besprechung die provisorische Vereinbarung vom 23. April 1898, betreffend die staatliche Betriebsführung auf den successive zur Eröffnung gelangenden Linien der Wiener Stadtbahn. Auch auf der unteren Wienthallinie und der umzubauenden Strecke der Wiener Verbindungsbahn vom Hauptzollamts-Bahnhofe bis zur Haltestelle Praterstern wurden so bedeutende Arbeitsleistungen erzielt, dass die Bauvollendung dieser weiteren Theilstrecken im Juni d. J. in sicherer Aussicht steht.

Das mit Rücksicht auf die seitens der Gemeinde Wien gewünschte Ausführung der Donaukanallinie längs der Rossauerlände als Tiefbahn umgearbeitete Projekt für diese Linie und für die Verbindungskurve von derselben zur Gürtellinie ist bereits in Ausführung begriffen, so dass der für die Eröffnung der Donaukanallinie sammt Verbindungskurve dermal in Aussicht genommene Termin, Ende Sommer 1901, thatsächlich eingehalten werden könne.

Unmittelbar nach der Eröffnung des Betriebes auf den dem Verkehre übergebenen Strecken der Wiener Stadtbahn gestaltete sich die Benutzung derselben seitens des Publikums weitaus intensiver, als erwartet worden war. Am auffallendsten trat diese Erscheinung bei der Vorortelinie zu Tage, sodass auf dieser Strecke an Wochentagen 36 Züge und an Sonn- und Feiertagen 58 Züge verkehren mussten. Hierdurch war die im Interesse der Sicherheit zulässige Verkehrsintensität auf dieser nur mit eingleisigem Oberbaue ausgestalteten Strecke eigentlich schon überschritten und die Nothwendigkeit der Herstellung des 2. Gleises auf dieser Linie gegeben. Die Baueinleitungen zur Durchführung des bezüglichen Projektes wurden veranlasst, und werden die Arbeiten mit allem nur möglichen Nachdrucke gefördert, damit die Fertigstellung des 2. Gleises bis zum Inslebentreten der diesjährigen Sommerfahrordnung erfolgen könne.

Mit Rücksicht auf die bedeutende Frequenz auf der Gürtellinie und der oberen Wienthallinie sowie auf die im Sommer 1899 bevorstehende Eröffnung der unteren Wienthallinie erschien auch eine Vermehrung der Fahrbetriebsmittel für die Stadtbahn erforderlich, und hat die Kommission die behufs Anschaffung von 10 Lokomotiven und 50 Personenwagen III. Klasse der Stadtbahntype erforderlichen Mittel bewilligt.

Die Mehrkosten für die Ausführung der Donaukanallinie längs der Rossauerlände als Tiefbahn, dann für die Herstellung des 2. Gleises auf der Vorortelinie und für die erwähnte Vermehrung des Fahrparkes der Stadtbahn mussten nach Erschöpfung der sonstigen zur Verfügung stehenden Mittel dem ursprünglich für die dermal zurückgestellte Fortsetzung der Gürtellinie von Gumpendorf bis Matzleinsdorf bestimmten Kredite entnommen werden, wodurch über denselben allerdings nahezu vollständig verfügt erscheint.

Der Jahresbericht gedenkt sodann der Betheiligung der Kommission an der Jubiläumsausstellung 1898 so wie des Besuches dieser Ausstellungsabtheilung durch den Kaiser am 31. August 1898.

Auf Antrag des Bürgermeisters von Wien wurde unter lebhaften Zustimmungs- und Beifallskundgebungen der Versammlung beschlossen, die bei der feierlichen Eröffnung der Wiener Stadtbahn am 9. Mai 1898 gehaltene Ansprache des Kaisers auf einer Marmor- oder Bronzeplatte anbringen und diese Tafel an einem geeigneten Punkte der Stadtbahn zum bleibenden Gedächtnisse aufstellen zu lassen.

— Am 28. März fand eine ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der **Schneebergbahn** statt. Die Versammlung beschloss in Gemässheit der Anträge des Verwaltungsrathes von der Station S o l l e n a u der Eisenbahn Wien-Aspang zur Station H a i d e der Schneebergbahn eine Flügelbahn zu erbauen, zur Bestreitung der Kosten dieses Bahnbaues und weiterer Investitionen ausser den gemäss der Gesellschaftsstatuten zu emittirenden Prioritätsobligationen im Betrage von 1 400 000 fl. (2 800 000 Kr.) zu obgedachten Zwecken noch weitere 4 % Prioritätsobligationen im Nennbetrage von 1 000 000 fl. (2 000 000 Kr.) auszugeben und die Gesellschaftsstatuten dahin abzuändern, dass die Gesellschaft zur Ausgabe 4 % innerhalb 75 Jahren vom Tage der Konzessionsertheilung rückzahlbarer Prioritätsobligationen im Betrage von 2 400 000 fl. (4 800 000 Kr.) Nominale berechtigt ist.

— Im niederösterreichischen Landtage wurde dieser Tage über den von einem Abgeordneten gestellten Antrag, betreffend Veranlassung von Studien und Berichterstattung darüber, ob unter Mithilfe der technischen Landesämter die **Schaffung von Motorwagenlinien für Personen- und Lastenverkehr** bezw. Bildung von einschlägigen Genossenschaften gefördert werden solle und ob eventuell die vorschussweise Leistung einer Zinsengarantie empfehlenswerth sei, verhandelt. Der Berichterstatter empfahl, den Antrag dem Landesausschusse zur Berichterstattung und Antragstellung in der nächsten Session zuzuweisen.

Bei der Berathung wurde von einer Seite darauf hingewiesen, dass auf den Bezirksstrassen dritter Ordnung ein Verkehr der Motorwagen nicht möglich sei, weil die Strassen dazu zu schmal seien und zugleich zu grosse Steigungen besitzen; ferner seien die Strassen auch für diese Wagen viel zu schwach gebaut. Es sei auch zu bezweifeln, ob man das Enteignungsrecht für Strassen, welche den Motorwagen dienen sollen, anwenden dürfe, weil die Motorwagen eigentlich kein nothwendiges Verkehrsmittel seien.

Der Antragsteller klärte diese Bedenken, dass er keine eigenen Strassen für Motorwagen wolle, sondern nur anstrebe, dass der Frachtenverkehr mit Massengütern auch in jene Alpenthäler und Ortschaften gelange, wo vorläufig der Eisenbahnverkehr nicht hingehe. Die Motorwagen seien geeignet, auch grössere Strassensteigungen zu überwinden, wenn sie stark gebaut sind. Die Strassen werden durch die Motorwagen nicht geschädigt, sondern im Gegentheil, sowie durch Walzmaschinen verbessert. Weiter bemerkt Redner, er meine, dass entweder das Land die Garantie und Verzinsung des Kapitals übernehmen und die Gemeinden die Kosten der Erhaltung und des Betriebes bestreiten oder, was noch besser wäre, das Eisenbahnamt Motorwagen anschaffen solle. Die Gemeinden müssten für die Verzinsung, Tilgungskosten und Erhaltung der Maschinen Sorge tragen. In Frankreich bestehen schon gesetzliche Bestimmungen für die Garantie des Staates für Motorlinien, auch bei uns seien schon Fabriken, welche heute Motorwagen bauen, und es sei empfehlenswerth, dieser Angelegenheit baldigst nahe zu treten. Der Referentenantrag wurde sodann angenommen.

— **Frachtberechnung bei Gütern verschiedener Tarifirung.** Die Handels- und Gewerbekammer in Wien hat an das Eisenbahnministerium eine Eingabe gerichtet, welche ausführt, dass die im Tarif, Theil I, vorgesehene Frachtberechnung bei Gütern verschiedener Tarifirung, welche — ohne Vereinigung zu einem Kollo — mit einem Frachtbriefe zur Aufgabe gelangen, den Bedürfnissen des Handels und der Industrie nicht entspricht. Die Handelskammer schlägt vor, diese Bestimmungen in der Weise abzuändern, dass in Hinkunft die Fracht nicht nach dem Frachtsatze derjenigen Klasse berechnet wird, welcher der bei der Sendung befindliche, höchst tarifirte Artikel angehört, sondern dass bei Aufgabe von 5 000 bezw. 10 000 kg Gütern verschiedener Tarifklassen mit einem Frachtbriefe die Fracht für die einzelnen Theilquantitäten nach deren Wagenladungssätzen zu berechnen sei.

Zur Begründung dieses Vorschlages führt die Kammer an, dass die Frachtgeber, um die Vortheile der Wagenladungstarife zu erlangen, bestrebt sein werden, ihre Güter gleich in 5 000 und 10 000 kg aufzugeben und infolge dessen eine durch die neue

Frachtberechnung hervorgerufene Einnahmenverminderung durch die erhöhte Ausnutzung der Wagen wettgemacht würde, weiter auch, dass die billigere Frachtrate eine erhöhte Konkurrenzfähigkeit vieler Güter bedeute.

— Der Bericht der **Handels- und Gewerbekammer in Brünn** über die geschäftlichen Verhältnisse ihres Bezirkes im Jahre 1898 enthält auch mancherlei Klagen, welche an die Adresse der Eisenbahnverwaltungen gerichtet sind. Tarifermässigungen werden insbesonders für die Ausfuhr von Geschirr und den Transport des nöthigen Rohmaterials für die Ausfuhr von Stearinkerzen und für die Malzerzeugung als dringend bezeichnet. Die Bugholzmöbel seien gegenüber Ungarn und Deutschland zu hoch tarifirt, und leide ihre Ausfuhr unter dem Mangel geeigneter Wagen. Die Glasindustrie klage über die Schwierigkeit der Konkurrenz gegenüber Ungarn angesichts der der ungarischen Industrie seitens der ungarischen Bahnen eingeräumten Begünstigungen usw.

— In dem Jubiläumswerke „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie" findet sich eine interessante **Uebersicht über die bei den österreichischen Eisenbahnen bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen.** Letztere werden in folgende Gruppen eingetheilt: 1. Pensions- und Provisionsinstitute, 2. Krankenkassen, 3. Unterstützungskassen, 4. Unfallversicherung, 5. Spar- und Vorschusskassen, 6. Lebensmittelmagazine und Equipirungskassen, 7. Arbeiter- und Beamtenwohnungen, 8. Schulen und Schulstipendien, 9. Stiftungen.

Das älteste Pensionsinstitut ist jenes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welches 1844 gegründet wurde. Ende 1895 bestanden 20 Pensionsinstitute mit einem Vermögen von rund 50 000 000 fl. und einer durchschnittlichen Jahresleistung von etwa 4 500 000 fl. Zu den ältesten Krankenunterstützungskassen gehören jene, welche bei den ehemaligen k. k. Staatsbahnen bestanden und 1855 an die Staatseisenbahngesellschaft bezw. an die Südbahn übergingen. Mit Ende 1895 weisen die auf Grund des Gesetzes vom 30. März 1880 errichteten bezw. umgestalteten Eisenbahnbetriebskrankenkassen in Oesterreich etwa 134 000 Mitglieder mit einem Jahresbeitrage von rund 1 000 000 fl. aus, während die Leistungen der Kasse an die Mitglieder sich im Jahre 1896 auf nahezu 1 500 000 fl. beliefen. 1878 bis 1887 betrugen die Leistungen der früher bestandenen Krankenkassen rund 9 000 000 fl., wogegen selbe bei den nach den Bestimmungen des genannten Gesetzes umgebildeten Krankenkassen in kaum mehr als sieben Jahren sich auf rund 9 600 000 fl. belaufen.

Unterstützungskassen bestanden Ende 1895 13 mit einem Vermögen von 1 390 000 fl. und einer jährlichen Leistung von etwa 350 000 fl. Ausserdem bestehen selbständige Unterstützungsvereine für Eisenbahnbedienstete, darunter der bedeutendste der sogenannte Delaglioverein für Bedienstete der Staatseisenbahngesellschaft; derselbe wurde 1896 in einen Lebensversicherungsverein von Eisenbahnbediensteten (aller Bahnverwaltungen) umgewandelt.

Die Unfallversicherung ist gesetzlich geregelt, und zwar besteht für sämmtliche Eisenbahnen eine berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt in Wien. 1895 waren 168 000 Personen mit einer Lohnsumme von rund 87 600 000 fl. versichert. Die von den Bahnen eingezahlten Versicherungsbeiträge beliefen sich 1895 auf nahe an 1 250 000 fl.

Spar- und Vorschusskassen, welche von Eisenbahnverwaltungen errichtet wurden, bestehen bei den Staatsbahnen und bei der Südbahn. Erstere hat 1882 bis 1896 an Vorschüssen rund 2 500 000 fl. ertheilt. Die Spareinlagen beliefen sich Ende 1895 auf 215 000 fl. Grossen Geschäftsumfang haben auch mehrere von den Bediensteten gegründete Spar- und Vorschusskonsortien erreicht, so vor allem jene der Bediensteten der österreichischen Nordwestbahn und der Nordbahnbund. Bei der Nordbahn besteht seit 1878 ausserdem eine besondere Kindersparkasse, welche den Zweck hat, den Kindern der Bediensteten durch Ansammlung kleiner Geldbeträge und zinsbare Anlegung derselben bis zum vollendeten 16. Lebensjahre ein kleines Kapital zu sichern. Ende 1895 hatten bei dieser Kasse 2 397 Sparer ein Guthaben von rund 251 000 fl.

Lebensmittelmagazine, welche zunächst als Genossenschaften mit beschränkter Haftung konstituirt sind und seitens der Bahngesellschaften namhafte Begünstigungen, insbesondere Frachtermässigungen geniessen, bestehen bei allen grösseren Verwaltungen. Bei den Staatsbahnen bestehen in sechs Hauptstationen Lebensmittelmagazine, welche einen durchschnittlichen Jahresumsatz von 1 500 000 fl. haben.

Die organisirten Bekleidungskassen hatten bisher keine besonderen Erfolge zu verzeichnen. Bei den österreichischen Staatsbahnen wurde eine solche Kasse im Jahre 1886 errichtet, im Jahre 1891 in eine Uniformirungskasse umgewandelt und 1894 aufgelassen. Bei der Staatseisenbahngesellschaft besteht seit 1889 eine Equipirungs- und Ausstattungskasse als registrirte Genossenschaft.

Der Erbauung von Arbeiterhäusern wird von Staats- und Privatbahnen besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Die österreichischen Staatsbahnen besitzen u. a. eine mit einem Aufwande von mehr als 500 000 fl. hergestellte Arbeiterhäuserkolonie nebst Kirche und Schule in Neu-Sandec (Galizien). Die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft hat für ihre Bediensteten des Montanbesitzes und der Bahn zahlreiche Kolonien mit Kirchen, Schulen, Spitälern, Badeanstalten usw. errichtet. Die im Jahre 1866 errichtete Südbahnkolonie in Marburg besteht aus mehr als 40 Häusern mit einem Schulhause, einem Asylhause und einem Approvisionirungsmagazine. Schulen erhalten ausserdem die österreichischen Staatsbahnen in Lemberg und die Nordwestbahn in Nimburg. Auch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat eine Anzahl von Schulhäusern auf ihre Kosten gebaut. Für den Besuch höherer Schulen gewähren mehrere Bahnverwaltungen bezw. die bei denselben hierfür bestehenden Fonds Stipendien. Bei den österreichischen Staatsbahnen besteht ein besonderer Schulfondsverein, aus dessen Mitteln von 1882 bis 1896 1 064 Stipendien im Gesammtbetrage von 106 000 fl. gewährt wurden. Zur Erhöhung dieser Stipendien gewährt die Staatseisenbahnverwaltung Unterrichtsbeiträge aus Betriebsmitteln (1895: 130 zu je 100 fl.).

Ferienkolonien für kränkliche Kinder der Bahnbediensteten wurden zuerst von den österreichischen Staatsbahnen (seit 1888) eingerichtet. Der Weihnachtsbescheerungs- und Ferienkolonieverein der österreichischen Staatsbahnen hatte bis Ende 1895 für Koloniezwecke (für 953 Kinder) 20 736 fl. und für Weihnachtsbescheerungen 117 794 fl. (betheilt 32 679 Kinder) verwendet.

Schliesslich seien noch die zu Gunsten der Eisenbahnbediensteten bestehenden Stiftungen erwähnt. Die bedeutendsten derselben sind die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anlässlich des 50jährigen Jubiläums der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie des 40jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers errichteten Stiftungen, die erstere im Betrage von 200 000 fl. zur Gewährung ausserordentlicher Aushilfen an Bedienstete und deren Wittwen (mit Ausschluss der Beamten), die letztere im Betrage von 209 000 fl., aus welcher alljährlich 12 000 fl. an verheirathete oder verwittwete Beamten vertheilt werden.

Aus dieser gedrängten Darstellung ist wohl zu Genüge zu ersehen, in welchem Maasse die österreichischen Bahnverwaltungen das Wohl ihrer Bediensteten und deren Angehörigen zu fördern bemüht sind.

— **Personalnachrichten.** Der Oberingenieur der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft August Steinermayr wurde zum ordentlichen Professor des Strassen-, Eisenbahn- und Tunnelbaues an der Technischen Hochschule in Brünn ernannt.

Niederlande.

— Am 1. d. Mts. ist die der holländischen Eisenbahngesellschaft gehörige 15,76 km lange normalspurige **Rotterdamer Verbindungsbahn**, welche eine direkte Verbindung zwischen der Linie Gouda-Rotterdam und dem Bahnhofe Rotterdam-Delftsche Poort darstellt, dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben worden. Die an der Strecke gelegene Station Hillegersberg dient dem Personen- und unbeschränkten Güterverkehre, die Haltestelle Beukelsdyk nur dem Personen- und Gepäckverkehre.

Vereinsausland.

— Die „Voss. Ztg." lässt sich mit Bezug auf die von uns bereits mitgetheilte **Einziehung der I. Wagenklasse auf den belgischen Staatsbahnen** unterm 2. d. Mts. folgendes aus Brüssel berichten:

Mit dem heutigen Tage tritt auf den belgischen Staatsbahnen für den inländischen Verkehr eine bemerkenswerthe Neuerung ein: Die I. Wagenklasse ist beseitigt; es gibt mit Ausschluss der internationalen Züge nur noch zwei Wagenklassen. Um aber denjenigen, die mit grosser Bequemlichkeit reisen wollen, hierzu Gelegenheit zu geben, stellt die internationale Schlafwagengesellschaft prachtvoll eingerichtete, künstlerisch und vornehm ausgestattete und Abends elektrisch beleuchtete Luxuswagen in die Hauptzüge ein. Um sie zu benutzen, mus man einen Zuschlag von 4 Cts. für das Kilometer zahlen. Der Zuschlag fliesst zur Hälfte der Schlafwagengesellschaft, zur Hälfte der Staatskasse zu. Auch für Hin- und Rückfahrkarten werden Zuschlagskarten, die die gewöhnlichen Fahrpreise um 20 % ermässigen, für diese Luxuswagen ausgegeben. Erwähnt sei, dass seit längerer Zeit schon die Fahrpreise für alle belgischen Eisenbahnzüge, Eilzüge, Personenzüge die gleichen sind.

— Aus dem Projekte für die **Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der Linie Mailand-Gallarate-Laveno** am Lago Maggiore (73 km) entnehmen wir folgendes:

Die Kraft wird dem Tessin bei Sesto Calende entnommen, und der gelieferte Wechselstrom von 10 000 Volt Stärke mittelst längs der Linie aufgestellten Transformatoren in einen konstanten Strom von 700 Volt umgewandelt. Die Stromzuführung geschieht vermittelst einer dritten Schiene und der Betrieb wird durch Motoren und Automobilwagen ausgeführt.

Die Wagen werden sehr elegant gebaut, ähnlich den neuen Wagen der Gotthardbahn. Es ist für die Güterzüge eine fahrplanmässige Geschwindigkeit von 30 km und für die Personenzüge eine solche von 90 km vorgesehen; zwischen Mailand und Gallarate, wo die drei Linien nach Arona, Laveno und Varese-Porto Ceresio sich abzweigen, sollen in jeder Richtung fünf Züge in der Stunde und zwischen Gallarate und Laveno ein Zug stündlich verkehren.

— Der Kassationsgerichtshof in Turin hat in einem von einer Firma gegen die **Mittelmeerbahn** angestrengten **Prozess wegen Nichtstellung von Güterwagen** folgendes Urtheil gefällt: „Die Betriebsgesellschaft der Mittelmeerbahnen ist für die Transportverweigerung wegen Wagenmangel haftbar, ohne dass der Kläger gezwungen ist, eine spezifische Schuld der Beklagten nachzuweisen; es sei denn, dass die Eisenbahngesellschaft zu beweisen imstande sei, ohne Erfolg die nöthigen Schritte gethan zu haben, um von dem Fonds für die Vermehrung der Betriebsmittel das nothwendige Rollmaterial zu erhalten.“ — Die Führung dieses Beweises dürfte der Mittelmeerbahn, die ja in ihrem eigenen Interesse seit Jahren auf eine ausgiebige Vermehrung des Betriebsmaterials drängt, nicht schwer fallen.

— Nach dem „Sole“ ist das italienische Ministerium geneigt, den von der Budgetkommission der Kammer vorgeschlagenen **Rückkauf der sardinischen Eisenbahnen** sowie verschiedener anderer Linien seitens des Staates bei dem Parlament zu befürworten.

— **Eisenbahn zur Verbindung des schwarzen mit dem adriatischen Meere.** Im August des vergangenen Jahres hat der serbische Gesandte in einer Note an die Pforte den Bau einer Eisenbahnlinie, die das schwarze Meer, auf dem kürzesten Wege mit dem adriatischen Meere verbinden würde, angeregt. Es handelt sich darum, eine ununterbrochene Eisenbahnlinie zwischen Constanza am schwarzen Meere einerseits durch rumänisches, serbisches und türkisches Gebiet und San Giovanni di Medua am adriatischen Meere andererseits herzustellen. Da Constanza mit Turn-Severin an der rumänisch-serbischen Grenze bereits durch einen Schienenweg verbunden ist, so wäre bei Kladovo (Turn-Severin) eine Donaubrücke als Verbindung zwischen der rumänischen und der zu errichtenden serbischen Theilstrecke zu erbauen sowie der Anschluss durch türkisches Gebiet herzustellen. Da diese Anregung bisher ohne Erfolg geblieben ist, hat der serbische Gesandte unter dem 17. April eine zweite Note über diesen Gegenstand an die Pforte gerichtet. In dieser Note wird abermals angeführt, dass die serbische und rumänische Regierung, von der absoluten Nothwendigkeit der geplanten Verbindungslinie überzeugt, eine Vereinbarung behufs Ausbaues derselben auf ihren Gebieten getroffen und eine Konvention bezüglich der Verbindung beider Theilstrecken mittelst einer Donaubrücke abgeschlossen haben. Letztere Konvention sei bereits ratifizirt, die Vorarbeiten für den Brückenbau seien im Zuge, und die serbische Regierung stehe im Begriffe, einer Baugesellschaft die Konzession für den Bau der serbischen Strecke zu ertheilen. Die serbische Regierung lenkt daher die Aufmerksamkeit der Pforte noch einmal auf diesen Gegenstand, wozu sie sich um so mehr veranlasst sehe, als für die gänzliche Durchführung des Baues der serbischen Theilstrecke naturgemäss von Wichtigkeit sei, ob die Pforte die Fortsetzung auf türkischem Gebiete errichten wolle und wo der Anschluss an der türkisch-serbischen Grenze erfolgen soll.

— Ein Vertreter des „B. L.-A.“ hat mit dem persischen Gesandten in Berlin eine Unterredung gehabt, in der auch das Projekt einer Bahn quer durch Persien berührt wurde.

Der Plan einer **Eisenbahn durch Persien vom kaspischen Meere zum persischen Meerbusen,** so äusserte der Gesandte, ist schon nahezu 30 Jahre alt. Im Jahre 1872 wurde an den Engländer Reuter die Konzession für diesen Bahnbau verliehen. Diese Konzession betraf die Strecke von Rescht, in der Provinz Farsistan (am kaspischen Meere) nach Abuschehr, der Hafenstadt am persischen Meerbusen. Da seitens der englischen Unternehmer die Konzessionsbedingungen nicht erfüllt wurden, ist die Konzession für erloschen erklärt worden. Seither hat vor etwa 20 Jahren der russische General Falkenhagen neuerliche Schritte wegen Verlängerung der Konzession gemacht, er konnte aber damals die erforderlichen Kapitalien nicht auftreiben. Vor einigen Jahren haben russische Unternehmer diese Konzession, dieselbe, die seinerzeit an Reuter verliehen worden war, wieder erworben. Die Konzession wurde mehrmals erneuert, aber nicht ausgeführt. Da nun im nächsten Jahre der letzte Termin, der gewährt wurde, abläuft, so ist es nur natürlich, wenn endlich auch Ingenieure kommen und die Ausführungen des Unternehmens durch Trassirung der Strecke beginnen. Mit den Weiterungen der grossen Orientpolitik hat dieses rein wirthschaftliche und kulturelle Unternehmen nichts zu thun. Ich kann die Irrthümer und Missverständnisse, die bei solchen Meldungen aufgetaucht sind und immer wieder auftauchen, nur auf das in gewissen englischen Kreisen bis zur fixen Idee gesteigerte Rivalitätsgefühl gegen Russland zurückzuführen. Wir haben nicht das allergeringste Anzeichen dafür, als ob Russlands asiatische Politik irgendwie darauf gerichtet wäre, die Integrität und Unabhängigkeit Persiens in Frage zu stellen. Wir haben loyale und sympathische Beziehungen zu Russland und zu England und — wir fürchten uns nicht.“

— **Eisenbahnprojekte in der Provinz Schantung.** Zu der „Times“-Meldung aus Peking, wonach in der Provinz Schantung der geplante Eisenbahnbau nicht als rein deutsches Unternehmen, sondern als eine chinesische Staatsbahn hergestellt werden soll, schreibt die „Frkf. Ztg.“, es würde dabei übersehen, dass jene Meldung sich nicht etwa auf alle in Schantung zu bauenden Eisenbahnen bezieht, sondern nur auf den in dieser Provinz liegenden Theil der von Nord nach Süd ziehenden Linie Tientsin-Chinbianz. Auch für diese Theilstrecke steht Deutschland nach dem mit China abgeschlossenen Staatsvertrage das Konzessionirungsrecht zu. Wenn Deutschland geneigt ist, darauf zu verzichten und die genannte Bahn als eine chinesische Staatsbahn erstehen zu lassen, so geschieht das natürlich gegen gewisse Vortheile; auf diese und auf die ganzen Verhältnisse näher einzugehen, wird erst später an der Zeit sein, zumal das Abkommen noch nicht perfekt ist. In der Gewährung einer chinesischen Staatsgarantie allein liegt der Gegenvortheil nicht; diese Garantie wird ihre Sicherstellung hauptsächlich in den Einnahmen der herzustellenden Eisenbahn selbst suchen müssen, für deren Verkehrsentwickelung die Bergwerksschätze im Süden der Provinz, die Reistransporte, die ungewöhnlich dichte Bevölkerung gute Aussichten bieten sollen. Vereinbart wird, dass auch diese Durchgangslinie für ihren auf Schantung entfallenden Theil von Deutschen und mit deutschem Gelde zu bauen und unter deutsche Verwaltung zu stellen sein wird. Damit wird Deutschland etwa $^2/_3$ der ganzen Linie kontroliren, von Tientsin bis zur Südgrenze der Provinz Schantung; von da bis Chinkiang, also für das letzte Drittel, wird die Linie unter englischer Kontrole stehen. Dementsprechend ist geplant, das Baukapital durch eine internationale Finanztransaktion zu beschaffen, an der Deutschland mit $^2/_3$, England mit $^1/_3$ betheiligt sein soll; es dürfte sich hierbei um ein Erforderniss von 6—7 000 000 £ handeln. Ganz unabhängig bleibt die Bahnlinie von Kiautschou, also vom Hafen Tsintau nach Tsinanfu, als rein deutsches Unternehmen herzustellen, das von Deutschland zu konzessioniren sein wird. Diese Konzession lässt über Erwarten lange auf sich warten, anscheinend weil die Reichsregierung weitgehende Anforderungen stellt. In der Zwischenzeit werden natürlich die Vorarbeiten unternommen, aber da seither die Eisenpreise so stark ins Steigen gekommen sind, kann die Verzögerung eine empfindliche Erhöhung der Herstellungskosten zur Folge haben. Das Erforderniss für diese Linie war, wie bekannt, mit mehr als 50 000 000 ℳ in Aussicht genommen.

— **Bahnverbindung Birma-Yünnan.** Unter den Bahnen, welche England in China zu bauen beabsichtigt, gilt bekanntlich die von Birma nach Yünnan als eine der wichtigsten, weil sie eben das englische Hinterindien mit der englischen Interessensphäre in China verbinden soll; denn von Yünnan aus ist natürlich die Verbindung mit dem Yangtsethale geplant und mit der Bahn, die von Kanton aus, dem Sikiang zum Theile folgend, zur Erschliessung der Provinz Sechuan bestimmt ist. Neuerdings nun melden sich Stimmen, die gegen den Ausbau der Linie Birma-Yünnan auftreten; sie fasst der „Ostasiat. Lloyd“ in folgender Weise zusammen:

Unterliegt es auch nicht dem geringsten Zweifel, dass vom strategischen wie vom allgemein politischen Standpunkt aus die Bahn Birma-Yünnan von der allergrössten Bedeutung für England sein muss, so lässt sich andererseits doch nicht verkennen, dass die Grösse des Unternehmens manchen Briten, der sonst alles zu fördern bereit ist, was eine Ausdehnung des britischen Einflusses bedeutet, abzuschrecken scheint. In Idien, Rangoon und Siam werden Stimmen laut, die vor dem Versuch, über Ta-li-fu hinaus die britische Interessensphäre nach dem oberen Yangtsethal auszudehnen, ernstlich warnen. Dort ist man der Ansicht, es sei gerathener, zunächst die Hauptbahnen und nothwendigen Zweigstrecken in jenen reichen Gebieten auszubauen, über die Grossbritannien heute thatsächlich herrscht. Man hält die Erfolge für zweifelhaft, die mit jenen kolossalen Summen

errungen werden sollen, mit denen es einzig und allein gelingen kann, eine Bahn über unwegsame Gebirge in das zum Theil sehr öde Gebiet Yünnans hineinzutreiben. Es scheint allerdings mehr der Wunsch, den Franzosen den Rang abzulaufen, als ein wirkliches Bedürfniss gewesen zu sein, der die Pläne der Yünnanbahn hat entstehen lassen. Der natürliche Weg aus dem westlichen und südwestlichen China an die Küste führt den Westfluss herunter nach Kanton und Hongkong. Abgekürzt könnte er allerdings werden, indem man ihn über Pakhoi an das Meer führt. Bekanntlich hat für diese Strecken sich aber Frankreich längst das Vorrecht gesichert.

— **Chinesische Nordbahn.** Der „Times" zufolge sieht das englisch-russische Abkommen die Aufrechterhaltung ausländischer Kontrole der Nordbahn durch einen englischen Chefingenieur und einen englischen Finanzbeamten nur bis Schan-hai-Kwan vor, und zwar zu dem Zwecke, das englische Kapital, namentlich mit Rücksicht auf die im Zusammenhange mit dem Bahnbau erworbenen Minenrechte, sicher zu stellen. Ueber Schan-hai-Kwan hinaus soll die Bahn unter allen Umständen unter chinesischer Kontrole stehen. Das Foreclosurerecht der Konzessionäre soll nur auf die bereits bestehende Bahn nach Schan-hai-Kuron Anwendung finden. Das Abkommen enthält keine Bezugnahme auf die Linie von Peking nach Hankau.

— Der französische Bautenminister Krantz weihte am 28. April d. J. die 244 km lange **Eisenbahnlinie von Sfax nach Gafsa in Tunesien** ein, die er in ihrer ganzen Länge durchfuhr. Der Minister erklärte, stolz auf diese Eisenbahn zu sein, da sie mit dem Kapital und unter der Leitung muthiger Franzosen erbaut sei.

— **Eisenbahn von Boma nach Mayumbé (Kongostaat).** Am 15. April d. J. ist in Boma feierlich durch den Generalgouverneur Wangermée die erste Schiene gelegt worden für die Eisenbahn, die von Boma aus nach dem fruchtbaren und waldreichen Lande Mayumbé führen soll. Die Erdarbeiten sind schon auf den ersten 28 km fertig; die technische Abtheilung erreichte den Kilometer 32. Aus Brazzaville, dem französischen Hauptorte am Tole, wird gemeldet, dass am 1. April d. J. der Generalkommissar und der Forscher Gentil daselbst erwartet wurden. Gentil will mit einer grossen Expedition, deren Theilnehmer und zahlreiche Lasten sammt zwei Kanonen schon in Brazzaville eingetroffen sind, eine neue Reise nach dem Oberkongo antreten. Die „Kongopost" meldet, dass vier Europäer dem Klima erlegen sind. Ausserdem sind im Monat März sechs Europäer in Matadi, dem Ausgangspunkt der Kongoeisenbahn, gestorben, vier am Fieber, zwei am Sonnenstiche. Alle drei Wochen wird ein Dampfer aus Antwerpen nach dem Kongo abgelassen.

— **Betchuanalandbahn.** In der Generalversammlung der britischen Südafrikagesellschaft (Chartered Company) zu London konnte Cecil Rhodes am 2. d. Mts. berichten, dass der erste Eisenbahnzug von Beïra am 1. d. Mts. in Salisbury eingetroffen sei. Der Güterzug brauchte 30 Stunden von Beïra nach Salisbury, doch habe vor neun Jahren noch kein civilisirter Mensch dort gelebt. Rhodes bedauerte, dass die Regierung die Zinsbürgschaft für die Obligationen der Eisenbahnen bis zum Tanganyika, die sie früher in Aussicht stellte, nunmehr verweigert habe, fügte aber hinzu, dass trotzdem der Bahnbau gesichert sei. Bereits seien für den Bahnbau bis zum Tanganyika 500 000 £ von den Gesellschaften gezeichnet, davon könnten 150 Meilen gebaut werden. Alsdann verblieben noch 750 Meilen, die etwa 3 000 000 £ kosten würden. Für diese Strecke haben der bekannte Grossspekulant Beit 500 000, Rhodes selbst 200 000 und andere Interessenten 500 000 £ garantirt. Die Betchuanalandbahn wird künftig Rhodesiabahn heissen und demnächst die Emission von 3 000 000 4 % Schuldverschreibungen veranstalten, die von der britischen Südafrikagesellschaft garantirt werden. Die Gesellschaft selbst, sagte Rhodes, brauche kein Geld, denn sie habe 2 000 000 £ baar in der Kasse.

Allgemeines.

— **Deutschlands Antheil am Suezkanalverkehr.** Der Schiffsverkehr durch den Suezkanal zeigt den Vorjahren gegenüber eine weitere Zunahme. Während 1896 3 409 und 1897 2 986 Schiffe passirten, wurde der Wasserweg im Jahre 1898 von 3 503 Schiffen von 9 238 603 Netto-Registertonnen benutzt, gegen 7 899 373 Netto-Registertonnen im Jahre vorher und 8 560 283 Netto-Registertonnen 1896. Auf die englische Flagge entfällt natürlich der Hauptantheil. Im weiten Abstande, aber seit Jahren an zweiter Stelle folgt Deutschlands Schiffsverkehr, von Frankreich, Holland, Japan, Russland, Spanien, Italien usw. gefolgt. Die Zahl der unter englischer Flagge passirten Schiffe ist im Jahre 1898 grösser gewesen als in den beiden Vorjahren. Trotzdem lässt sich für die englische Flagge deutlich die absteigende Linie erkennen, während Deutschlands Antheil am Kanalverkehr langsam, aber ununterbrochen wächst. Fasst man die Zahl der englischen und deutschen Schiffe ins Auge, welche den Kanal benutzten, so ergibt sich seit Anfang dieses Jahrzehnts folgender Verkehr:

	englische Schiffe	deutsche Schiffe
1890	2 522 = 74,4 %	275 = 8,1 %
1892	2 581 = 72,5 „	292 = 8,2 „
1895	2 318 = 67,5 „	315 = 9,1 „
1898	2 295 = 65,5 „	386 = 10,2 „

Unter englischer Flagge passirten im Jahre 1898 also 227 Schiffe gleich 8,9 % der Gesammtzahl weniger als 1890, während unter deutscher Flagge 81 Schiffe gleich 2,1 % der Gesammtzahl mehr passirten als vor 8 Jahren. Sieht man den Raumgehalt der Schiffe als maassgebend an, so tritt der Fortschritt der deutschen Flagge noch deutlicher hervor. Der Nettoraumgehalt betrug für die

	englischen Schiffe Registertonnen	deutschen Schiffe Registertonnen
1895	6 059 402 = 71,7 %	696 302 = 8,2 %
1898	6 297 743 = 67,0 %	969 597 = 10,5 %.

Eine absolute Zunahme zeigt sich bei beiden. Bei England beträgt sie 138 341 Registertonnen, aber bei Deutschland ist sie doppelt so gross, nämlich 273 295 Registertonnen. Im Verhältniss zum Gesammtraumgehalt ergibt sich bei England eine Abnahme um 4,7 %, bei Deutschland eine Zunahme um 2,3 %. Es ist nicht nöthig, diesen Ziffern weitere Erklärungen hinzuzufügen. Nur darauf kann hingewiesen werden, dass die grössten Schiffe, welche den Suezkanal, die Hauptverkehrsstrasse nach dem Osten, benutzen, die deutsche Flagge führen und dass die Postdampfschiffsverbindungen nach Ostasien noch im Laufe dieses Jahres verdoppelt werden. Die Bedeutung der deutschen Flagge auf dem Weltmeere tritt in dem Antheil, welchen sie am Suezkanal hat, deutlich hervor.

— **Diebstahl auf der sibirischen Eisenbahn.** Die Genrebildchen, die von den Fahrten auf der sibirischen Eisenbahn von der örtlichen unter Präventivcensur stehenden Presse gezeichnet werden, sind derart, dass, wenn unter der Zeitungsnummer nicht der Vermerk: „Von der Censur erlaubt" stünde, der ausländische Leser bestimmt nur an Zeitungsenten denken könnte. Die Diebereien des Zugpersonals sind derartig geworden, dass die Reisenden, um ihr Hab und Gut einigermaassen zu schützen, sich zu grösseren Gesellschaften zusammen zu thun beginnen. Aber lassen wir die Zeitung „Ssibirski Listok" selbst erzählen: In einem Wagen II. Klasse reist eine Gesellschaft begüterter Leute. Mit dem Schrecken der sibirischen Eisenbahn wohlbekannt, trifft diese Gesellschaft die verschiedensten Vorsichtsmaassregeln, man schläft der Reihe nach, man errichtet Barrikaden, man sieht häufig alles nach. Aber nichts half, bestohlen wurden die meisten doch, ohne dass sie auf jemand einen bestimmten Verdacht hätten werfen können, wenn nicht auf den Heizer mit seiner Galgenphysiognomie. Dem Einen war die Uhr abgeschnitten, dem Zweiten das Portemonnaie geraubt, dem Dritten die Brieftasche mit grösseren Werthpapieren usw. Natürlich schlugen die Reisenden Lärm, und die Eisenbahnverwaltung schenkte auch ihren Klagen eine gewisse Aufmerksamkeit; sie that sogar das, wozu sie kein Recht hatte: sie durchsuchte sämmtliche Reisende des Wagens. Natürlich wurde nichts gefunden. Das Zugpersonal aber wurde nicht untersucht; die Behörde traut ihm mehr als den Reisenden II. Klasse. Einige Zeit nachher wurden in der Nähe der Unglücksstation einige Werthdokumente gefunden, welche für die Diebe keinen Werth hatten, da sie auf den Namen lauteten; alles aber, was von den Langfingern verwerthet werden konnte, blieb spurlos verschwunden. Natürlich rufen derartige Vorfälle unter den Reisenden Schrecken hervor. Niemand entschliesst sich, eine Eisenbahnreise anzutreten, bevor er nicht eine grössere oder kleinere Anzahl ihm bekannter Reisegefährten gefunden hat. Wir haben eben ein Qui pro quo. Die Eisenbahnobrigkeit traut den Reisenden nicht, und die Reisenden blicken misstrauisch auf das Zugpersonal, welches wirklich nicht frei von jeder Sünde ist. Die höhere Verwaltung trägt natürlich an diesen Zuständen keine Schuld. Sibirien ist ein Land, in welchem die Kultur noch keine Wurzeln geschlagen hat, wo noch die rohen Instinkte ihre ausschlaggebende Rolle spielen. So hoch sind die Gagen des Zugpersonals nicht, dass dafür zuverlässige Leute aus dem europäischen Russland gewonnen werden könnten, und so muss man sich wohl oder übel mit dem Material begnügen, welches Sibirien liefert.

— **Die Verwendung der Motorwagen als Armeefahrzeuge.** Der Motorwagen, oder, wie ihn die Franzosen nennen, die Auto-

mobile hat sich noch nicht einmal für den lokalen Verkehr eingebürgert, und schon werden Stimmen laut, die dieses ultramoderne Fahrzeug für die Armee reklamiren. Die Franzosen, deren sanguinisches Temperament sie rasch für technische Neuerungen in Enthusiasmus versetzt, haben den anderen Nationen einen Gefallen erwiesen, indem sie die undankbare Aufgabe auf sich nahmen, das neue Transportmittel auszuprobiren. Den Deutschen liegt es nun ob, mit ihrer pedantischen Gründlichkeit und ihrem kritischen Talent an die mit der Menge verschiedenartiger, dem Sport, dem Luxus und der Reklame dienenden Motorwagen in Frankreich gemachten Erfahrungen anzubinden und für ernstere Zwecke entsprechende Typen zu schaffen. Mit diesen Worten leitet der bayerische Oberstleutnant Layriz einen beachtenswerthen Artikel ein, welcher sich mit der Verwendung der Motorwagen als Armeefahrzeuge beschäftigt und in dem soeben zur Ausgabe gelangten 4. Heft der bekannten „Kriegstechnischen Zeitschrift“ (E. S. Mittler & Sohn in Berlin) veröffentlicht ist. Der Verfasser sieht zunächst ab von den weitschauenden Zukunftsideen einzelner, welche in dem mittelst Benzin oder Petroleum bewegten Motor die Zugkraft der Zukunft — das mechanische Pferd — nicht blos für die Wagen, sondern auch für die Geschütze sehen, welche mit Motorpflügen Laufgräben ausheben, die Führer der Truppen in gepanzerten Automobilfahrzeugen zur Erkundung bis in die Zone des feindlichen Gewehrfeuers vordringen lassen wollen usw.

Es wird vor allem das Nächstliegende, der zur Zeit mögliche Fortschritt, der Betrachtung für werth erachtet; z. B. die Bedeutung des Motorwagens für Lebensmittelnachschub und für Munitionsersatz, die ja beide die wichtigsten Lebensinteressen der Armeen berühren. Im Jahre 1870 hatten einzelne Kolonnen in einem Tagmarsch und ihm folgenden Nachtmarsch 80 bis 100 km zu machen, während der Durchschnittsmarsch für Pferde nur 30 bis 40 km beträgt. Solche Kraftleistungen führen zweifellos zu Ueberanstrengungen der Pferde und sind nur einmal zu machen. Motorfahrzeuge dagegen können bei 10 km Fahrgeschwindigkeit, welche in der Kolonne in Frage kommen würde, in 10 Stunden leicht 100 km zurücklegen und sind nach Ablösung der Wagenführer sehr bald zu gleicher Marschleistung bereit. Besonders die geringe Länge der Motorfahrzeuge springt für den Munitionstransport vortheilhaft ins Auge: gegenüber 15 m beim sechsspännigen, 10 m beim vierspännigen Fahrzeug kommen nur 4—5 m Länge in Betracht; dies ist bei der Ausdehnung eines Armeekorps (ein solches hat mit seinen Kolonnen und Trains eine Tiefe von 56 km, ohne sie von 32 km, wenn in gefechtsmässiger Gliederung und Abständen marschirt wird) sehr von Belang, namentlich da die neue Bewaffnung mit Schnellfeuergeschützen und Repetirgewehren grösseren Munitionsbedarf und naturgemäss mehr Fahrzeuge erfordert, die Kolonnen also verlängert werden. Es muss daher jedes Mittel zur Verkürzung der Kolonnen willkommen sein. Eine aus Motorwagen bestehende Munitionskolonne würde desshalb ausserordentlichen Werth haben. Für die Ziele der Technik aber muss die Verwendung der Motorwagen im Kriege entscheidend sein: die Anforderungen der Marschtechnik sind vor allem zu beachten. Beherrschung der Geschwindigkeit, sicher wirkende Bremsen, Einrichtungen für Rückwärtsfahren, Sicherung aller empfindlichen Theile gegen Schmutz sind unerlässlich. Die in letzter Zeit konstruirten Motorwagen für Beförderung grösserer Lasten werden vielleicht als Ausgangsmodelle für Kriegsfahrzeuge dienen können. Die Frage des Heizstoffes und der Führung, der Konstruktion der Räder wird eingehend erörtert. Auch kleinere Wagen, für kleinere Lasten oder ein bis zwei Personen berechnet und geeignet für Verwundeten- und Munitionstransport bis an die Gefechtslinie heran, werden in Erwägung gezogen. Der Verfasser meint, dass einer raschen Verbreitung des Motorfahrzeuges die beträchtlichen Kosten zwar entgegenstehen, dass man aber an die Aptirung der bisherigen für Pferdebespannung gebauten Wagen gehen wird, wenn sich die Wirthschaftlichkeit des mechanischen Vorspanns erst einmal herausgestellt hat. Die Gattung solcher für beide Arten von Zug konstruirter Fahrzeuge dürfte dann der Armee im Kriegsfall für die Zusammenstellung von Fuhrparkskolonnen zur Verfügung stehen; an der Aufstellung von neuen, ihren Zwecken angepassten Typen durch Versuche sich zu betheiligen, dürfte die Armee aber ein besonderes Interesse haben.

Der Artikel verdient weiteste Beachtung in militärischen wie fachtechnischen Kreisen.

— Die **Marconi'sche Telegraphie** hatte, wie aus London gemeldet wird, am 24. April einen grossen Tag. An Bord des Kanonenbootes „Ibis“ ging der Erfinder mit der französischen Kommission, zu der auch der dortige Marineattaché gehörte, in See. Das Drahtseil war in einer Länge von 150 Fuss am Mast aufgehängt, die Instrumente befanden sich in der Kabine. Es wurde nach dem Goodwinleuchtschiff, nach dem South Foreland und nach Winereux bei Boulogne telegraphirt, und ebenso von diesen Orten eine Zahl von Telegrammen ohne jede Störung empfangen. Dann kam aber das Ereigniss des Tages. Wie man sich entsinnt, war von Anfang an ein Hauptübelstand der, dass die erzeugten Stromwellen sich nicht nur in e i n e r Richtung fortpflanzten. Man wies von vornherein darauf hin, dass man die Botschaften unberufen auffangen könne. Man hatte im Anfang von nichtfachmännischer Seite angenommen, man könne den erzeugten Strom zur Sprengung des Pulverraumes jedes feindlichen Schiffes benutzen, worauf die Antwort einfach lautete, das eigene Pulvermagazin werde dadurch in derselben Weise gefährdet. Am Montag nun führte Marconi eine neue Erfindung vor, ein geniales, aber ganz einfaches Arrangement, wodurch es ermöglicht wird, dem Strom n u r e i n e g a n z b e s t i m m t e R i c h t u n g z u g e b e n. Er telegraphirte zunächst nach dem Goodwinleuchtschiff, und die Station auf South Foreland erhielt gleichzeitig dasselbe Telegramm. Dann brachte er das neue Arrangement zur Anwendung, und das Leuchtschiff oder die Forelandstation wurden abwechselnd nach Belieben ausgeschlossen. Analoge Versuche wurden auch nach Boulogne und von Boulogne angestellt. Damit ist die wichtigste Entwickelung seit dem Bekanntwerden der Erfindung überhaupt erfolgt. Durch diese Entwickelung wird die Erfindung erst f ü r d e n K r i e g s d i e n s t z u W a s s e r u n d z u L a n d e v o n e n o r m e r W i c h t i g k e i t, und ihre Tragweite lässt sich noch gar nicht übersehen. Man denke z. B. nur an die Verwendung im Festungskriege. („Hamb. Corresp.“)

— Ein **Telephonautomat** ist kürzlich erfunden worden. Die Lösung des Problems wird als eine sehr gelungene und einfache zugleich bezeichnet. Durch Einwurf eines Zehnpfennigstückes wird die Verbindung mit dem Amte hergestellt. Nachdem der Beamte die gewünschte Nummer erfahren hat, sendet er einen Strom nach der Anrufstelle, wodurch ein Uhrwerk ausgelöst wird, das 3 Minuten im Gange bleibt. Gleichzeitig fällt das Geldstück aus seiner bisherigen Lage in eine Kasse. Ein Registrirwerk stellt die Anzahl der im Laufe des Tages gestellten Gespräche fest und dient also gleichzeitig als Prüfstein dafür, wie viel Geld in der Kasse sein muss. Hat man nun 3 Minuten gesprochen, so steht das Uhrwerk still und der Automat kann nicht länger benutzt werden. Ist jedoch, was ja des öfteren vorkommt, ein Anschluss nicht zu erreichen, so bewegt man einen Knopf seitlich, und das vorher hineingeworfene Geldstück fällt wieder heraus. Die Erfinder haben ihren Apparat im Reichspostamt zu Berlin einer grösseren Anzahl von höheren Postbeamten vorgestellt und allgemeine Anerkennung gefunden.

— **Als Befreierin von der Eisenbahn**, die die individuelle Selbständigkeit und Unabhängigkeit stark beeinträchtige, feiert ein Berliner Blatt das **Fahrrad** und seinen Nachfolger, den **Motor.** Auf der Eisenbahn sei die Menschheit „zum Sklaven geworden“, ausserdem hätten die Schienenstränge den Verkehr centralisirt und in manchen Gegenden lahmgelegt. Darin habe das Fahrrad einen Wandel herbeigeführt. Entlegene Gegenden seien durch das Fahrrad wieder in Beziehung zu der übrigen Welt gekommen, die Poesie des Wanderlebens sei wieder aufgewacht. Durch den Motor werde der eherne Zwang der Eisenbahn immer mehr gelockert und das Reisen wieder zu einem Vergnügen werden, das sich jeder einzelne individueller und unabhängiger von Fahrplänen, Betriebsreglements und anderen Einschränkungen schaffen könne. Bereits sieht dieser Enthusiast die Landstrassen mit Motoren belebt, auf denen die Menschen weite Reisen zurücklegen. Auch Hochzeitsreisende würden diese Art der Beförderung vorziehen. Im nächsten Jahrhundert werde jede Familie — wie heute ihre Nähmaschine — ihren Motor haben und fast scheint es, als ob dieser Enthusiast der Meinung ist, dass die Eisenbahnen durch Fahrrad und Motor mit der Zeit ganz verdrängt werden könnten. Vorläufig ist davon keine Rede und jeder vorsichtige Radler, der eine grössere Reise unternimmt, wird sich nicht gern weit von der Eisenbahn entfernen, um im Falle des Versagens seiner Maschine die Hilfe des „grossen Bruders“ in Anspruch nehmen zu können.

— **Die lichtspendende Themse.** Die Menschen wollen sich nun einmal von Zeit zu Zeit immer wieder an Utopien berauschen, und wenn sie es auch nicht wollten, so würden spekulative oder etwas verdrehte Köpfe ihrerseits dafür sorgen, dass unmögliche Pläne und Versprechungen nicht von der Tagesordnung verschwinden. Jetzt hat ein englischer Erfinder ausgeheckt, dass die Themse bei London infolge ihrer Bewegung durch Ebbe und Fluth, die sich bis nach der englischen Hauptstadt hin bemerkbar macht, als Kraftquelle benutzt werden könnte. Er will an der berühmten Londonbrücke eine Anzahl von Turbinen aufstellen, die durch die Gezeiten in Thätigkeit gesetzt werden sollen, ihre Bewegung soll wiederum Dynamomaschinen betreiben, die der Riesenstadt elektrisches Licht liefern sollen. Es war Morley Fletcher, der vor einiger Zeit die Erfindung einer „Wellenmotors“ der Welt verkündete und mit diesem Apparate die wilden Wogen des Meeres in den Dienst des Menschen zu zwingen versprach. Zunächst schuf er bei

Dover an der südenglischen Küste eine Anlage, die er neuerdings einer Anzahl von spanischen Ingenieuren mit grossem Erfolg vorgezeigt haben soll. Die ernsten Fachleute halten jedoch von seiner Idee recht wenig und behaupten, dass der Mangel einer Gleichförmigkeit in den Wind- und Wetterverhältnissen der Meeresgebiete einen regelmässigen Betrieb von Maschinen irgend welcher Art durch die Meereswogen ausschliesst. Höchstens wollen sie zugestehen, dass man auf diese Weise durch einen Wellenmotor eine Boje beleuchten könnte, was ja immerhin ein kleiner Erfolg zu nennen wäre. Mit Hilfe der Gezeiten London elektrisch beleuchten zu wollen, würde dagegen auf dasselbe herauskommen, als wenn man die Wasserkraft der Spree zur elektrischen Beleuchtung von ganz Berlin auszunutzen gedächte.

— **Ein Reiseabenteuer mit Löwen.** Für die Menagerie von Schönbrunn (Wien) wurden kürzlich mehrere prächtige Löwen und Tiger erworben. Die Thiere sollten zu einer bestimmten Zeit in Wien eintreffen, sie kamen aber erst nach einer 12stündigen Verspätung an. Ursache der Verspätung war die Nothwendigkeit, eine Umwaggonirung der Raubthiere während der Reise vorzunehmen, einen „Kupeewechsel", der bei der Gefährlichkeit der Passagiere und der hierdurch gebotenen Vorsicht fast den ganzen Tag in Anspruch nahm. Der Wagen der Staatseisenbahngesellschaft, in welchem die Thiere transportirt wurden, hatte sich nämlich, wie der technische Ausdruck lautet, „heissgelaufen", und unter fürchterlichem Gebrülle der Raubthiere musste der Zug in der Station Velim halten, wo die Käfige in einen anderen Wagen transportirt werden mussten. Diese Prozedur gestaltete sich, da man auf derartiges nicht vorbereitet war, ungemein schwierig und aufregend. Die Raubthiere, die mit dem Wagenwechsel nicht einverstanden schienen, tobten in den Käfigen, sobald die Arbeiter dieselben anfassen wollten, und man fürchtete, dass die Eisengitter nicht standhalten würden. Endlich kam man auf die Idee, die Bestien zu füttern und während dieser Zeit die Umladung zu versuchen. Man wartete, bis die gewohnte Fütterungsstunde herannahte, und während die Raubthiere ihre Ration verzehrten, erfassten die Arbeiter mit der auch jetzt noch gebotenen Vorsicht die Käfige. Die Idee erwies sich als glücklich, denn die Raubthiere liessen sich in ihrer Mahlzeit nicht stören, und der Transport konnte nun von statten gehen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung am 11. April widmete der Vorsitzende Wirkliche Geheime Oberbaurath Streckert dem inzwischen verstorbenen Ehrenmitgliede Oberbau- und Ministerialdirektor a. D. Theodor Weishaupt, den korrespondirenden Mitgliedern Geheimen Hofrath Dr. Alexander Bolten in Rostock und Präsident der schweiz. Nordostbahngesellschaft Adolf Guyer-Zeller in Zürich sowie dem auswärtigen Mitgliede Oberbaurath Robert von Rutkowski in Hannover einen warmen Nachruf. Herr Oberstleutnant Buchholtz erstattete Bericht über die im Laufe des Jahres in Aussicht genommenen Ausflüge; neben Besichtigung verschiedener gewerblicher Anlagen in und bei Berlin wurde auch einem Ausfluge nach der neuen Spreewaldeisenbahn mit Damen allseitig zugestimmt.

Herr Geheimer Oberbaurath Wetz sprach sodann über Verwendung von Buchenholz zu Eisenbahnschwellen. Die Frage der Verwendung des Buchenholzes zu Eisenbahnschwellen, so führte der Vortragende aus, ist von grosser Bedeutung zunächst für die deutsche Waldwirthschaft. Etwa der sechste Theil der Waldfläche Preussens besteht aus Buchenhochwald, dessen Erzeugnisse bei der beschränkten Verwendungsfähigkeit der Buche als Nutzholz oder zu gewerblichen Zwecken zum grössten Theile als Brennholz zu wenig einträglichen Preisen Verwendung finden müssen. Aber auch die Eisenbahnverwaltungen haben ein lebhaftes Interesse daran, für ihren Bedarf an Holzschwellen das Buchenholz mit heranziehen zu können. Der Preis des Eichenholzes hat sich in den letzten Jahren so gesteigert, dass die Verwendung eichener Schwellen kaum noch zu rechtfertigen ist; eine weitere Preissteigerung ist wohl, wenn der Verbrauch an eichenen Schwellen nicht wesentlich herabgesetzt wird, mit Sicherheit zu erwarten. Da das Kiefernholz seiner geringen Härte wegen diesen Ausfall nicht decken kann, und es zweifelhaft ist, ob das Ausland uns geeigneten Ersatz an harten Hölzern zu angemessenen Preisen liefern kann, so hängt die Zukunft der hölzernen Querschwelle, ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber der eisernen Schwelle, mehr oder weniger von der Möglichkeit ab, das Buchenholz durch geeignete Behandlung für Schwellen verwendungsfähig zu machen. Bei dem Interesse, das hiernach zwei Verwaltungen an der buchenen Schwelle haben, ist es erklärlich, dass die Geschichte der buchenen Schwelle nahezu so alt ist, wie die Geschichte der Eisenbahnen überhaupt. Der Vortragende führte aus, die Geschichte der Buchenschwelle als bekannt voraussetzend, dass in dem Endergebniss alle bisherigen Versuche mehr oder weniger fehlgeschlagen sind und zur Zeit bei den deutschen Eisenbahnverwaltungen eine Verwendung von buchenen Schwellen in grösserem Umfange nicht vorkommt; er gab schliesslich eine Darstellung desjenigen, was in den letzten Jahren zur Förderung der Buchenschwelle geschehen ist und entwickelte daraus die Fragen, um deren Entscheidung es sich in der nächsten Zukunft handeln wird. Dem hochinteressanten Vortrage folgte eine Besprechung, an der sich ausser dem Vortragenden die Herren Fabrikbesitzer Rütgers, Eisenbahnbetriebsdirektor Schneidt und der Vorsitzende betheiligten.

Gerichtsentscheidungen.

— **Tarifirung von vernickeltem Zinbblech.** Urtheil des Amtsgerichts Dresden vom 7. Dezember 1898 in Sachen des Kaufmanns F. E. in St. gegen die sächsische Staatseisenbahn.

Der Kläger verlangte für eine Sendung vernickelten Zinkbleches, die von der Eisenbahn nach dem Satze der allgemeinen Wagenladungsklasse befördert worden war, die Anwendung des Spezialtarifes I und die Erstattung des sich ergebenden Frachtunterschiedes. Er behauptete, zu der Position „Zink in Platten (Rohzink), Zinkblech (Walzzink)" usw. des Spezialtarifes I sei dem Sinne nach auch vernickeltes Zinkblech zu rechnen, denn im Tarife werde nicht gesagt, wie das nach Spezialtarif I tarifirende Zinkblech beschaffen sein müsse und vernickeltes Zinkblech bleibe Zinkblech, wenn es auch mit einer leichten Nickellösung überzogen sei. Auch seien die Artikel Nickelstein und Nickelspeise, die zur Herstellung des Nickelüberzuges benutzt würden, in den Spezialtarif I eingereiht, es sei deshalb nicht einzusehen, weshalb vernickeltes Zinkblech nicht dieselben Vergünstigungen geniessen sollte, wie die einzelnen Metalle, aus denen es hergestellt werde. Eisenwaaren, „mit unedlen Metallen überzogen" seien ferner im Tarife den nicht überzogenen Eisenwaaren gleichgestellt und, wie diese, in den Spezialtarif I aufgenommen. Dabei sei der Preisunterschied zwischen Eisenblech und vernickeltem Eisenblech viel höher, als zwischen Zinkblech und vernickeltem Zinkblech. Auch bei Holzwaaren mache der Tarif keinen Unterschied zwischen nicht überzogenen und solchen, die mit Farbe oder Metall überzogen seien. Sowohl diese, wie jene tarifirten nach dem Spezialtarif I. Schliesslich sei auch zu beachten, dass vernickeltes Zinkblech als Stückgut die ermässigten Sätze des Spezialtarifes für bestimmte Stückgüter geniesse

Das Gericht wies die Klage ab und begründete dieses Urtheil, im wesentlichen im Anschluss an die Ausführungen der Beklagten, wie folgt:

Nach § 8 der allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Gütertarifes, Theil I, seien zur allgemeinen Wagenladungsklasse alle diejenigen Güter zu rechnen, die in die Spezialtarife nicht aufgenommen seien. Folge schon daraus, dass vernickeltes Zinklech in die allgemeine Wagenladungsklasse gehöre, weil es in Spezialtarif I nicht ausdrücklich genannt sei, so werde diese Schlussfolgerung noch durch die Erwägung unterstützt, dass vielfach das unverarbeitete Gut in Tarifklassen mit niedrigeren Sätzen aufgenommen sei, als das verarbeitete, das um seines höheren Werthes willen höhere Fracht vertrage. Eine weitere Stütze finde diese Erwägung in den Bestimmungen des Tarifes über Eisen- und Holzwaaren. Wenn dort die überzogene Waare der nicht überzogenen gleichgestellt werde, so sei daraus nicht mit dem Kläger ein allgemeiner Grundsatz dieses Inhaltes zu entnehmen, sondern vielmehr zu schliessen, dass der Tarif im allgemeinen die mit Metall oder Farbe überzogene Waare als etwas anderes betrachte, als die rohe, und deshalb eine besondere Bestimmung für nöthig halte, wenn jene gleich dieser tarifiren solle. Der Tarif behandele jeden Artikel gesondert, es gehe daher nicht an, einzelne Positionen nach Analogie anderer auszulegen. Halte man aber an einer strengen Auslegung der einzelnen Bestimmungen fest und bleibe man sich dabei der allgemeinen Tendenz bewusst, dass verarbeitete Waaren anders klassifizirt werden sollen, als rohe, so könne man aus der Thatsache, dass Nickelstein und Nickelspeise einerseits, nicht vernickeltes Zinkblech andererseits in den Spezialtarif I gehörten, keineswegs den Schluss ziehen, dass auf vernickeltes Zinkblech derselbe Tarif anzuwenden sei. Dabei könne ganz ausser Acht bleiben, ob nicht, wie die Beklagte eingewendet habe, zum Vernickeln des Zinkbleches nicht sowohl Nickelspeise und Nickelstein, sondern reines Nickel verwendet werde, und wie reines Nickel tarifire. Auch der Umstand, dass vernickeltes Zinkblech als Stückgut ermässigte Sätze, die des Spezialtarifes für bestimmte Stückgüter, geniesse, lasse sehr wohl zu, dass es als Wagenladung zu den normalen Sätzen der allgemeinen Wagenladungsklasse befördert werde. Dieser Unterschied finde seine formelle

Begründung in der positiven Bestimmung des Tarifes und materiell eine hinreichende Erklärung in der Absicht der Eisenbahnverwaltungen, den Versand von Metallen in geringeren Mengen zu begünstigen.

Bücherschau.

— Dr. G. Eger, Regierungsrath, **Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.** Zeitschrift für Eisenbahnrecht. XV. Band. 3. Heft. Breslau 1899. J. U. Kern's Verlag. 96 Seiten.

Das Heft beginnt mit 55 Entscheidungen, zum grossen Theile von ausländischen Gerichten u. dergl., insbesondere dem Berner Centralamte, herrührend, welche die Seiten 205—263 füllen. Einige wenige, in denselben enthaltene Rechtssätze seien hier angeführt:

1. Zur Fracht im Sinne der §§ 7, 60, 61, 64 der Verkehrsordnung gehören nicht die Gebühren, welche der Inhaber eines Anschlussgleises der Bahn für die Zuführung oder Abholung jedes Wagens zu zahlen hat. Diese sogen. Anrückgebühren beruhen auf einer vom Frachtvertrage völlig unabhängigen civilrechtlichen Abmachung. Reichsgerichtsentscheidung vom 8. Dezember 1896 (S. 208).

2. Die Geltung des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr ist für seinen Bereich eine ausschliessliche, auch nicht ergänzend kann die Verkehrsordnung in Betracht kommen. Urth. d. Kammergerichts vom 2. März 1898 (S. 218).

3. Die Bahn, welche sich die Beförderung von Fischen auf der schnellsten Verbindung hat bezahlen lassen, haftet für Verderb infolge Beförderungsverzögerung, wenn diese durch die Wahl eines zwar kürzeren Weges verursacht ist, auf dem aber infolge mehrfachen Umladens die Transportdauer eine längere sein musste. Urth. d. Handelsgerichts in Lyon vom 15. März 1898 (S. 222). — Gemäss § 511 Verkehrsordnung gilt diese Entscheidung auch für den deutschen Inlandsverkehr.

4. Da die Beförderung im internationalen Verkehr auf Grund der mit Gesetzeskraft ausgestatteten Tarife erfolgt, diese aber bei Angabe der Frachtsätze in Franken die Kursunterschiede (z. B. Spanien gegenüber) nicht beachten, ist die Bahn nicht verpflichtet, aus solchen gewonnene Vortheile zu verrechnen. Urth. d. Kassationshofes in Paris vom 28. März 1898 (S. 225).

5. Ein im Besitz mehrerer Fahrscheinhefte befindlicher Reisender hatte bei Verlassen des Bahnsteiges nach Durchfahrt einer längeren Bahnstrecke den Fahrschein für eine kürzere durchlochen lassen und sich so die Möglichkeit verschafft, mit demselben Fahrschein nochmals die längere Strecke zu befahren. In dieser rechtswidrigen Erlangung des gültigen Fahrscheines sah das Gericht das vollendete Vergehen des nach § 263 Str.-G.-B. strafbaren Betruges. Urth. d. Oberlandesgerichts in Dresden vom 14. Juli 1898 (S. 247).

Der zweite Theil des Heftes bringt zunächst eine Abhandlung des Reichsgerichtsraths Dr. Stenglein über Eisenbahntransportgefährdung, eine systematische Entwickelung der in den §§ 315, 316 Str.-G.-B. enthaltenen Rechtsgrundsätze und ihrer Streitfragen. In der Ermittelung des Eisenbahnbegriffes und seiner Abgrenzung gegenüber den Strassenbahnen werden eine Reihe von Fragen berührt, die im Bd. XI S. 273 ff. von Coermann ebenfalls erläutert sind.

Einige Sonderfragen aus der Haftpflicht der Eisenbahnen behandelt die Seite 273—279 erst z. Th. aufgenommene Arbeit des Finanzraths Dr. jur. Oesterlen in Stuttgart: die Haftung bei Ueberfahren von Fuhrwerken sowie bei Brandschäden durch Funkenflug. Während für die Haftpflicht bei Betriebsunfällen das Haftpflicht-, Fürsorge- und die Arbeiterversicherungsgesetze, für Beschädigungen von Frachtgut das Handelsgesetzbuch, die Verkehrsordnung und das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr besondere Bestimmungen enthalten, kommen für die beiden von Oesterlen gewählten Rechtsgebiete lediglich die allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches zur Anwendung. Da das Ueberfahren von Fuhrwerken lediglich dem Kapitel über die unerlaubten Handlungen, die Brandschäden durch Funkenflug aber gleichzeitig noch den Grundsätzen des Nachbarrechtes unterliegen, bezüglich deren der Landesgesetzgebung ein weitgehender Einfluss eingeräumt ist, so würden allerdings auch die Ausführungsgesetze zum Bürgerlichen Gesetzbuche heranzuziehen sein. Doch diese Fragen werden in dem vorliegenden Theile der Arbeit noch nicht berührt. Er befasst sich mit dem gemeinen Recht bezüglich des Ueberfahrens von Fuhrwerken, mit einem Landesrecht, auf das hier wegen seiner nur noch kurzen Geltungsdauer nicht mehr eingegangen zu werden braucht.

Im zweiten Hefte begann eine Studie des Geheimen Regierungsraths R. Bering in Erfurt über das Enteignungsrecht in seiner Beziehung zum bürgerlichen Gesetzbuch. Nachdem dort dieses Recht in die Zwangsentziehung des Eigenthumes, als Ausfluss des Staatshoheitsrechts den Bundesstaaten überlassen, und die Entschädigungspflicht zerlegt war, die gemäss Art. 52, 53 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch durch letzteres insofern geregelt werden soll, als nicht die Landesgesetzgebung ein anderes bestimmt, geht Verfasser im vorliegenden Hefte zur Darstellung des preussischen Zwangsenteignungsrechts an der Hand des Gesetzes vom 11. Juni 1874 über. Die einzelnen Bestimmungen dieses Gesetzes werden sehr eingehend insbesondere daraufhin geprüft, in wie weit sie sich mit dem Reichsrecht vereinigen lassen und wie weit letzteres zu ihrer Ergänzung dienen kann. Die Arbeit soll bezügliche Bestimmungen im preussischen Ausführungsgesetze zum B. G.-B. vorbereiten.

Bei der Litteratur- und Gesetzgebungsübersicht ist wiederum das ausländische Recht in weitem Umfange vertreten.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Strecken der westfälischen Landeseisenbahn:
Lippstadt-Beckum (28.6 km, eröffnet am 20. Oktober 1898),
Belecke-Brilon Stadt (24,4 km, eröffnet am 1. Dezember 1898)
und
Neubeckum-Ennigerloh (4,3 km, eröffnet am 15. April d. J. für den Güter- und Viehverkehr)
sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Bahnstrecke Wingen-Münzthal-St. Louis gelegene Haltepunkt Sucht wird am 15. Mai d. J. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Das Fragenheft zur Erhebung der statistischen Mittheilungen über die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen des Vereins.

Ein Widerspruch gegen den mit Rundschreiben vom 15. Februar d. J. Nr. 718 zur Erklärung übersandten Entwurf des oben bezeichneten Fragenheftes (vergl. die betreffende Mittheilung in Nr. 15 S. 243 d. Ztg.) ist nicht erhoben worden. Infolge dessen ist dies Fragenheft für alle Vereinsverwaltungen als verbindlich erklärt worden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1907 vom 2. Mai d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche Abdrücke des arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses bestellt haben; Begleitschreiben zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichniss (abgesandt am 3.—4. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Wenige Monate, nachdem
der Ministerialdirektor im königl. Finanzministerium
Herr Geheimer Rath Ewald Alexander Hoffmann,
Komthur usw.,
von der Leitung der unterzeichneten Generaldirektion zu höheren Aufgaben berufen worden war, ist seinem thatenreichen Leben am 30. vorigen Monats durch den Tod ein Ziel gesetzt worden. Der Geschiedene hat länger als ein Menschenalter hindurch sein umfassendes Wissen und seine nie erlahmende Arbeitskraft dem Dienste der vaterländischen Eisenbahnverwaltung gewidmet und, beinahe 12 Jahre lang an ihre Spitze gestellt, durch sein erfolgreiches Wirken das Ansehen, dessen sich die sächsische Staatseisenbahnverwaltung in den weitesten Kreisen erfreut, wesentlich erhöht und fester begründet, zugleich aber verstanden, durch seine treue Fürsorge sich die Liebe seiner Untergebenen in hohem Maasse zu erwerben.

Dem hochverdienten Manne ruft die Generaldirektion trauernd ein herzliches „Habe Dank“ in die Ewigkeit nach.

Dresden, den 2. Mai 1899. (1240)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.
von Kirchbach.

2. Berichtigungen.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Güterverkehr.

Die Entfernung Neustadt a. d. Aisch-Diemeringen (Nachtrag V vom 1. April 1899, Seite 5) ist mit Wirkung vom 1. Juli l. J. von 385 km auf 388 km zu berichtigen.

München, den 30. April 1899. (1241)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

3. Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. werden die Haltestellen Raygrod und Wiederau des Direktionsbezirks Bromberg in den ostdeutsch-nordwestdeutschen, ostdeutsch-mitteldeutschen und ostdeutsch-hessischen Güterverkehr einbezogen.

Ueber Entfernungen und Sätze, sowie Abfertigungsbefugnisse geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 1. Mai 1899. (1242)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. Mai d. J. treten im Tarife Theil II Heft 1 neue Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 8 und 9 (Holz des Spezialtarifs II und III) von Reichraming k. k. St. B. nach Cassel (Ober-, Unterstadt und Rangirstation), Göttingen, Heiligenstadt und Münden (Hannover) der königlichen Eisenbahndirektion Cassel in Kraft, die bei den vorbezeichneten Stationen zu erfahren sind.

Breslau, den 30. April 1899. (1243)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr.

Zu dem am 1. April 1899 herausgegebenen Tarife für den vorbezeichneten Verkehr ist mit Gültigkeit vom 1. Mai 1899 der Nachtrag 1 in Kraft getreten. Derselbe enthält Entfernungen für Mölln i. L., Ausnahmesätze für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Werften im Verkehr mit Lüneburg und Rathenow, ferner für Eisen und Stahl von Schönefeld bei Leipzig nach den Seehafenstationen usw.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Abfertigungsstellen bezogen werden.

Hannover, den 1. Mai 1899. (1244)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1899 werden sämmtliche Frachtsätze im Verkehr zwischen Rheinau, Station der bad. Staatseisenbahnen, einerseits und Basel, Station der schweiz. Centralbahn, andererseits aufgehoben und durch neue, ermässigte Frachtsätze ersetzt.

Auf den gleichen Zeitpunkt werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für Anilinabfall und Kammersäure Mannheim-Basel S. C. B. ohne Ersatz aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Dienststellen.

Karlsruhe, den 30. April 1899. (1245)
Generaldirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Heft 5. (Main-Neckarbahn-württembergischer Güterverkehr.)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1899 gelangt zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag II zur Einführung.

Stuttgart, den 28. April 1899. (1246)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen.

Mit dem 10. Mai d. J. werden im ostdeutschen Güterverkehr (Ausnahmetarif 18) für die Stationen Allenstein, Braunsberg, Guttstadt, Memel und Wormditt des Bezirks Königsberg ermässigte Ausnahmesätze für Flachs nach der Station Freiburg i. Schl. des Bezirks Breslau widerruflich eingeführt.

Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 30. April 1899. (1247)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten königlichen Eisenbahndirektionen.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1899 wird in den Binnenviehtarif, Theil II, vom 15 September 1894 folgende besondere Bestimmung zu § 44 der Verkehrsordnung aufgenommen:

„4. Für die Desinfektion der Eisenbahnwagen, welche zum Transport von lebendem Geflügel verwendet sind, und der bei der Beförderung benutzten Geräthschaften (Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom 2. Februar 1899, R.-G.-Bl. Seite 11) werden die gleichen Gebühren erhoben, wie für die Desinfektion bei Beförderung von anderem Kleinvieh.“

Die in den Tarif aufgenommene zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I, 2 genehmigt worden.

Berlin, 30. April 1899. (1247a)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1899 werden die Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 35 für Pitsch-Pine-Holz usw. im Verkehr von Ludwigshafen a. Rhein nach den badischen Uebergangsstationen zur Schweiz dahin erweitert, dass dieser Ausnahmetarif auch für solche Sendungen anwendbar ist, die im Durchgang durch die Schweiz nach Italien und Frankreich oder nach Oesterreich befördert werden.

Karlsruhe, den 30. April 1899. (1248)
Grossh. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Kohlenverkehr.

Am 15 Mai d. J. tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Koks (ausgenommen Gaskoks) und Steinkohlenbrikets von der Station Simpelveld der niederländischen Staatsbahn nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken, welcher theilweise Frachtermässigungen enthält, in Kraft. Die Sätze des Ausnahmetarifs für den Kohlenversand von Simpelveld vom 10. Januar 1898 werden hierdurch aufgehoben. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 2. Mai 1899. (1249)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Stationen Hatvan und Sárvár in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker aller Art etc. vom 1. August 1895.

Mit Wirksamkeit vom 10. Mai 1899 gelten die im Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker aller Art etc. vom 1. August 1895 des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Frachtsätze von Nagy-Surány unter Zuschlag von 60 Cts. für 100 kg im Verkehre mit Hatvan und unter Zuschlag von 16 Cts. für 100 kg im Verkehre mit Sárvár.

Die Frachtsätze finden auch bei Unterbrechung des Transportes durch Einlagerung bezw. Reexpedition in einer Unterwegsstation nach Maassgabe der unter Punkt V des oben bezeichneten Tarifes enthaltenen Bestimmungen Anwendung.

Die Station Hatvan rangirt in die Gruppe A und die Station Sárvár in die Gruppe C der Reexpeditionstabelle, jedoch ist die Einlagerung in Linz im Verkehre mit Sárvár nicht zulässig.

Wien, am 1. Mai 1899. (1250)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

In Ergänzung unserer Bekanntmachung vom 14. Oktober v. J. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass die am 1. Dezember v. J. eingeführten erhöhten Fahrpreise in den vom gleichen Tage ab gültigen Nachtrag I zum Lokaltarif (vom Tage der Betriebseröffnung) aufgenommen sind. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Direktion (1251)
der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

5. Lieferfristen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Verlängerung der Lieferfristen anlässlich der Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonntagen und am Pfingstmontag.

Anlässlich der vom 1. Mai bis Ende August l. J. ins Leben tretenden Einschränkung des Güterzugverkehres auf den im Betriebe der k. k. priv. Südbahngesellschaft stehenden Linien an Sonntagen und am Pfingstmontag werden mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. April 1899, Z. 17875/16 vom 1. Mai angefangen bis zum 31. August 1899, sowohl im internen, als auch internationalen Güterverkehre die Lieferfristen für Güter, deren Beförderung auf den gedachten Linien an einem in diese Zeit fallenden Sonntage oder am Pfingstmontag unterbrochen wird, um diese Tage nach Maassgabe des § 63 (11) des Betriebsreglements verlängert.

Die Unterbrechung der Beförderung wird von der Station, in welcher das Gut ruht, auf dem Frachtbriefe handschriftlich oder mittelst Stampiglie vermerkt werden; doch bleibt es der Eisenbahn vorbehalten, den Nachweis, dass die Beförderung unterbrochen wurde, auch in anderer Weise zu erbringen.

Wien, am 20. April 1899. (1252)
Die Generaldirektion.

6. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 15 eisernen eingleisigen Ueberbauten von 2,45 bis 26,0 m Stützweite der Strecke Oldenburg - Bremen und der Neubaustrecke Lohne - Hesepe, sowie einer eisernen Bahnsteigüberdachung auf Bahnhof Delmenhorst mit zusammen 157 t Flusseisen, 2,35 t Gussstahl, 5,52 t Gusseisen und 7,0 t verzinkten Blechen soll öffentlich vergeben werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind verschlossen bis zum 17. Mai an das unterzeichnete Büreau einzusenden.

Zeichnungen, Bedingungen und Verdingungsanschlag liegen im unterzeichneten Büreau zur Ansicht aus und können von dort gegen Einsendung von 2 ℳ bezogen werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Oldenburg, den 3. Mai 1899. (1253)
Bautechnisches Büreau
der grossherzoglichen Eisenbahndirektion
zu Oldenburg.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 14,067 m Nutzlänge auf Bahnhof Insterburg soll vergeben werden. Bedingungen sind gegen Einsendung von 1,50 ℳ in Baar von der unterzeichneten Inspektion zu beziehen.

Angebote mit der Aufschrift „Drehscheibe Insterburg" sind bis zum 23. d. Mts., Mittags 12 Uhr, einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Insterburg, den 2. Mai 1899. (1254)
Königl. Eisenbahnmaschineninsp.

Der Bedarf von circa 2700 kg Rundkupfer für Stehbolzen soll durch öffentliche Vergebung gedeckt werden. Lieferungsbedingungen können bei dem Unterzeichneten dahier eingesehen und auf frankirte Anfrage gegen postfreie Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote auf Lieferung dieses Rundkupfers nebst Probestück sind bis zum 13. Mai l. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Rundkupfer" postfrei an den Unterzeichneten einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, den 2. Mai 1899. (1255)
Der Hauptmagazinsverwalter
der Main - Neckar - Eisenbahn.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Lokomotiven.

Die in den Hauptwerkstätten Magdeburg-Buckau und Halberstadt stehenden, ausgesonderten 10 Stück Lokomotiven nebst Tendern (darunter 1 Stück Tenderlokomotive) sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden.

Zur Abgabe des Angebotes sind die Angebotsbogen zu benutzen, welche nebst Verkaufsbedingungen in unserem technischen Büreau hierselbst, Fürstenstrasse 1—10, zur Einsicht ausliegen und auch gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ in Baar bezogen werden können.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift
„Angebot auf Ankauf alter Lokomotiven"
versehen zu dem am Sonnabend, den 20. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, anberaumten Veräusserungstermine an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Eröffnungstermine.

Magdeburg, den 25. April 1899. (1256)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Verkauf der in unseren Werkstätten zu Breslau und Lauban angesammelten Materialabgänge wird Termin auf Mittwoch, den 24. Mai 1899, Vorm. 10 Uhr, im ehemaligen Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem Centralbahnhofe hierselbst anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen liegen im Direktionsgebäude, Zimmer 84, zur Einsichtnahme aus, können auch von dort gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar) bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen.

Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien" müssen bis zur Terminsstunde hier eingereicht sein. Der Zuschlag erfolgt bis zum 17. Juni 1899.

Breslau, den 27. April 1899. (1257)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahnen.

Wir beabsichtigen etwa
87 t alte Eisenschienen,
10 „ „ Stahlschienen,
40 „ „ Weichentheile,
10 „ altes Oberbauschrott,
10 „ alte Laschen,
12 „ noch brauchbare eiserne Querschwellen,
sowie die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialienabfälle als Schweiss- und Flusseisen, Eisenblech, Gusseisen, ungebr., Radreifen, Federstahl, Lokomotivkessel usw. an den Meistbietenden zu verkaufen.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Materialienbüreau (Verwaltungsgebäude an der Karlstrasse) hierselbst eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot betr. Ankauf von Altmaterialien" bis zum 24. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Oldenburg, den 30. April 1899. (1258)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

8. Offene Stellen.

Wir suchen für sofort einen energischen Stations- oder Büreauassistenten, welcher im Wagen-Kontroldienst ausgebildet ist, sowie mehrere Stationsagenten, für letztere Stellen werden pensionirte Beamte bevorzugt. Offerten mit Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen zu richten an

Die Direktion (1259)
der Bröltháler Eisenbahn in Hennef (Sieg).

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 36. | 10 Mai 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 9 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Des Himmelfahrtstages wegen erscheint die nächste Nummer erst am 17. d. Mts.

Elektrischer Betrieb auf französischen Eisenbahnen.

Von Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor **Frahm**.

(Fortsetzung aus Nr. 35.)

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft hat ihren ersten elektrischen Betrieb in kleinem Maassstabe bereits im Jahre 1893 eingerichtet, und zwar auf einer Zechenbahn von der Station Montmartre nach La Bérandière im Departement Loire. Bis 1893 wurden auf der Zechenbahn gewöhnliche Lokomotiven verwandt; in diesem Jahre drohte ein auf der Strecke befindlicher Tunnel infolge vorgekommener Erdsenkungen einzustürzen, man sah sich deshalb genöthigt, den Tunnel mit Holz auszubauen. Dadurch wurde der ohnehin nicht übermässig grosse Querschnitt so eingeengt, dass die vorhandenen Lokomotiven nicht mehr hindurch konnten, was dazu führte, die Elektrizität als Zugkraft anzuwenden. Die Gesammtanordnung der hierfür hergestellten Einrichtungen war folgende: Eine Centralstation lieferte elektrischen Gleichstrom von 360 V Spannung, welcher durch eine nackte, in der Nähe des Bodens und seitlich vom Gleise auf isolirten Stützen liegende Leitung am positiven Pol der Dynamomaschine abgenommen und fortgeleitet wurde; als Rückleitung — mit dem negativen Pol der Dynamomaschine verbunden — dienten die Fahrschienen. Ein kleiner zweiachsiger Selbstfahrer von nur 15 t Gewicht entnahm mittelst Abnehmer, welche auf der Leitung glitten, aus letzterer den Strom und konnte 30 PS am Radumfange entwickeln, bei 7-8 km/Stunde Geschwindigkeit. Die Leitung war aus alten Eisenbahnschienen gebildet, welche auf mit Paraffin getränkten Holzklötzen lagerten, die ihrerseits mit geeigneten Holzunterlagen versehen auf den Schwellenenden ruhten. Die Oberkante der Leitung lag 229 mm über Schienenoberkante, die Mitte 320 mm von der nächsten Schiene. Die Schienenenden und Verbindungslaschen der Leitung waren gut gereinigt und man hatte zwischen Schienen und Laschen ein dünnes Kupferblech eingelegt, um die Leitungsfähigkeit zu sichern. Diese einfache Anordnung, welche seitdem wiederholt zur Anwendung gekommen ist, hat sich schon damals gut bewährt, selbst bei Regen und Schnee, trotzdem die Leitung auch sehr durch Kohlenstaub verunreinigt wurde. Die Anlage war nur von 1894 bis 1896 im Betriebe, dann wurde der Tunnel ganz verlassen und eine neue Zechenbahn gebaut, die mit gewöhnlichen Lokomotiven betrieben wird.

Aus diesem Versuch im kleinen haben die Ingenieure der Gesellschaft gewisse Erfahrungen gesammelt, welche bei einer zur Zeit in der Ausführung begriffenen elektrischen Schmalspurbahn von Le Fayet bei Saint-Gervais-les-Bains (Departement Hoch-Savoyen) über Chamonix nach der Schweizergrenze Verwendung finden sollen. Die Linie hat 1,00 m Spurweite und ist 38 km lang, wovon die ersten 30 km im Thal der Arve liegen, welche hier zahlreiche Wasserfälle bildet. Es lag nahe, die in diesen enthaltenen Kräfte für die Zugförderung nutzbar zu machen durch Verwendung der Elektrizität als Zugkraft. Zunächst will man nur die Strecke bis Chamonix eröffnen und hat dafür folgendes System der Zugförderung in Aussicht genommen: Es werden zwei Centralstationen gebaut, eine in Servoz, 5 km vom Ausgangspunkt der Linie, die andere 3 km weiter in Les Chavants. Die Station in Servoz wird Gleichstrom von 550 V Spannung erzeugen und vier Verbunddynamomaschinen von je 200 Kilowatt Leistung erhalten, welche unmittelbar durch ebenso viele Turbinen von je 325 PS angetrieben werden. Zwei Hilfsdynamos von 40 Kilowatt (einer zur Reserve) dienen als Erreger und werden durch kleine Turbinen von 60 PS getrieben. Drei

der Hauptdynamomaschinen genügen, den erforderlichen Strom zu liefern, die vierte wird zur Aushilfe bereit stehen. Der negative Pol der Dynamomaschinen wird an die Fahrschienen angeschlossen, der positive mit einer Leitung in Verbindung gebracht werden. Letztere wird aus Stahlschienen bestehen und auf Unterlagen von Steingut und Gusseisen ruhen, die mit Schwellenschrauben auf den Querschwellen befestigt werden sollen. Die zweite Station wird sich von der ersten nur durch die Turbinenanlage unterscheiden. Der positive Pol ihrer Dynamoanlage ist bei Kilometer 13 mit der eigentlichen Abnahme-(Zugförderungs-)Leitung in Verbindung gebracht, bis dahin ist eine besondere Luftleitung (Speiseleitung) vorhanden. Die Klemmenspannung der Dynamomaschine wird dem Kraftverbrauch entsprechend selbstthätig wechseln und höchstens 670 V betragen. Der Spannungsunterschied zwischen dem Verbindungspunkt der Speiseleitung mit der Abnahmeleitung und der Verbindungsstelle der Rückleitung mit den Schienen (in Kilometer 9) wird immer der gleiche von 550 V sein. Bei dem Theile der Bahn von Chamonix nach der Schweizergrenze ist man über die Vorstudien noch nicht hinausgekommen. Wahrscheinlich wird man hier in Kilometer 24 noch eine Centrale anlegen mit ähnlicher Einrichtung wie bei den Stationen Servoz und den positiven Pol der Dynamos in Kilometer 29,2 an die Abnahmeleitung anschliessen.

Was das rollende Material betrifft, so boten die vorkommenden grössten Steigungen der Strecke von 1:12,5 bis 1:11 gewisse Konstruktionsschwierigkeiten. Es lag zunächst der Gedanke nicht fern, eine Lokomotive Abt'scher Bauart für gemischten Betrieb (Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb) zu verwenden. Allein, so wahrscheinlich es auch sein mochte, mit einer derartigen Lokomotive Erfolge zu erzielen, so waren doch eine Menge Einzelfragen zu lösen, deren endgültige Beantwortung nur durch eine Reihe von Versuchen möglich sein würde. Diese scheute man und vermeidet die Zahnstange nunmehr dadurch, dass ausschliesslich Selbstfahrer verwendet werden sollen. Nachdem somit das ganze Zuggewicht als Adhäsionsgewicht nutzbar gemacht wird, kann man Rampen von 1:11 mit Leichtigkeit ohne Zahnstangen ersteigen. Man will Personenwagen, Wagen für Gepäck und Eilgut und Güterwagen bauen. Zwischen Le Fayet und Chamonix sollen die Züge höchstens fünf Wagen, zwischen Chamonix und der Schweizergrenze deren höchstens drei erhalten. Die Personenwagen werden mit Mittelgang und Endplattformen gebaut und zur Aufnahme von 32 Reisenden I. und II. Klasse hergerichtet werden. Jeder Wagen soll mit zwei Elektromotoren zu 50 PS ausgerüstet werden. Die Spitze des Zuges will man immer durch einen Gepäckwagen bilden, vorn mit einem Abtheil für den Führer versehen, welcher von hier aus die Apparate sämmtlicher Wagen bedienen kann. Jeder Wagen erhält Stromabnehmer, die auf dem oberen Theile der Abnahmeleitung gleiten, und entnimmt unmittelbar den zum Antrieb seiner Motoren erforderlichen Strom. Jeder Wagen wird ferner auf einer der Endplattformen mit einer Anfahrvorrichtung (Regulator) versehen sein, welche die Stromzuführung regelt, so dass der Lauf eines einzelnen Wagens jederzeit von einem auf der Plattform stehenden Beamten mit der Hand geändert werden kann; wenn mehrere Wagen zu einem Zuge zusammengesetzt sind, werden alle Regulatoren von dem Führerstande des ersten Wagens aus mittelst einer Vorrichtung bedient, die mit Pressluft betrieben wird und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft patentirt ist. Unter jeder Plattform, auf welcher sich ein Regulator befindet, liegt dabei ein Pressluftapparat; die sämmtlichen Apparate eines Zuges sind mit dem Führerstande durch eine Leitung verbunden, die Aehnlichkeit mit den Leitungen der Westinghousebremse hat. Jeder Wagen wird mit einer Klotzbremse versehen werden, welche entweder unmittelbar mit der Hand bedient oder durch eine Westinghousebremseinrichtung in Thätigkeit gesetzt werden kann. Da jedoch die Wirkung der Klotzbremse ihre Grenze findet in der Grösse des Adhäsionsgewichtes, würde sie auf den stärksten Neigungen nicht ausreichen zum Anhalten der Züge. Man hat daher noch eine kräftige Hilfsbremse für jedes Fahrzeug vorgesehen, bei welcher zwei Backen an die Seitenflächen einer in der Mitte des Gleises erhöht liegenden Schiene gepresst werden. Die Mittelschiene liegt überall, wo die Neigung 1:25 übersteigt. Die Hilfsbremse kann auch unmittelbar mit der Hand bedient oder aus der Ferne mit Pressluft in Thätigkeit gesetzt werden.

Seit Ende 1897 macht die Gesellschaft gleichfalls auf ihren Hauptlinien Versuche zur Einführung des elektrischen Betriebes, indem sie eine für grosse Geschwindigkeiten gebaute elektrische Lokomotive auf der etwa 100 km langen Strecke Paris-Melun laufen lässt. Diese Lokomotive hat ungefähr die Hälfte der Leistung einer gewöhnlichen Schnellzuglokomotive und ist zweiachsig; man würde aber die Achsenzahl verdoppeln können, ohne die Konstruktionsgrundsätze verlassen zu müssen, um eine Lokomotive von normaler Leistungsfähigkeit zu erhalten. Schon 1893, als es noch ganz unentschieden war, welchen Erfolg die Bemühungen Heilmann's haben würden, begann die Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft die Vorstudien für diese Lokomotive. Dieselben bewegten sich von vornherein in der Richtung, dass man äussere Stromzuführung von Centralstationen aus ins Auge fasste. Es war der Gesellschaft vor allem daran gelegen, zweckmässige Elektromotoren für Eisenbahnfahrzeuge zu erproben; dazu brauchte man zunächst keine Centralstationen zur Stromerzeugung, keine Leitungen zur Fortleitung des Stromes. Man konnte vielmehr auf einem angehängten Wagen oder Tender eine Akkumulatorenbatterie mitschleppen und dieser den zur Fortbewegung erforderlichen Strom entnehmen. War dann die Frage der zweckmässigsten Lokomotiveinrichtung gelöst, so durfte man annehmen, mit Leitungsbetrieb mindestens denselben Erfolg zu haben, den man mit Akkumulatorenbetrieb erzielt hatte, da man das Problem der Leitungsanlage nach den Erfahrungen mit der Zechenbahn bei Montmartre im wesentlichen als gelöst ansah, und die Anlage der Kraftstationen schon nach dem damaligen Stande der Elektrotechnik nicht mehr die geringsten Schwierigkeiten bot. Von ausschlaggebender Bedeutung ist aber wohl der Geldpunkt gewesen: Kraftstationen und Leitungen ausschliesslich für Versuche anzulegen, war ein gewagtes Unternehmen; scheiterten die Versuche, so konnten grosse Geldsummen verloren sein. Der Gedanke, zunächst mit Akkumulatoren Versuche anzustellen, kann daher als ein schlechter nicht bezeichnet werden. Wenn die Aufgabe, zweckmässige Elektromotoren für Eisenbahnfahrzeuge herzustellen, in befriedigender Weise gelöst sein wird, will man — wenn erforderlich — auch noch Versuche mit verschiedenen Leitungen anstellen.

Die nach diesen Gesichtspunkten gebaute elektrische Lokomotive (E^1 genannt) wurde im September 1897 fertiggestellt; anfangs Mai 1898 war die Akkumulatorenbatterie fertig zusammengesetzt in einem Gepäckwagen untergebracht, so dass die Probefahrten beginnen konnten.

Die elektrische Lokomotive E^1 (Abb. 5 und 6)*) ist dreiachsig und hat 1,10 m Raddurchmesser. Die vordere Achse ist Laufachse und kann sich in den Achslagern 15 mm nach jeder Seite aus der Mittellinie verschieben. Die beiden anderen Achsen sind Triebachsen, von einander unabhängig und seitlich nicht verschiebbar. Der Abstand der Triebachsen von einander ist 2,20 m, der Abstand der vorderen Laufachse von der hintersten Triebachse 6,00 m. Jede Triebachse hat ihren besonderen Gleichstromelektromotor. Auf das Rahmengestell der Lokomotive ist ein Kasten gesetzt, der verschiedene Abtheile enthält: ein hinteres, über den Triebachsen befindliches bildet das Führerhäuschen. Es sind darin u. a. die Anfahr- und Regulirungsvorrichtungen, die Bremskurbel für die Handbremse und die Handhabungshähne der Luftdruckbremse untergebracht. Das vorderste Abtheil, dessen höchster Punkt sich nur 1,30 m über den Rahmen erhebt, um dem Führer die Aussicht frei zu lassen, enthält eine durch einen kleinen fünfpferdigen Elektromotor betriebene Luftpumpe. Zwischen dem vorderen und dem hinteren Abtheil liegen drei andere Abtheile der Breite nach neben ein-

*) Die Abb. 5, 6 und 7 sind der „Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins“ 1899 entnommen.

ander, das mittlere mit seinen höchsten Theilen 1,30 m, die beiden seitlichen 1,00 m über dem Rahmengestell. Die beiden Seitenabtheile enthalten zusammen 18 Akkumulatorenelemente, welche — hinter einander geschaltet zu einer Batterie vereinigt — dazu dienen, die Magnete der Elektromotoren zu erregen und den Strom für den Betrieb der Luftpumpe und die Beleuchtung zu liefern. Auch kann diese Akkumulatorenbatterie hinreichend Strom liefern, die Lokomotive mit 3 bis 6 km stündlicher Geschwindigkeit fortzubewegen. Das mittlere Abtheil enthält einen grossen Flüssigkeitswiderstand, welcher dazu bestimmt ist, den Stromzufluss nach den Elektromotoren zu öffnen und zu unterbrechen, auch die Stromstärke zu ändern. Die zur Stromlieferung in einem Gepäckwagen mitgeschleppten zwei Akkumulatorenbatterien haben je 96 Elemente. Der Akkumulatorwagen ist mit der Lokomotive durch vier Leitungskabel verbunden. Die hauptsächlichsten Angaben über die Lokomotive und ihren Akkumulatorwagen sind in nachstehender Uebersicht zusammengetragen:

Abbildung 5. Längenschnitt.

Abbildung 6. Längenschnitt.

A. Lokomotive.

Zahl der Triebachsen	2
Durchmesser der Triebräder	1,10 m
Zahl der Laufachsen	1
Durchmesser der Laufräder	1,10 m
Entfernung der äussersten Achsen von einander	6,00 „
Entfernung der Triebachsen von einander	2,20 „
seitliche Verschiebung der Triebachsen	1 mm
„ „ „ Laufachse	16 „
Zahl der Elektromotoren	2
Stromspannung bei 103 km Geschwindigkeit	360 V
normale Stromstärke	700 Atm.
Leistung eines Elektromotors bei 103 km Geschwindigkeit und 700 Atm. Stromverbrauch	300 PS
Zahl der Akkumulatorenelemente auf der Lokomotive	18
Gewicht der Elektroden eines Elementes	140 kg
Leistungsfähigkeit eines Elementes	1 500 Ampèrestunden
Achslasten: erste Achse	12 500 kg
zweite „	16 000 „
dritte „	16 000 „

B. Akkumulatorwagen.

Zahl der Achsen	4
Raddurchmesser	0,99 m
Radstände	2,10, 2,90, 2,10 „
Seitenverschiebung der ersten und vierten Achse	1 mm
Seitenverschiebung der zweiten und dritten Achse	17 „
Zahl der Akkumulatorenelemente	192
Gewicht der Elektrode eines Elementes	90 kg
Leistungsfähigkeit eines Elementes	1 000 Ampèrestunden
Achslasten	11 500, 11 500, 11 400, 11 400 kg

Im einzelnen ist über die verschiedenen Theile folgendes zu sagen:

Die Elektromotoren. Jede Triebachse ist mit einem zweipoligen Gleichstromelektromotor versehen, dessen Anker unmittelbar auf der Achse befestigt ist. Die Elektromotoren sind symmetrisch zur Längsachse der Lokomotive gebaut, haben also je zwei Kollektoren. Der Strom wird jedem Kollektor durch zwei Kohlenbürsten zugeführt. Die Elektromagnete, von denen der eine vor, der andere hinter der Achse liegt, sind grosse Hufeisenelektromagnete aus Flusseisen, deren Polschuhe den grössten Theil des Ankers umschliessen. Sie haben Ansätze, welche an jeder Seite zwischen dem Kollektor und der Radnabe den Achsschenkel mit Ringlagern lose umfassen. Ausserdem ist noch eine Aufhängung am Rahmen durch ein System von Hängegestängen, Balanciers und Spiralfedern vorhanden. Durch diese Konstruktion ist erreicht, dass die Stösse sich nur wenig auf den Elektromotor übertragen und die Polstücke der Elektromagnete immer genau gegen den Anker centrirt sind, wie auch

die Achse gegen den Rahmen schwingen mag. Der Anker ist nach Brown'scher Bauweise angeordnet, bei welcher die Armatur aus dünnen Eisenscheiben besteht, die durch Papierscheiben von einander getrennt sind und an einer auf die Achse geschobenen Bronzehülse sitzen. Zum Zusammenhalten der Scheiben sind an den Seiten zwei Bronzeplatten aufgelegt und durch sechs Längsbolzen verbunden. Die Scheiben bilden einen Cylinder von 0,69 m Durchmesser und 0,54 m Länge mit vollständig ebener Mantelfläche. Die eigentlichen Leiter sind massive Kupferstäbe mit elliptischem Querschnitt von 64 qmm und in Röhren von Micanit eingeschlossen. Diese Röhren sind in Löcher eingezogen, welche sich dicht am Mantel des Ankers befinden. Es sind 150 derartige Kupferstäbe angebracht. Nach unten ist der Elektromotor durch ein Messinggehäuse abgeschlossen.

Die Handhabungsapparate. Für das Fahren mit der elektrischen Lokomotive stehen dem Führer eine Reihe von Handhabungs- und Aufsichtsvorrichtungen zur Verfügung, nämlich: Eine Handbremse, eine selbstthätige und eine regulirbare Bremse, die Pfeife, der Steuerhebel, der bereits erwähnte Widerstand der Feldmagnete und des Ankerstromes, der selbstthätige Ausschalter und der Umschalter des Hauptstromes, der Kuppler, der Widerstand für die Luftpumpe, endlich die erforderlichen Ampère- und Voltmeter. Die selbstthätige und regulirbare Bremse, die Pfeife, die Steuervorrichtung, der Widerstand des Ankerstromes und der selbstthätige Ausschalter werden mit Pressluft betrieben. Die Steuervorrichtung wird durch den Steuerhebel A (Abb. 5) in Thätigkeit gesetzt, welcher drei verschiedene Stellungen einnehmen kann: 1. Der Hebel ist nach vorn geneigt. Dann wirkt er auf ein Ventil a, welches Pressluft in zwei von den vier Cylindern eines Quecksilberstromwenders (Abb. 7) führt, wodurch die Stellung der Kolben und die Oberfläche des Quecksilbers derart verändert werden, dass der Erregerstrom in dem für das Vorwärtsfahren erforderlichen Sinne geschlossen wird. 2. Der Hebel ist nach hinten geneigt und wirkt auf ein Ventil b, wodurch Pressluft in die beiden anderen Cylinder des Quecksilberstromwenders gelangt und die Kolben nunmehr in solcher Weise auf das Quecksilber wirken, dass der Erregerstrom für das Rückwärtsfahren geschlossen wird. 3. Der Hebel steht senkrecht und wirkt auf kein Ventil. Die Cylinder des Quecksilberstromwenders werden mit der Aussenluft in Verbindung gebracht, wodurch der Erregerstrom ganz unterbrochen wird, also Stillstand eintritt. Hiernach hat die Steuervorrichtung das Eigenthümliche, dass die Kolben eines Quecksilberstromwenders durch Luftdruck bewegt werden, sich dadurch die Höhenlage der Quecksilberfüllung ändert und verschiedene Kontakte gebildet werden. Der Stromwender braucht etwa zwei Sekunden, um in Thätigkeit zu treten; wenn man nun den Hebel schneller umlegte, würde ein Kurzschluss, in der Lokomotivbatterie möglich sein. Um dies zu verhindern, ist am Führungsbogen des Steuerhebels ein elektrischer Riegel c angebracht, welcher durch einen von der Magnetwickelung abgezweigten Stromkreis bethätigt wird und verhindert, dass der Hebel über die Mittellage hinausgehen kann, bevor der Erregerstrom unterbrochen ist. Der Regulirwiderstand (die Anfahrvorrichtung) ist in den Stromkreis des Motorankers eingeschaltet und dient dazu, den Strom ohne Funkenbildung herzustellen, die Stromstärke zu ändern, den Strom ganz zu unterbrechen. Er besteht aus einem rechteckigen Gefäss D (Abb. 5), welches sich mitten vor dem Führerstande auf einer isolirten Unterlage befindet. In dem Gefäss stehen 20 Bleiplatten mit 10 cm Abstand senkrecht neben einander. Je 10 Platten sind unter sich verbunden und an je eine Hälfte des Stromkreises angeschlossen. Unter dem ersten Gefäss D befindet sich ein kleineres Gefäss d, welches durch Röhren mit ihm in Verbindung steht und eine Lösung von doppeltkohlensaurem Natron enthält. Die Lösung füllt auch die Verbindungsröhren und steht in dem oberen Gefäss so hoch, dass sie fast die Bleiplatten berührt. Der Lokomotivführer ist nun imstande mittelst eines Hahnes Pressluft in das untere Gefäss einzulassen, wodurch die Flüssigkeit nach oben gedrückt wird, die Unterkanten der Bleiplatten erreicht und dadurch den Stromkreis schliesst. Die Stromstärke nimmt rasch zu, je höher die Flüssigkeit steigt; wenn nahezu die Oberkante der Bleiplatten erreicht ist, berührt die Flüssigkeit eine Hilfsplatte, wodurch ein Nebenstromkreis geschlossen wird, was beim Lokomotivführer eine kleine Lampe zum Glühen bringt. Daran sieht er, dass der Hauptstromkreis vollständig geschlossen und weiteres Drehen am Hahn zwecklos ist. Beim Anhalten vollzieht sich der umgekehrte Vorgang: Durch Auslassen von Pressluft aus dem unteren Gefäss sinkt die Lösung, die Stromstärke nimmt allmählich ab und wird gleich Null, sobald die Unterkante der Bleiplatten aus der Flüssigkeit heraustritt. Die Vorrichtung dürfte den Nachtheil haben, dass sie viel Energie verbraucht. Der selbstthätige Ausschalter dient dazu, die Akkumulatorenbatterie vor Ueberlastung zu schützen, wenn z. B. der Zugwiderstand über Gebühr steigt. Es ist in jede Kabelleitung, welche vom Akkumulatorwagen zur Lokomotive führt, ein durch eine Feder regulirbares Relais eingeschaltet. Steigt die Stromstärke auf 1 200 Atm., so schliesst das Relais den Stromkreis eines röhrenförmigen Elektromagneten, welcher alsdann heftig seinen Anker anzieht. Dadurch wird ein Federventil ausgelöst, welches in seiner Normalstellung die Mündung eines von dem Verbindungsrohr zwischen dem unteren Gefäss d der Anfahrvorrichtung und dem Handhabungshahn abgehenden Zweigrohres schliesst. Sofort strömt Pressluft aus dem Gefäss aus, die Flüssigkeit sinkt, die Stromstärke geht herunter. Hat der selbstthätige Ausschalter gewirkt, so kann der Lokomotivführer ihn wieder zurückstellen, indem er mit dem Fuss einen Hebel niederdrückt, welcher das Ventil wieder schliesst. Der Umschalter des Hauptstromes ist nichts anderes, als ein grosser Stromwender, welcher gestattet, die Elektromotoren entweder mit Strom aus dem Akkumulatorwagen oder dem Akkumulator der Lokomotive zu speisen. Er wird in Thätigkeit gesetzt durch einen Handgriff, welcher zwei Stellungen einnehmen kann: nach vorn, wenn Strom aus dem Akkumulatorwagen in die Motorenanker geschickt werden soll; nach hinten in dem Falle, dass mit Strom aus der Lokomotivbatterie zu fahren ist. Der Kuppler ist ein mehrfacher Umschalter und dient dazu, die Motoren der Lokomotive und die Batterien des Akkumulatorwagens in verschiedener Weise mit einander zu verbinden, nämlich:

1. Die beiden Akkumulatorenbatterien sind parallel, die beiden Motoren hinter einander geschaltet; 2. Akkumulatorenbatterien wie Motoren hinter einander geschaltet; 3. Akkumulatorenbatterien hinter einander, Motoren parallel geschaltet. Die Luftpumpe wird durch einen Abzweigstrom in Thätigkeit gesetzt, der zum Regu-

Abbildung 7.
Quecksilber-Stromwender.

liren ihrer Geschwindigkeit durch einen Widerstand geändert werden kann. Um falsche Handhabungen durch den Lokomotivführer zu vermeiden, welche verhängnissvolle Folgen für die Batterien und Handhabungsvorrichtungen haben könnten, sind die einzelnen Regulirvorrichtungen in gegenseitige Abhängigkeit gebracht.

Die Akkumulatoren. Die 96 Elemente jeder Akkumulatorenbatterie stehen in mit Blei und Celluloid ausgeschlagenen Holztrögen. Die Elektroden sind mit durchlöchertem Celluloid umgeben, welches bei den positiven Elektroden inwendig mit einer Asbestschicht überzogen ist. Viereckige Celluloidstäbe trennen die positiven und negativen Platten von einander.

Die Dienstanweisung für die Fahrten mit der elektrischen Lokomotive E^1 enthält folgende wesentlichen Vorschriften:

A. Vor der Fahrt. Da die Pressluft für das Arbeiten der einzelnen Vorrichtungen unentbehrlich ist, hat der Lokomotivführer vor Beginn der Fahrt zunächst die Luftpumpe in den Gang zu setzen und in dem Hauptluftbehälter einen Druck von 6 bis 7 Atm. herzustellen. Nun ist der Handgriff des Umschalters für den Hauptstrom nach vorn oder hinten zu stellen, je nachdem mit Strom aus dem Akkumulatorwagen oder der Lokomotivbatterie gefahren werden soll. Dann stellt man den Kuppler entsprechend der Geschwindigkeit, welche erreicht werden soll und legt den Steuerhebel für die Fahrrichtung zurecht. Nachdem ferner vermittelst des Hahnes am Führerstande verdichtete Luft in das Gefäss d eingelassen ist, wird auf den Hebel des Anfahrventiles so lange gedrückt, bis der Strom die erforderliche Stärke erreicht hat und die Achtungslampe anfängt zu glühen; die Lokomotive hat sich mittlerweile in den Gang gesetzt.

B. Während der Fahrt. Geringe Geschwindigkeitsänderungen werden durch Aenderung des Widerstandes des Erregerstromes vorgenommen. Um grössere Aenderungen hervorzubringen muss der Kuppler umgelegt werden.

Die mit der Lokomotive E^1 gemachten Probefahrten haben folgende Ergebnisse geliefert: Zwischen Paris und Meulan hat man zunächst einen Zug von 147 t (ausschliesslich des Gewichtes der Lokomotive, aber einschliesslich des Gewichtes des Akkumulatorwagens) mit einer mittleren Geschwindigkeit von 45 km/Stunde bewegt. Dann ist mit Parallelschaltung der Elektromotoren bei 100 t Zuggewicht (ausschliesslich Lokomotive, aber einschliesslich Akkumulatorwagen) eine Geschwindigkeit von 100 km/Stunde auf der Waagerechten erreicht worden. Dabei nahmen die Elektromotoren einen Strom von 700 Atm. auf. Rechnet man ihren Nutzeffekt zu 90 %, so ist die Leistung:

$$\frac{2 \times 700 \times 360 \times 90}{736 \times 100} = \text{rund } 616 \text{ PS.}$$

Die Versuche sollen demnächst in grösserem Maassstabe fortgesetzt werden, um noch genauere Ergebnisse hinsichtlich des Zugwiderstandes bei verschiedenen Geschwindigkeiten und der zugehörigen Nutzeffekte zu erhalten.

(Schluss folgt.)

Zum fünfzigjährigen Bestehen der Bahnposten in Preussen.

Am 1. Mai 1849 wurden in Preussen die ersten Bahnposten für Postzwecke nutzbar gemacht und das grosse Heer der „Fahrer“ schickt sich an, das Jubiläum festlich zu begehen. So veranstalteten die Berliner Bahnpostämter am 8. Mai in Kroll's Festsälen einen Kommers, in dessen Verlauf auch ein Festspiel vorgeführt wurde. Ein jeder kennt die Wagen der fliegenden Postämter, die mit den meisten Personen- und Schnellzügen als unentbehrlicher Bestandtheil mitlaufen, sie enthalten die Postsachen, deren Beförderung die Eisenbahn als die eigentliche Trägerin des Verkehres bewirkt.

Zu Anfang der Eisenbahnzeit zeigte sich die Postverwaltung gegenüber dem neuen Verkehrsmittel sehr zurückhaltend. Man betrachtete die Eisenbahn lediglich als eine Zugkraft und liess die Postwagen auf besonders eingerichteten Gestellen durch die Eisenbahn befördern. Bald erkannte man aber die Unzulänglichkeit dieser Methode und die Nothwendigkeit, behufs vollständiger Ausnutzung der Eisenbahnschnelligkeit in den Zügen selbst Gelegenheit zu schaffen, die Postsendungen auf den einzelnen Stationen aufzunehmen und abzugeben und während der Fahrt wie in den gewöhnlichen Postämtern zu behandeln. Hierbei musste der Postbetrieb seine althergebrachten Formen ablegen und sich der Eigenart des Eisenbahnpostbetriebes anpassen. Vordem wurde jeder Brief und jedes Packet am Aufgabeort wie am Bestimmungsort einzeln verzeichnet, inzwischen ist diese Behandlung eine einfachere und mit Ausnahme der Werthsendungen eine summarische geworden. Das Verhältniss der Post zu den Eisenbahnen wurde zuletzt durch das Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dezember 1875 geregelt.

Im norddeutschen Bahnpostdienst waren 1897 2 214 Beamte und 3 617 Unterbeamte beschäftigt. Zur Postbeförderung wurden täglich 9 475 Eisenbahnzüge benutzt, darunter 5 473 von Bahnposten begleitet, die 123 700 000 km zurücklegten. Bekanntlich werden die Bahnpostwagen von der Eisenbahnverwaltung für Rechnung der Postkasse gebaut. Es kommen also alle Fortschritte in der Herstellung bequemer und luftiger Wagen auch den Bahnposten zu gute. Ein Mitarbeiter der „Köln. Volksztg.“, selbst ein alter Postfahrer, sagt in einem längeren Aufsatz zum Jubiläum der Bahnposten:

„Wenn ich die in früherer Zeit erbauten Wagen mit einer Kastenlänge von wenig mehr als 8 m, auf zwei Achsen laufend, so niedrig, dass ein gut ausgewachsener Mensch im Winter wenn die Kokosmatten lagen, eingeklemmt war zwischen Decke und Fussboden, wenn ich diese Vehikel, worin man gerüttelt, gestossen und geworfen wurde, dass eine Art Seekrankheit bei längerer Fahrt sich einstellte, vergleiche mit den jetzigen drei- und vierachsigen Bahnpostwagen von 10 bis 12 m Länge, geräumig und luftig, so bedauere ich fast, nicht mehr zur Zunft der Fahrer zu gehören.

Einschneidende Verbesserungen sind besonders in der Beleuchtung gemacht worden, und das ist von ganz besonderer Bedeutung, weil die Bahnposten meistens in den Nachtstunden verkehren. In einzelnen Wagen müssen 15 Beamte in stundenlanger, unaufhörlicher, heisser Thätigkeit umfangreiche Briefposten bearbeiten. In allen Theilen des Wagens muss helles Licht herrschen, damit die Beamten auch die zierlichsten Aufschriften rasch und zuverlässig lesen können. An die Beleuchtung werden daher die höchsten Ansprüche gestellt. Die Oellampe, wohl der trübste Punkt in dem Fahrerleben so mancher alten Unterbeamten, die im fortwährenden Kampfe mit Wind, Wetter und Zugluft gerade dann in der Regel den Dienst versagte, wenn sie am dringendsten gebraucht wurde, ist längst zum alten Gerümpel geworfen. Vor mehr als 20 Jahren hat sie der Fettgasbeleuchtung Platz machen müssen. Im Laufe der Jahre sind in der Gasbeleuchtung viele Verbesserungen erzielt worden, und dennoch machen sich die Nachtheile empfindlich bemerkbar. Die Luft in dem Bahnpostwagen wird nach und nach derart mit Verbrennungsprodukten durchsetzt, in den höheren Schichten erwärmt und trocken, dass Brennen der Augen und Kopfschmerzen eintreten. Auch ist das Licht noch immer nicht stetig und gleichmässig genug, ganz abgesehen von der Feuersgefahr. Diese Mängel kommen bei der elektrischen Beleuchtung ganz oder wenigstens zum grössten Theil in Wegfall.

Innerhalb Deutschlands fand der erste Versuch mit elektrischer Zugbeleuchtung auf der Eisenbahnlinie Frankfurt-Bebra in den Jahren 1883 und 1884 statt. Die Postverwaltung verfolgte diese und auch die hierauf folgenden Versuche mit grösster Aufmerksamkeit. Die Sammlerbatterien genügten für den Bahnpostdienst nicht den Anforderungen: ausreichende Widerstandsfähigkeit gegen die fortgesetzten Erschütterungen während der Fahrt, hohe Leistungsfähigkeit bei geringem Umfang und mässigem Gewicht. Endlich gelang es im Jahre 1893 Sammlerbatterien herzustellen, welche den Anforderungen entsprachen und sich bei den angestellten Versuchen als gute Stromquellen bewährten. Der erste Bahnpostwagen mit elektrischer Beleuchtung trat in der Nacht vom 23. bis 24. Mai 1893 in dem Nachtschnellzuge zwischen Berlin und Frankfurt (Main) in Thätigkeit. Ihm folgten alsbald ein zweiter und dritter auf derselben Strecke, dann zwischen Berlin und Köln, Berlin und Eydtkuhnen, Breslau und München. Alle Versuche verliefen durchweg günstig, und seitdem werden die neu zu erbauenden Bahnpostwagen nur mit elektrischer Beleuchtungseinrichtung ausgestattet."

Recht anschaulich beschreibt in der „Köln. Volksztg." der alte Bahnpostfahrer, wie im Innern des Bahnpostwagens jedes Plätzchen bis aufs äusserste ausgenutzt wird. „Die Wagen sind den verschiedenen Zwecken entsprechend entweder nur für den Briefpostdienst oder auch gleichzeitig für die Packetbeförderung eingerichtet. In der Regel werden mit den Bahnposten Postsendungen jeder Art befördert. Bei den Schnell- und Kurierzügen sind aber in der Regel nur Briefpostsendungen zugelassen. Es fehlt daher in den Wagen der Packraum. Nur im oberen Theile ist ein Netz angebracht zur Aufnahme der dringenden Packete, deren unbeschränkte Beförderung durch Zahlung einer besonderen Gebühr erkauft wird. An den Wänden der Wagen laufen kleine Tischchen entlang mit Marmorplatten, überragt von Gestellen mit Hunderten von Fachwerken. Die Zahl derselben richtet sich nach der Länge des Kurses, der anschliessenden Eisenbahnlinien und der Masse der in der Regel vorkommenden Korrespondenz. Die Fächer neigen nach hinten, damit die Briefe auch während der tollsten Fahrt nicht herausgeschleudert werden. Jedes Fach trägt ein kleines Schildchen aus Schiefermasse, auf welchem Orts- und Kursnamen mittelst Stifte aus Milchschiefer oder Kreide aufgezeichnet werden. Unter den Tischen sind zahlreiche Körbe aus Drahtgeflecht, deren Verwendung wir noch werden kennen lernen. Wandschränkchen zur Aufnahme von Kleidungsstücken, Feldstühle, ein Schränkchen zur Unterbringung der Einschreibe- und Werthsendungen vervollständigen die einfache und praktische Einrichtung. Alles ist darauf berechnet, den Raum für die Beförderungszwecke nach Möglichkeit auszunutzen und zugleich dem Bahnpostpersonal bei seinen verantwortlichen und aufreibenden Arbeiten Schutz gegen Erschütterungen während der Fahrt, gegen Hitze und Kälte zu gewähren und für Luft und Licht zu sorgen. Und trotz alledem ist der Dienst noch immer recht schwer, er fordert von Anfang bis zu Ende die volle Anspannung der Geistes- und Körperkräfte."

Aus der hübschen Schilderung des Bahnpostbetriebes in der „Köln. Volksztg." mag hier nur Raum finden, was sich auf den Aufenthalt in den Hauptstationen bezieht. „Während auf den Hauptstationen die Insassen des Zuges auf den erlösenden Ruf: ‚Fünf Minuten Aufenthalt!' scharenweise ausschwärmen, um sich an Speise und Trank zu erquicken, oder durch einen kleinen Spaziergang die Glieder zu strecken, wickelt sich am Bahnpostwagen ein wichtiges Geschäft ab. In den wenigen Minuten sind die fertiggestellten Posten zu übergeben, die neuen Ankömmlinge zu übernehmen und im Wagenraume unterzubringen. Und schliesslich muss das Ganze ‚klappen', damit beiderseits Quittung ertheilt werden kann. Dahinter aber kommt die unerbittliche Verantwortlichkeit. ‚Post fertig?' fragt der Zugführer; auch die letzte Sekunde wird noch ausgenutzt. Dann ertönt der Pfiff der Lokomotive, und es beginnt von neuem die fieberhafte Thätigkeit in der Bahnpost. So geht es von Station zu Station, ohne Rast, ohne Pause, bis zum Ende der Fahrt. Und wenn die Nacht hereinbricht, so werden die Lichter im ganzen Zuge gedämpft, und die Insassen lassen sich durch das eintönige Rollen der Räder in Schlummer lullen. Aber e i n Wagen erstrahlt in hellster Beleuchtung und lässt uns die aufrechten Gestalten in emsiger Thätigkeit schauen: die wackeren Fahrer, die keinen Unterschied machen zwischen Tag und Nacht, die fest und unerschütterlich ihre Pflicht erfüllen. Ist der Endpunkt der Fahrt erreicht, stimmen alle Nachweise und Register, so wandert der Fahrer an fremdem Ort der öden ‚Bude' zu, deren er vielleicht zwei oder drei an verschiedenen Stationen hat. Es ist eine Art Vagabundenleben — im guten Sinne natürlich —, wofür sich nicht jeder eignet, das eine feste Gesundheit voraussetzt. Und doch hat es einen anziehenden Reiz — ‚ein freies Leben führen wir', singt auch der Fahrer."

Zuweilen werden auch die Bahnposten von Eisenbahnunfällen mit betroffen. Oft genügt ein verhältnissmässig geringer Widerstoss, um den aufrechtstehenden Beamten in eine Ecke zu schleudern und ihm schwere Verletzungen beizubringen. Die deutsche Postverwaltung lässt in ihrer Fürsorge für Leben und Gesundheit des Personals die im Bahnpostdienst beschäftigten Beamten und Unterbeamten im Samariterdienst ausbilden. Jeder Bahnpostwagen ist mit einem Kasten Verbandmittel nach Esmarch'schem System ausgerüstet. Wiederholt hat sich diese vortreffliche Einrichtung bewährt.

Gesetzentwurf, betreffend den Bau von Nebenbahnen in Württemberg.

Der württembergischen Ständekammer ist der Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Bau von Nebeneisenbahnen und die Beschaffung von Geldmitteln für die in der Finanzperiode 1899/1900 herzustellenden Nebeneisenbahnen zugegangen. Nach dem Entwurf werden vorgesehen Nebenbahnen von Gaislingen nach Wiesensteig, von Süssen nach Weissenstein und von Güglingen nach Zaberfeld-Leonbronn. Diese Bahnen will der Staat bauen, die Interessenten haben Grund und Boden unentgeltlich zu stellen, ausserdem sind baare Beiträge zu leisten von den bei der Bahn Gaislingen-Wiesensteig Betheiligten 50 000 ℳ, von den an der Bahn Süssen-Weissenstein Betheiligten 25 000 ℳ.

Zum Bau von Nebeneisenbahnen durch Privatunternehmen in derselben Finanzperiode werden Staatsbeiträge bestimmt und zwar für Bahnen von Gaildorf nach Untergröningen 18 000 ℳ für 1 km Bahnlänge, von Amstetten nach Laichingen 20 000 ℳ für 1 km, von Ebingen nach Onstmettingen 10 000 ℳ für 1 km, für eine Hürdtsfeldbahn (Unterkochen-Neresheim-Ballmertshofen) 30 000 ℳ für 1 km der Strecke Unterkochen-Neresheim und von Reutlingen nach Gönningen 15 000 ℳ für 1 km.

Für die Finanzperiode 1901/1902 sind zum Bau durch den Staat in Aussicht genommen Nebeneisenbahnen von Laupheim nach Schwendi und von Rossberg nach Wurzach. Ferner sind zum Bau von Nebeneisenbahnen durch Privatunternehmer in derselben Finanzperiode Staatsbeiträge in Aussicht genommen für eine Bahn von Bretten nach Derdingen, von Jagstfeld nach Neuenstadt, von Bahnhof Vaihingen a/Enz nach Enzwaihingen, einer Bahn nach Gerstetten, einer Bahn in das Strohgäu (Markgröningen), einer Bahn nach Welzheim.

Aus dem allgemeinen Theil der B e g r ü n d u n g entnehmen wir das folgende:

Von den durch die Kammer der Abgeordneten empfohlenen Projekten für Nebenbahnen sind durch das Gesetz vom 30. Juni 1898 die vier Linien Kirchheim u. T.-Oberlenningen, Blaufelden-Langenburg, Klosterreichenbach-Baiersbronn-Freudenstadt und Biberach-Ochsenhausen zur Ausführung durch den Staat,

ferner Möckmühl-Dörzbach zur Erstellung durch eine Privatunternehmung mit Staatsunterstützung bestimmt worden. Diese Linien sind im Bau begriffen. In dem vorliegenden Gesetzentwurf sind die zur Ausführung innerhalb der nächsten zwei Finanzperioden 1899/1902 bestimmten Nebenbahnen aufgeführt. Auf einen längeren Zeitraum die gesetzliche Feststellung zu erstrecken, empfiehlt sich nicht. Es lässt sich auf längere Jahre hinaus weder die wirthschaftliche und finanzielle Lage des Landes vorhersehen, noch kann man sich ein sicheres Bild darüber machen, wie die Kosten der einzelnen Bahnen und die Wünsche der Betheiligten in späterer Zeit sich gestalten werden. Die Verhältnisse lassen sich auf einen längeren Zeitraum nicht genügend übersehen und können sich so ändern, dass sie eine spätere Abänderung des Programms nothwendig machen könnten und dieses theils einzuschränken, theils zu erweitern wäre, weil der Verkehr andere, neue Ansprüche erhebt oder die technischen Grundlagen wesentliche Aenderungen erfahren haben.

Von der Aufnahme einer noch grösseren Zahl von Bahnen in das Bauprogramm für die nächsten zwei Etatsperioden musste mit Rücksicht auf die Beschaffung der Mittel und aus anderen Gründen abgesehen werden. Jetzt schon liegen bei der Bereitstellung des technischen Personals, der Gewinnung der Unternehmer, der Beschaffung des Materials Schwierigkeiten vor. Diese werden sich noch steigern, wenn im Laufe der nächsten Jahre die in Aussicht genommenen grösseren Erweiterungsbauten für die Hauptbahn zur Ausführung gelangen. Der Mangel an dem nöthigen technischen Personal wird empfindlicher werden und dessen Gewinnung vertheuern. Auch können infolge des gleichzeitigen Baues einer grösseren Zahl von Nebenbahnen durch den Staat und durch Privatunternehmungen die Arbeitslöhne, die Preise für Oberbaumaterialien, Betriebsmittel, Baumaterialien, welche jetzt schon eine ungewöhnliche Höhe erreicht haben, weitere Steigerungen erfahren. Auch ist es nicht ganz sicher, ob die gegenwärtige günstige Konjunktur im wirthschaftlichen Leben noch längere Zeit anhält. Eine gewisse Vorsicht, die Einhaltung eines nicht zu raschen Tempos beim Bau unrentabler Linien wird daher am Platze sein. Im Hinblick auf die der Staatseisenbahnverwaltung für die nächste Zeit gestellten Aufgaben, auf die Erweiterung und Ergänzung der bestehenden Hauptbahnen und auf die finanzielle Belastung, welche die Befriedigung der zahlreichen Eisenbahnwünsche durch den Staat für diesen im Gefolge haben müsste, war die Frage einer näheren Prüfung zu unterziehen, ob künftig zu dem Bau von Nebeneisenbahnen die Privatunternehmung in grösserem Umfang als bisher herangezogen werden sollte. Nach den von der Kammer aufgestellten Grundsätzen sollen Privatunternehmungen nicht ausgeschlossen sein; soweit solche aber mit einer erheblichen staatlichen Subvention ausführbar waren, soll für die Regel dem Bau durch den Staat der Vorzug gegeben werden. Die Regierung glaubt, dass hieran nicht streng festgehalten werden sollte. Prinzipiell würde es wohl richtig sein, wenn der württembergische Staat den Ausbau des Eisenbahnnetzes als eine volkswirthschaftliche Maassregel im Interesse der eisenbahnlosen Gegenden selbst durchführen würde. Es wird aber nicht zu verkennen sein, dass durch eine umfassendere Heranziehung der Privatunternehmungen zum Bau von Nebenbahnen die Betheiligten rascher in den Besitz von Bahnen gelangen, als wenn der Staat allein auf diesem Gebiet thätig ist, und bei den gegenwärtigen wirthschaftlichen Verhältnissen wird diesem Gesichtspunkte eine erhebliche Bedeutung zukommen. Auch die Nachbarstaaten und Preussen haben in den letzten Jahren ein rascheres Vorgehen beim Bau von Nebenbahnen für zweckmässig erachtet und dadurch einen Vorsprung gegenüber Württemberg erzielt.

Nicht minder scheint sich die Zulassung und Subventionirung von Privatunternehmungen vom finanziellen Standpunkt aus zu empfehlen, da mit derselben Summe, die beim Staatsbau für eine einzelne Bahn aufzuwenden wäre, ohne dass eine Rente aus derselben in Aussicht steht, unter Umständen mehrere Bahnen im Wege der Privatunternehmung zur Ausführung gebracht werden können, selbst wenn die Beitragsleistung reichlich bemessen wird. Sollte dem Staatsbau der Vorzug gegeben werden, so würde die Rücksichtnahme auf die finanziellen Kräfte des Landes ein weit langsameres Vorgehen im Bau von Nebenbahnen nothwendig machen, als dies wünschenswerth ist. Bei dieser Sachlage glaubt die Regierung die Heranziehung der Privatunternehmungen zum Bau von Nebenbahnen in stärkerem Umfang als bisher befürworten zu sollen. Den Bau sämmtlicher Nebenbahnen künftig der Privatunternehmung zu überlassen, wird aber nicht zu empfehlen sein. Die Regierung ist der Ansicht, dass sich der Staat auch künftig beim Bau von Nebenbahnen, wenngleich in geringerem Umfang als bisher zu betheiligen hat. Werden günstige Erfahrungen auch von Seiten der Betheiligten mit den subventionirten Privatbahnen gemacht, so kann in späteren Bauperioden der Bau von Nebeneisenbahnen durch den Staat noch weiter eingeschränkt werden. Für jetzt aber scheint sich ein unvermittelter vollständiger Systemwechsel nicht zu empfehlen. Von der Aufstellung allgemeiner Grundsätze für den Bau und die Subventionirung von Privatunternehmungen ist nach Ansicht der Regierung abzusehen. Bei der Verschiedenheit der einschlägigen Verhältnisse müssten solche Grundsätze sehr allgemein gehalten und auf selbstverständliche Voraussetzungen für die Zulassung von Privatbahnen und die Gewährung von Subventionen beschränkt werden, wenn sie auch beim Wechsel der wirthschaftlichen Verhältnisse des Landes und der Finanzlage des Staates Bestand haben sollen. Derartige Grundsätze würden aber weder von grossem Werth, noch von langem Bestand sein. Im allgemeinen wird davon auszugehen sein, dass jedenfalls bei denjenigen Verbindungslinien zwischen zwei Hauptbahnen, welche eine erhebliche Abkürzung gegenüber der Staatsbahn bieten und nach ihren Verhältnissen (normalspurige Anlage, günstige Neigungsverhältnisse) die Staatsbahn erheblich zu konkurrenziren geeignet wären, die Ueberlassung des Baues und des Betriebes an eine Privatunternehmung abzulehnen ist, es wäre denn, dass eine alsbaldige oder spätere Schädigung der Staatskasse durch konzessionsmässig festzulegende Bestimmungen fern gehalten werden kann. Liegt für derartige Bahnen ein wirthschaftliches Bedürfniss nachweisbar vor, so wird der Staat ihrem Bau sich auf die Dauer nicht entziehen können. Ebenso wird der Bau solcher Linien dem Staat vorzubehalten sein, bei welchem betriebstechnische Gründe, besondere örtliche Verhältnisse der Anschlussstation, Rücksichten auf spätere Ergänzungsbauten usw. gegen die Zulassung einer Privatunternehmung sprechen. Nur schlecht rentirende Bahnen der Privatunternehmung zu überlassen, scheint nicht wohl angängig, denn eine Privatunternehmung kann nur solche Linien ausführen, die entwickelungsfähig sind und mit der Zeit eine genügende Rente in Aussicht nehmen lassen.

Eine Reihe anerkannt tüchtiger und finanziell leistungsfähiger Privatunternehmer steht mit den Betheiligten im Benehmen. So die Firma Vering & Wächter in Berlin, Arthur Koppel in Berlin, welche in Verbindung mit verschiedenen Banken in Stuttgart eine Aktiengesellschaft „Württ. Eisenbahngesellschaft" für den Bau und Betrieb von Nebenbahnen ins Leben rufen will, weiter die Kontinentale Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin, die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft in Köln und die Elektrizitätsgesellschaft vorm. Erwin Bubeck in München. Denn auch der elektrische Betrieb soll nach Anschauung der Regierung in den hierfür geeigneten Fällen der Subventionirung einer Nebenbahn nicht im Wege stehen. Vielfach haben die Betheiligten mit den Unternehmern Verträge abgeschlossen, in welchen diese sich gegen einen Staatsbeitrag zum Bahnbau verpflichtet haben. Für einzelne Bahnen sind auch schon Konzessionsgesuche unter dieser Voraussetzung eingereicht worden. Was die Beitragsleistungen des Staates betrifft, so wird für die Regel bei Schmalspurbahnen der Betrag von 20 000 ℳ für das Kilometer, bei Normalspurbahnen der Betrag von 25 000 ℳ für das Kilometer als obere Grenze zu gelten haben. Es soll aber nicht ausgeschlossen sein, in besonders gearteten Fällen auch auf einen höheren Satz zu greifen, um das Zustandekommen der Unternehmung zu ermöglichen. Neben der baaren Beitragsleistung kann der Privatunternehmung eine weitere Erleichterung und Unterstützung dadurch geboten werden, dass derselben die Benutzung des Terrains der Staatsbahn auf den Anschlussstationen unentgeltlich oder gegen eine mässige Entschädigung eingeräumt und die Besorgung des Dienstes auf den Stationen unentgeltlich oder gegen Ersatz der Selbstkosten zugestanden wird. Auch sollen den Privatunternehmungen, soweit im einzelnen Fall keine Bedenken hiergegen bestehen, direkte Tarife für den Güterverkehr und direkte Personenbeförderung gewährt werden. Nicht ausgeschlossen soll sein, die staatliche Beihilfe auch in anderer Form als durch Gewährung von Baarzuschüssen à fonds perdu zu leisten, etwa durch Gewährung von Darlehen zu billigem Zinsfuss oder auch durch Uebernahme von Aktien. Dagegen wird von der Uebernahme einer Zinsgarantie besser abgesehen werden. Bei den Privatbahnen, zu deren Bau eine staatliche Unterstützung beantragt und bewilligt wird, ist wohl in absehbarer Zeit ein namhafter Gewinn nicht zu erwarten. Allein es ist doch die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass, insbesondere durch Aenderungen in den wirthschaftlichen Verhältnissen des Verkehrsgebietes der Bahn, z. B. durch neue grössere industrielle Unternehmungen, auch bei Bahnen eine Rente erzielt wird, bei welchen eine solche nach den auf Grund der früheren Verhältnisse angestellten Berechnungen nicht erhofft werden konnte. Es ist daher beabsichtigt, eine Theilnahme des Staates am Gewinn dadurch zu sichern, dass durch eine in die Konzessionsurkunden aufzunehmende Bestimmung eine Betheiligung des

Staates an den Erträgnissen festgesetzt wird, wenn die Rente eine gewisse Höhe erreicht haben wird.

Durch den vorliegenden Gesetzentwurf wird die Konzessionsertheilung zum Bau und Betrieb von Nebenbahnen an Privatunternehmer, die keine Staatsunterstützung zum Bau einer Bahn in Anspruch nehmen, nicht berührt. Wie bisher solche Konzessionen an Privatunternehmer ertheilt worden sind, zuletzt für die Strecken Trossingen Bahnhof-Trossingen Ort und Reutlingen-Eningen, so kann dies auch fernerhin geschehen. Die Konzessionsertheilung für eine derartige Privatnebenbahn (Nürtingen-Neuffen) ist zur Zeit in Behandlung.

Nachrichten.

Deutschland.

— Zum **Mittellandkanal** schreibt man der „Frkf. Ztg.": „Es ist zu bewundern, dass man nicht sofort nach dem Kriege 1870/71 zum Bau des Mittellandkanals geschritten ist; denn der gesammte Verkehr war zu jener Zeit lahmgelegt, weil die Eisenbahnen blos zu militärischen Transporten benutzt werden durften. Monate lang stockte der Güterverkehr; war eine Strecke freigegeben, dann war der Transport auf anderen wieder verboten. Selbstredend musste aus Mangel an Kohlen manche Fabrik schliessen und viele Leute unfreiwillig feiern. Nach Beendigung des Krieges, nach dem Rücktransporte unserer Armee und der Gefangenen, war das rollende Material derart mitgenommen, dass eine grosse Menge Wagen und Lokomotiven zur Reparatur gehen mussten. Da erfolgte denn der lange zurückgehaltene Andrang von Gütern in solchem Maasse, dass von einer Bewältigung durch die Bahnen keine Rede sein konnte. In Dortmund setzte die damalige Köln-Mindener Bahn in der Noth sämmtliche Anschlussgleise der Zechen und Werke voll beladener Güterwagen, weil die Bergisch-Märkische Bahn nicht imstande war, diese, für Empfänger an Bergisch-Märkische Strecken bestimmten Wagen zu übernehmen. Die betroffenen Zechen und Werke mussten den Betrieb einstellen, aus den jeder Aufsicht entbehrenden Wagen wurden eine Menge Güter gestohlen, andere Güter verdarben und diese Stockungen wiederholten sich, wenn sie auch nur 8 bis 14 Tage dauerten, hauptsächlich aus Mangel an Material und Personal. Das letztere wurde so überangestrengt, dass der damalige Kassenarzt erklärte, so viele kranke Lokomotivführer hätte er nie im Leben in Behandlung gehabt. Als die Zechen wieder im Betriebe waren, konnten sie selbstredend den Anforderungen der Konsumenten nicht nachkommen. Manche Leute liessen deshalb Kohlen per Achse von den Zechen holen, fuhren sie zum nächstgelegenen Bahnhofe und verluden sie dort auf leer gewordene Wagen. Für solche Kohlen wurden 20 bis 30 Thaler per Wagen Nutzen gemacht. Kurz, es waren ganz greuliche Zustände und allein im Hinblick darauf, dass es wieder zum Kriege kommen könnte, müsste der Mittellandkanal gebaut werden."

— In der Generalversammlung der **Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft** wurde, wie die Verwaltung mittheilt, die Bilanz und der Geschäftsbericht genehmigt und die Dividende auf 4,5 % festgesetzt.

— Die Dividende für die Stammprioritätsaktien und Stammaktien der **Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft** wurde auf 8 %, festgesetzt. In der Generalversammlung beantwortete der Vorsitzende des Aufsichtsrathes, Baurath Lent, eine Anfrage betreffs des Baues der Staatsbahn Mengede-Courl dahin, dass diese Bahn hauptsächlich zur Entlastung des Bahnhofes Dortmund gebaut würde, näheren Nachrichten zufolge aber mehr nördlich zu liegen kommen solle, als bisher geplant war. Zu der Annahme, dass die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn durch die neue Strecke in Mitleidenschaft gezogen werde, liege kein Grund vor, denn die an die Bahn angeschlossenen Zechen seien bisher befriedigt gewesen und würden sich daher kaum entschliessen, das bisherige Verhältniss mit der Bahn zu lösen.

— **Folgen des unvollständigen Schliessens der Bahnschranken.** Eine Unsitte im Bahnbetriebe besteht darin, dass einzelne Bahnwärter die Schranken nicht ganz niederlassen, sodass das Passiren der Gleise nicht unmöglich gemacht wird. Sie wollen dadurch etwas Arbeit sparen, was namentlich in Betracht kommt, wenn es sich um Schranken handelt, die vom Wärterhäuschen etwas entfernt sind und durch einen Draht gestellt werden. Der Hilfsbahnwärter Sch. in Trachenberg (Linie Breslau-Lissa) hatte diese Unsitte auch am Abend des 20. September v. J. bethätigt. Zwei Knechte kamen mit ihren beladenen Fuhrwerken an den Uebergang, als ein Güterzug herannahte. Da sie die Schranken nicht völlig geschlossen fanden, hofften sie die Gleise noch vor Ankunft des Zuges passiren zu können. Als sie aber auf den Gleisen waren, senkten sich die von Sch. in der Ferne dirigirten Schranken und schlossen so die Fuhrwerke auf den Schienen ein. Die Personen konnten sich noch retten, dagegen wurde der eine Wagen vom Zuge erfasst und die Pferde so zugerichtet, dass sie getödtet werden mussten. Das Landgericht Oels hat am 28. Februar Sch. und die beiden Knechte wegen Eisenbahngefährdung verurtheilt. Die Pflichtvernachlässigung Sch.'s wurde darin erblickt, dass er nicht 3 Minuten vor dem Passiren des Zuges die Schranken geschlossen hat. Die nur von ihm eingelegte Revision wurde vom Reichsgericht als unbegründet verworfen.

— **Einfluss von Dampfschiff und Eisenbahn auf die Höhe der Frachtsätze.** Am 18. Oktober 1825 landete das erste Dampfschiff auf seiner Probefahrt von Mainz nach Köln in Mannheim und am 12. September 1840 wurde die erste badische Eisenbahnlinie von Mannheim nach Heidelberg dem Betriebe übergeben. Für die Entwickelung der Handelsstadt Mannheim bedeuten diese beiden Tage wichtige Abschnitte infolge der erstaunlichen Frachtverbilligungen, welche die beiden neuen Verkehrsmittel verhältnissmässig rasch bewirkten. Zu Anfang des Jahrhunderts zahlte man auf dem Rhein für die Beförderung von 50 kg Kaffee von Amsterdam nach Mannheim insgesammt 2 fl. 85 kr. (rund 5 ℳ), auf Grund der Mainzer Konvention von 1835 in der Zeit bis zur Eröffnung der Dampfschifffahrt 2,80 ℳ. Bald nach Eröffnung der Dampfschifffahrt war dieser Frachtsatz auf 60 ₰ zurückgegangen. Noch erheblich grösser war die Verbilligung im Landverkehr durch die Eisenbahn. In voreisenbahnlicher Zeit betrug die Landfracht für Getreide 40 ₰ für das Tonnenkilometer; sie sank dann in kurzer Frist auf 2,2 ₰ und beläuft sich heute nach dem Spezialtarif nur auf 1,7 ₰. In dem ungleichen Kampf zwischen den alten und den neuen Verkehrsmitteln mussten die Interessenten der ersteren mit ihren Organisationen bald unterliegen und sich entweder ganz verdrängen lassen wie auf dem Rhein oder sich wie die Spanner und Fuhrleute mit der Zuführung der Waaren zu den Eisenbahnstationen begnügen. Wir entnehmen diese Angaben einem neuen auch sonst interessanten Werk des Doktors Walter Borgius „Mannheim und die Entwickelung des südwestdeutschen Getreidehandels" (Freiburg i. B. bei Mohr. 2 Bände. Preis 9 ℳ)

— **Dortmund-Emskanal.** Der erste Seeschleppzug ist am 3. d. Mts. in direkter Fahrt von Emden im Dortmunder Hafen eingetroffen. Er bestand — wie im „Hamb. Corresp." mitgetheilt wird — aus einem Schleppdampfer und einem grösseren Transportschiff von 1 000 t Wasserverdrängung. Die Schiffe, die zum Schiffspark der westfälischen Transportaktiengesellschaft gehören, brachten schwedisches Eisenerz für die „Union". Das Transportschiff ist 65 m lang, 8 m breit und hat eine Leistungsfähigkeit von ungefahr 1 000 Doppelladungen. Von diesem Typ werden demnächst 30 Schiffe den Kanal befahren. Schleppschiffe werden vorerst 4 in Betrieb genommen.

— **Klopferbetrieb bei den Telegraphenanstalten.** Der Morse-Telegraphenapparat wird im deutschen Telegraphengebiet innerhalb eines Jahres im grösseren Verkehr vollständig durch den Klopferbetrieb verdrängt sein, nachdem dann der Morseschreiber gerade 50 Jahre der preussischen und deutschen Staatstelegraphie gedient haben wird. Nach einer ausführlichen Darstellung im amtlichen „Archiv f. Post und Tel." wurde im Jahre 1893 mit der Einführung des Klopfers begonnen, während jetzt schon 305 Klopferleitungen im Betriebe sind. Von den 525 gegenwärtig vorhandenen inländischen Arbeitsstromleitungen werden 144 mit Hughesapparaten, 101 mit Morseschreibern und 280 mit Klopfern betrieben. Im ganzen sind zur Zeit 1 150 Klopfer bei 240 Anstalten im Betrieb. Bei dem Klopferapparat entsprechen dem Punkt und dem Strich Töne von verschiedener Klangfarbe. Zur Erhöhung der Lautwirkung wird der Klopfer in einer höheren Schallkammer untergebracht, deren offene Seite dem Ohr des Beamten zugekehrt ist. Um Störungen durch Nebengeräusche von den nach Gehör aufnehmenden Beamten möglichst fern zu halten, werden die einzelnen Arbeitsplätze durch Glaswände von einander getrennt. Die Arbeit am Klopfer ist nicht so schwierig, wie es scheinen mag. Sie wird jetzt von den jungen Beamten zuerst erlernt. Beim Klopfen haben die

Augen des Beamten nur dem Schreiber zu folgen, während das Ablesen der Zeilen ganz wegfällt. Die Höchstleistung eines Beamten am Klopfer wird auf 600 Wörter in der Stunde, beim Morseschreiber auf 400 Worte angenommen. Auch die Sicherheit des Telegraphirens soll durch die Einführung des Klopfers gewonnen haben, da die Beamten zu gewisser Aufmerksamkeit genöthigt sind. Der Klopferbetrieb stellt sich endlich billiger. Ein vollständiges Klopfersystem kostet etwa 110 ℳ weniger als ein Farbschreiber mit Taste. Allein an Farbe und Papier sollen jährlich jetzt schon 30000 ℳ gegen früher durch den Klopfer erspart werden.

— **Deutsche Lokomotiven in Japan.** Die Lokomotivbauanstalt Kraus & Co. in München und Linz hat der „Zeitschr. des österr. Ing. u. Arch.-Vereins" zufolge die Lieferung von 74 Lokomotiven für die japanischen Eisenbahnen übertragen erhalten.

— **Personalnachrichten.** Der Geheime Baurath Nitschmann in Berlin ist zum vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt worden.

Der Regierungs- und Baurath Rettberg, bisher in Elberfeld, ist als Mitglied an die königliche Eisenbahndirektion in Hannover versetzt worden.

Dem Regierungsassessor Kasack in Halle a. S. ist die Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion daselbst verliehen worden.

Der bisherige Hilfsarbeiter bei der grossherzoglich-mecklenburgischen General-Eisenbahndirektion, Eisenbahnbauinspektor Klaus Schmidt, ist als Mitglied der Generaldirektion mit dem Charakter als Baurath angestellt worden.

Baurath von Beckh, welcher mit dem Baudirektor Gerwig den Plan für die Gotthardbahn entworfen hatte, ist am 6. d. Mts. in Stuttgart gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Sammlung der Eisenbahnnormalien, Konstitutivurkunden und Vorkonzessionen.** Das statistische Departement im Eisenbahnministerium versendet die „Sammlung der im Jahre 1898 auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens hinausgegebenen Normalien und Konstitutivurkunden sowie der in diesem Jahre ertheilten und verlängerten Vorkonzessionen". Das Werk, welches seiner Eintheilung nach gegenüber der analogen Publikation des Vorjahres keine Aenderung erfahren hat, erhielt nur insofern eine Bereicherung, als in demselben nunmehr auch die geänderten Statuten jener Aktiengesellschaften Aufnahme gefunden haben, deren frühere Statuten in einem der Jahrgänge 1895 bis 1897 dieser Sammlung enthalten waren. Die nicht geringe Anzahl der im abgelaufenen Jahre ertheilten Konzessionen sowie der zur Errichtung gelangten Lokalbahnaktiengesellschaften (13) gibt Zeugniss von der regen Thätigkeit, welche auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens herrscht, während gleichzeitig die zur Veröffentlichung gelangten Normalerlasse die intensive Bethätigung der Staatsaufsicht hinsichtlich des Eisenbahnwesens erkennen lassen. Auch die bedeutende Anzahl der im Gegenstandsjahre ertheilten Vorkonzessionen (122) sowie die zahlreichen Verlängerungen von bereits früher ertheilten derartigen Konzessionen (50) zeugen für die vielfachen Bestrebungen der Interessentenkreise und der sonst betheiligten Faktoren in Absicht auf Verdichtung und Ausgestaltung des bestehenden Lokalbahnnetzes.

— Der österreichische Eisenbahnminister hat den **Staatseisenbahnrath** zur diesjährigen regelmässigen Frühjahrssession für Montag, den 5. Juni, einberufen.

— **Lokalbahn Triest-Parenzo.** Der Eisenbahnminister hat dem Landesausschusse der Markgrafschaft Istrien die Konzession zum Bau und Betriebe einer als schmalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von der Station Triest-St. Andrea der Staatsbahnlinie Herpelje-Triest über Capodistria, Isola, Buje, Montona und Visignano nach Parenza, eventuell nach Confanaro, ertheilt.

— Mit Bezug auf die von den Komitees der **Südbahnaktionäre** in Hamburg und Wien eingeleitete **Aktion zur Wahrung ihrer Interessen** wird in der „Neuen Freien Presse" mit Recht darauf hingewiesen, „dass die Gesellschaft heute durch die Lasten der Vergangenheit bedrückt ist, von welchen sich die gegenwärtige Verwaltung, da es sich um übernommene Pflichten handelt, nicht zu befreien vermag. Im Schosse der Verwaltung werden unausgesetzte Studien darauf verwendet, um dort, wo eine Besserung der Lage durchgeführt werden kann, eine solche in Angriff zu nehmen; allein bei jedem Schritte, der zur finanziellen Besserung unternommen wird, begegnet man dem unüberwindlichen Hinderniss, welches die bestehenden Schuldverpflichtungen der Gesellschaft auferlegen. Es versteht sich von selbst, dass die Verwaltung nicht daran denkt, irgend eine Aenderung in ihrem bisherigen Verhältnisse zu ihren Gläubigern eintreten zu lassen und dass insbesondere nach wie vor bei den 3 % Obligationen die Zahlung von Zinsen und Kapital in Gold erfolgen wird. Bei den 5 % Prioritäten, bei welchen ja die Frage strittig sein mag, ob das Kapital in Silber oder in Gold zurückzuzahlen ist, kann zur Zeit an eine Aenderung nicht gedacht werden und muss gerade dann, wenn die Konvertirung durchgeführt wird, denjenigen, die von derselben Gebrauch machen, die Zahlung in Gold versprochen werden.

Von dem Komitee der Hamburger und Wiener Aktionäre ist eine Reihe von Wünschen geäussert worden, denen nachzukommen der Verwaltung der Südbahn nahegelegt wird. Allein die vorgebrachten Forderungen müssen wohl im Bereiche des Möglichen und gesetzlich Zulässigen ihre Grenze finden. Wenn beispielsweise das Hamburger Komitee erklärt, dass die Verwaltung mehr die Interessen der Obligationäre als der Aktionäre vertrete, so muss darauf aufmerksam gemacht werden, dass die Verwaltung gar nicht in der Lage ist, die Obligationäre in irgend einer Weise zu begünstigen. Sie steht hier einem so klar umschriebenen Rechtsverhältnisse gegenüber, dass sie nichts mehr und nichts weniger thun kann, als eben ihre aus diesem Verhältnisse hervorgehenden Verbindlichkeiten zu erfüllen. Die einzige Begründung für die erwähnte Anschauung des Hamburger Komitees könnte eventuell in der Thatsache zu finden sein, dass die 5 % Obligationen in Gold zurückgezahlt werden. Die Ursache hierfür liegt aber darin, dass die Rechtsprechung der Gerichte über die Art der Zahlungspflicht der Südbahn eine verschiedene ist und dass namentlich die deutschen Gerichte in analogen Fällen auf die obligatorische Verpflichtung, in Gold zu zahlen, erkannt haben, wenn auch die österreichischen Gerichte entschieden haben, dass die Gläubiger blos auf die Zahlung in Silber Anspruch erheben können. Die Verwaltung hat daher angesichts dieser verschiedenartigen Rechtsprechung den gewiss unanfechtbaren Modus der Zahlung in Gold gewählt.

Seitens der Aktionäre, insbesondere vom Wiener Komitee, wurde dem Verlangen Ausdruck gegeben, dass so bald als möglich die neue Investitionsanleihe emittirt und an die Konversion der 5 % Prioritäten geschritten werde. Die Agitation der Hamburger und Wiener Aktionäre hat aber bisher die Folge gehabt, dass der Kurs der 3 % Obligationen zurückgegangen ist, und diese Wirkung der Agitation erleichtert gewiss nicht die Erfüllung des erwähnten Wunsches der Aktionäre. Diese Operationen können durch eine Aktion kaum erleichtert werden, die einen Rückgang des Kurses der Obligationen nach sich zieht. Die Verwaltung der Südbahn will mit diesen Operationen, in erster Reihe mit der Emission der Investitionsanleihe, vorgehen, wenn die Marktlage eine für diese Transaktionen entsprechende sein und insbesondere der deutsche Markt imstande sein wird, eine 3,5 % Investitionsanleihe in Gold aufzunehmen. Das Aufwerfen der Frage der Silberzahlung der Obligationen in dem jetzigen Augenblicke unterstützt aber die Durchführung keineswegs. In der Versammlung des Hamburger Komitees wurde behauptet, dass die Bildung eines besonderen Reservefonds für die Obligationen unberechtigt sei und dass die hierfür zurückgestellten 526000 fl. den Aktionären zu gute kommen müssten. Allein die Verwaltung hat gewiss die Pflicht, den Dienst der Obligationen über den Moment hinaus zu sichern. Nun werden gegenwärtig von der gesammten Belastung der Gesellschaft an Steuern und an Kotegebühr für das Jahr 2 Frcs. auf jede Obligation übergewälzt; die Verwaltung muss jedoch berücksichtigen, dass infolge der fortschreitenden Amortisation die Zahl der Obligationen immer geringer wird und mithin eine Ueberwälzung der Lasten auf dieselben nur in vermindertem Maasse stattfinden kann, während die erwähnten Lasten der Südbahn für Steuern und Kote sich in Zukunft zumindest gleich bleiben, wenn nicht vergrössern werden. Es war daher ein begreifliches Gebot der Vorsicht, dass man im Hinblick auf eine Zeit, in der sich die Lasten der Südbahn vermehren könnten, den Dienst der Obligationen auf alle Fälle und gegen jede Eventualität gesichert hat. Der Wunsch des Hamburger Komitees, die Obligationen im Wege des Rückkaufes zu amortisiren, kann nicht erfüllt werden, da er den gesetzlichen Bestimmungen widerspricht, wonach der Schuldner nicht verpflichtet ist, die Zahlung an einem anderen Orte und zu einer anderen Zeit entgegenzunehmen, als in der Schuldurkunde bedungen ist. Da nun der Tilgungsplan, welcher für die Konvertirung der Obligationen maassgebend ist, nicht ausdrücklich die Ausnahme statuirt, dass die Obligationen einberufen werden können, ist nur eine freiwillige Konversion zulässig. Das Wiener Komitee hat den Wunsch ausgesprochen, dass der freihändige Rückkauf der Aktien aufgehoben und die letzteren im Wege der Verloosung getilgt werden sollen. Nun betrug die Ersparniss der Südbahn durch den freihändigen Ankauf der Aktien im Vorjahre rund einen halben Franc für die Aktie.

Würde also die Anregung des Wiener Komitees in diesem Jahre befolgt worden sein, hätte an die Aktionäre, welche heute die Verkürzung ihrer Dividende beklagen, nur ein halber Franc als Dividende vertheilt werden können.

Vom Wiener Komitee wurde ferner der Vorschlag gemacht, dass die Anrechnung der Passivzinsen und Kaufschillingsraten als Abzugsposten bei der Steuerbemessung bewirkt werden möge. Die Verwaltung würde es selbst mit Freude begrüssen, wenn dieser Vorschlag verwirklicht werden könnte; allein eine solche Anrechnung ist im Gesetz nicht begründet. Dagegen wird die Verwaltung in jenen Punkten, in denen ihrer Ansicht nach seitens der Steuerbehörde eine nicht genügend motivirte, für das Unternehmen ungünstige Entscheidung vorliegt, kein Rechtsmittel unversucht lassen, um letztere umzustossen. Einen anderen als den Rechtsmittelweg kann begreiflicherweise die Verwaltung gegen Entscheidungen der Steuerbehörden nicht betreten. Wenn schliesslich vom Wiener Komitee die Einsetzung eines fünfzehngliedrigen Sanirungskomitees verlangt wird, so erscheint eine solche gesetzlich nicht zulässig, da keine Aktiengesellschaft zwei Vorstände besitzen kann. Wenn jenes Komitee nur als Aufsichtsorgan bestimmt sein sollte, so ist darauf zu verweisen, dass die Thätigkeit der Kontrole ohnehin durch die Thätigkeit der Revisoren ausgeübt wird. Die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung dürfte unter solchen Umständen gegenwärtig wohl zwecklos erscheinen."

— Den Mittheilungen in Nr. 31 d. Ztg. über die **Geschäftsergebnisse der Buschtěhrader Bahn** im Jahre 1898 ist noch folgendes beizufügen: Die Einnahmen des A-Netzes betrugen 4 284 348 (— 25 986) fl., die Ausgaben 2 247 608 (+ 266 331) fl. Der Ueberschuss stellt sich somit auf 2 036 739 (— 292 327) fl. Hierzu kommen noch der halbe Betriebsüberschuss des Kohlenwerkes mit 148 397 (— 30 503) fl. und Aktivzinsen mit 118 410 (+ 4 547) fl., zusammen 2 303 546 (— 318 273) fl. Nach Einbeziehung des vorjährigen Gewinnsaldos stehen im ganzen 1 588 375 (— 253 494) fl. zur Verfügung der Generalversammlung. Die Roheinnahmen des B-Netzes betrugen 7 513 939 (+ 554 436) fl., die Betriebsausgaben 3 462 033 (+ 512 132) fl. Hierzu kommen der halbjährige Betriebsüberschuss des Kohlenwerkes mit 148 397 (— 30 503) fl. und die Aktivzinsen mit 78 450 (— 70 379) fl, zusammen 4 278 753 (— 58 577) fl. Einschliesslich des Gewinnsaldos vom Vorjahre stehen im ganzen 3 230 216 (— 52 557) fl. zur Verfügung der Generalversammlung.

Im Laufe des Jahres 1898 wurden 4 380 000 Kronen Prioritäten begeben und hierbei ein Kursgewinn von 4 815 fl. erzielt. Aus dem Erlöse dieser Prioritäten wurden zunächst bedeckt: der mit dem Ende des Jahres 1897 bei dem B-Unternehmen unbedeckt gebliebene Investitionskostenbetrag mit 1 111 000 fl., ferner der Konversionsbedarf für die 5 % Silber- und die 4,5 % Goldprioritäten mit 81 054 fl. und die mit Ende 1898 für den Karlsbader Centralbahnhof geleistete Zahlung mit 490 000 fl. Es verblieb sonach zur Deckung der Investitionskosten ein Betrag von 511 004 fl. Die Investitionen des Eisenbahnunternehmens erforderten im Jahre 1898: Für das A-Unternehmen 308 369 fl., für das B-Unternehmen 3 882 069 fl. Hiervon erscheinen mit Schluss des Jahres 1898 unbedeckt: Bei dem A-Unternehmen 32 952 fl. und bei dem B-Unternehmen 3 497 480 fl. Die Bedeckung dieser Beträge wird aus dem Erlöse der im Februar 1899 erfolgten Begebung von 12 000 000 Kronen Prioritäten stattfinden. Die Investitionen für die B-Strecke beziehen sich in der Hauptsache auf die Legung des zweiten Gleises. Im Jahre 1898 erforderten die Herstellungen für das zweite Gleis 2 610 000 Gulden. Ende 1898 waren im ganzen 68,6 km mit Doppelgleis versehen. Weiter wurden am 5. Januar d. J. 12,78 km dem Betriebe übergeben. Die Baueinleitungen für die Fortsetzung des zweiten Gleises auf Strecken von 30,6 km Baulänge sind bereits getroffen. Für Fahrbetriebsmittel sind im Jahre 1898 1 010 000 fl., und zwar 180 000 fl. für die A-Linie und 830 000 fl. für die B-Linie ausgegeben worden. Im Herbste 1898 sind weiter bestellt worden: 3 Schnellzug- und 10 Lastzuglokomotiven, 13 Tender, 9 Personen-, 9 Gepäck-, 40 gedeckte Güterwagen, 12 offene Wagen, 20 Langholzwagen und 150 Kohlenwagen.

— **Die Verlängerung der Aspangbahn.** Im steiermärkischen Landtag wurde über die Fortsetzung der Bahn von Hartberg in der Richtung gegen Aspang verhandelt und folgender Beschluss gefasst: Der Landtag spricht seine Bereitwilligkeit aus, die im Besitze des Landes befindlichen Stammaktien der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg im Nennwerthe von 250 000 fl. der Staatsverwaltung unentgeltlich dann zu überlassen, wenn der Ausbau der Theilstrecke Hartberg-Friedberg eventuell Schäffern der Linie Hartberg-Aspang zweifellos sichergestellt erscheint. Ferner erklärte der Landtag seine Geneigtheit, die Eisenbahnlinie Kernhof-Mariazell materiell zu unterstützen und den Bau der Bahnlinie Mahel-Pettau-Gleichenberg-Feldbach in Erwägung zu ziehen.

— **Die Konversion der 5 % Goldprioritäten der Prag-Duxer Bahn.** Am 28. April d. J. endete die Frist zu der von der Gesellschaft eingeleiteten nachträglichen Konversion der 5 % Goldprioritäten in 3 % Prioritäten. Nach den erfolgten Anmeldungen ergibt sich, dass von den im Umlaufe befindlichen 5 % Prioritäten lediglich 550 500 *M.* nominell, das ist 5,5 % der ursprünglichen Emission, zur Konversion nicht eingereicht wurden. Dieser Erfolg darf bei den gegenwärtigen Geldmarktverhältnissen als ein sehr günstiger bezeichnet werden.

— **Steierische Landesbahnen.** Nach dem Rechnungsabschlusse der Landesbahnen beträgt der für den Landeseisenbahnfonds rechnungsmässig ausgewiesene Verlust im Jahre 1897 97 759 fl. und mit Hinzurechnung des Verlustes im Jahre 1896 mit 58 385 fl. zusammen rund 156 145 fl., wozu noch zu bemerken ist, dass dieser Verlust um die im Aktivum im Landesbahnenkonto unter der Rubrik „Noch nicht ausgeführte Projekte" aufgeführten 47 410 fl. sich erhöhen dürfte, soweit die Auslagen für diese Projekte nicht hereingebracht werden können und daher zur Abschreibung gelangen müssen.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Nach einem im Wiener Stadtrathe gefassten Beschlusse wird dem Eisenbahnministerium auf dessen Zuschrift mitgetheilt, dass die Gemeinde Wien gegen die Vornahme der Trassenrevision über das Projekt für eine elektrische Kleinbahn Wien-Pressburg keine Einwendung erhebt, sich jedoch die Beschlussfassung darüber, ob und unter welchen Bedingungen dem Projektanten die Benutzung städtischer Strassen bewilligt würde, vorbehält.

— Die ungarische Hauptstadt wurde dieser Tage um eine Sehenswürdigkeit bereichert. Auf Grund einer Verordnung des Handelsministers wurde das im Stadtwäldchen in der vormaligen Ausstellungshalle für Verkehrswesen untergebrachte **königlich ungarische Verkehrsmuseum** zum Besuche des Publikums eröffnet. Aus Anlass der Eröffnung des Museums hat Ministerialrath und Direktor des Verkehrsmuseums Banovits eine mit zahlreichen Illustrationen ausgestattete Denkschrift herausgegeben, welche in einem Vorworte die auf die Entstehung des Verkehrsmuseums bezüglichen Daten enthält. In der Einleitung beschreibt der Autor in knappen Zügen die grossartige Entwickelung des ungarischen Bahnnetzes (1848: 2294 km, 1896: 14 878 km) und die mit der Hebung des Verkehres fortschreitende Vervollkommnung des Baues und der Einrichtung der Bahnlinien. Als die Veranstaltung der Millenniumsausstellung und im Rahmen derselben die Vorführung der bahntechnischen Errungenschaften Ungarns beschlossen wurde, tauchte die Idee auf, aus den zu sammelnden Ausstellungsobjekten den Grund zu einem ständigen Verkehrsmuseum zu legen, um so zu verhindern, dass die werthvollen Objekte verloren gehen, wie dies nach Schluss der 1885 er Landesausstellung der Fall war. Der Plan wurde nun durchgeführt und die Ausstellung in dem solid erbauten Gebäude für Verkehrswesen untergebracht. Das Museum enthält eine werthvolle, obwohl noch nicht vollständige Sammlung, so dass eine Weiterentwickelung und Ergänzung des Museums als nothwendig erscheint. Der „Führer durch das Museum" enthält ein Verzeichniss der in zehn Räumen untergebrachten Ausstellungsobjekte. In das Museum sind die Objekte der Ausstellung für Verkehrswesen und die anlässlich der Millenniumsausstellung in besonderen Pavillons ausgestellt gewesenen Objekte der Ausstellungen für Post- und Telegraphenwesen, Strom- und Seeschifffahrt, der Fiumaner Hafenbauten und der Regulirungsarbeiten beim Eisernen Thor aufgenommen worden. Nach dem Eintritt durch das Hauptportal gelangt der Besucher in die Kuppelhalle. Hier und in den benachbarten Nebenräumen befinden sich die Objekte des Verkehrswesens. In der langgestreckten Halle links sind die Objekte des Post- und Telegraphenwesens, der Fluss- und Seeschifffahrt und der Eisernen Thor-Regulirung untergebracht. Schliesslich führt die Denkschrift in 24 vorzüglichen Photographien das Museumsgebäude, dessen Eintheilung und die einzelnen Säle und Gruppen des Museums vor.

— **Kaschau-Oderberger Bahn.** Der der Generalversammlung vorzulegende Geschäftsbericht für das Jahr 1898 weist darauf hin, dass die seit dem letzten Jahre in erfreulicher Weise steigenden Betriebseinnahmen auch im Jahre 1898 gegenüber dem Vorjahre eine wesentliche Vermehrung erfahren haben. Die Betriebseinnahmen des Jahres 1898 betrugen 8 211 803 fl., die Betriebsausgaben 4 419 728 fl., der Betriebsüberschuss 3 792 075 fl. Es ergibt sich demnach gegenüber den Einnahmen des Jahres 1897 im Betrage von 7 882 714 fl. eine Mehreinnahme von 329 089 fl., d. i. eine Erhöhung um 4,17 %, während der Betriebsüberschuss für 1898 von 3 792 075 fl. gegenüber jenem des Jahres 1897 von 3 691 074 fl. eine Erhöhung von 101 000 fl. d. i. 2,74 % aufweist. Durch den Betriebsüberschuss für das Jahr 1898 ist für das abgelaufene Jahr zum ersten Male der Fall eingetreten, dass nicht nur die gesammte Staatsgarantie für die

ungarische Strecke in Silber aus dem eigenen Erträgnisse dieser Strecke vollständig gedeckt wird, sondern auch, dass aus dem Ueberschusse der österreichischen Strecke nahezu die Hälfte der von Ungarn in Anspruch zu nehmenden Staatsgarantie in Gold, das sind 320618 fl. in Gold, gedeckt werden kann.

— **Die Schifffahrtsgebühren beim Eisernen Thor.** Der ungarische Handelsminister Hegedüs beantwortete im Abgeordnetenhause die Interpellation Pichler, betreffend die Schifffahrtsgebühren beim Eisernen Thor und sagte: Es bestehe kein Zweifel darüber, dass die ungarische Regierung berechtigt sei, solche Gebühren einzuheben und der Standpunkt der Regierung sei unentwegt der, dass diese Gebühren zur Amortisation der betreffenden Anleihe verwendet werden sollen. Die für den Mai bestimmte Einhebung der Schifffahrtsgebühren sei verschoben worden, weil die Vorarbeiten noch nicht weit genug gediehen waren, aber auch die bezügliche Agitation habe auf diese Verschiebung keinen Einfluss. Was den Tarif anbelangt, so sei nur jener der authentische, welchen die ungarische Regierung publiziren werde. Dann werde derselbe auch einer Kritik unterzogen werden können. Er könne heute noch nicht sagen, wann die Einhebung der Gebühren beginnen werde, es werde dies aber sofort geschehen, wenn die betreffenden Arbeiten beendigt sein werden.

— **Ungarischer Eisenbahn- und Schifffahrtsklub.** Die bei den ungarländischen Eisenbahn- und Schifffahrtsverwaltungen angestellten Beamten haben im Gefühle ihrer Zusammengehörigkeit eine Vereinigung gegründet, welche den obengenannten Namen führt. Der Zweck des Vereins ist die Wahrnehmung gemeinsamer Interessen, Pflege der Geselligkeit und Verbreitung von Fachwissenschaften. In der am 29. April d. J. stattgehabten konstituirenden Generalversammlung wurde der ungarische Handelsminister Alexander v. Hegedüs zum Präsidenten, ferner Magnatenhausmitglied, Ministerialrath Julius v. Ludvigh, Direktionspräsident der ungarischen Staatsbahnen, Emil v. Thaly, Direktor der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft und Peter v. Ráth, Reichstagsabgeordneter und Direktor der Kaschau-Oderberger Bahn zu Vizepräsidenten gewählt. Die eigentlichen Agenden wurden einem 42 gliedrigen Ausschusse übertragen, in welchen die hervorragendsten Vertreter des Verkehrswesens Aufnahme fanden. Die Vorbereitungsarbeiten wurden von einen Hunderterausschuss, an dessen Spitze der als hervorragender Eisenbahnfachmann weit über die Grenzen seines Vaterlandes bekannte Oberinspektor der ungarischen Staatsbahnen Sigmund v. Kotányi stand, besorgt.

Rumänien.

— Dem Berichte über den **Zugförderungs- und Werkstättendienst** auf den rumänischen Staatsbahnen für das Jahr 1897 entnehmen wir folgende Daten:

a) Zugförderung. Das Gesammtnetz wird in sechs Zugförderungsinspektionen eingetheilt mit dem Sitze in Craiova (518 km), Pitesti (452 km), Bukarest (553 km), Buzeu (383 km), Galatz (374 km) und Jasi (598 km).

Denselben standen in den einzelnen Jahren an Lokomotiven zur Verfügung:

Jahr	Anzahl	für 1 Bahnkm	Jahr	Anzahl	für 1 Bahnkm
1888	240	0,110	1893	414	0,165
1889	264	0,109	1894	433	0,172
1890	301	0,124	1895	433	0,170
1891	316	0,130	1896	441	0,156
1892	335	0,134	1897	441	0,153

Die Ausgaben für den Zugförderungsdienst betrugen im Jahre 1897 insgesammt 7582925 Frcs., und zwar erforderten davon: der Centraldienst 260387 Frcs., die Zugförderungsinspektionen 154621 Frcs., die Heizhäuser 2121083 Frcs., der Wasserverbrauch 352000 Frcs., das Brennmaterial 3350000 Frcs., das Schmieren, Beleuchten und Reinigen 623383 Frcs., die Prämien 468615 Frcs. und die sonstigen Ausgaben 252836 Frcs.

An Heizmaterial wurden verbraucht: 126196 cbm Brennholz, 80503 t Cardiffkohle, 12767 t westfälische Kohle, 4885 t schlesische Kohle, 22408 t Braunkohle und 3087 t Rohpetroleum.

b) Werkstätten und rollendes Material. Werkstätten bestanden in Bukarest mit durchschnittlich 1063 täglich beschäftigten Arbeitern und einem Werth an geleisteter Arbeit von 4002312 Frcs., in Pascani mit 449 Arbeitern bezw. 1540512 Frcs., in Jassy mit 19 Arbeitern bezw. 82847 Frcs, in Galatz mit 232 Arbeitern bezw. 686879 Frcs, in Turnul-Severin mit 97 Arbeitern bezw. 302300 Frcs., ferner in Constanta mit 108 Arbeitern bezw. 282184 Frcs. Werth an geleisteter Arbeit.

Bestellt wurden in der letzten Zeit seitens der Staatsbahnverwaltung 10 Güterzuglokomotiven (Fabrik Breda in Mailand), 6 Lokomotiven für gemischte Züge (Fabrik Emil Kessler in Esslingen), 80 Personenwagen (Wagenfabrik in Görlitz), 50 Personen- und 100 Güterwagen (Wagenfabrik in Nesselsdorf), ferner 100 Güterwagen und 3 Schneepflüge (F. Ringhoffer in Smichov bei Prag).

— **Elektrische Bahn Braila-Lacul Sarat.** Die Station Braila wird durch eine elektrische Bahn mit dem in der Nähe gelegenen Badeorte Lacul Sarat verbunden. Die bezüglichen Arbeiten sind bereits so weit vorgeschritten, dass die Inbetriebsetzung im Laufe der nächsten Woche stattfinden kann.

— Die **Petroleumausfuhr** von Rumänien macht immer grössere Fortschritte. In der letzten Zeit sind von Constanta vier Schiffsladungen nach England, Kleinasien, Italien und Afrika abgegangen. In der nächsten Zeit werden dem Vernehmen nach weitere Sendungen folgen.

— **Rumänisch-süddeutscher Donauumschlagsverkehr.** Am 1. d. Mts. ist ein neuer Verkehr zwischen den Donauhäfen Budapest, Deggendorf, Korneuburg und Wien einerseits und Stationen der rumänischen Eisenbahnen andererseits in Kraft getreten. Der Umschlag geschieht in den rumänischen Donauhäfen durch den Flussschifffahrtsdienst der rumänischen Staatsmonopole.

Vereinsausland.

— **Kohlennoth auf den belgischen Staatsbahnen.** Halbamtlichen Organen zufolge wird die belgische Staatsbahnverwaltung, falls der Ausstand der Bergarbeiter nicht bald endigt, genöthigt sein, ausländische Kohlen zu kaufen und zu verwenden. Viele Bahnhöfe haben kaum noch für 14 Tage Kohlen. Mehrere Werke des Bezirkes Verviers haben infolge des Kohlenmangels ihre Produktion bedeutend eingeschränkt; die grosse Firma J. und A. Dréze in Dixon hat alle ihre Arbeiter verabschiedet und unterhandelt über Kohlenlieferungen aus Deutschland. Der „Moniteur des Int. Mat." konstatirt, dass Deutschland wider Erwarten bedeutend mehr Kohlen liefert, als man es hierfür fähig glaubte nach der scheinbar überbürdeten Lage des Syndikates. Ein Industrieller in Charleroi hat 5000 t amerikanische Fettkohlen bestellt. Der Preis dieser Kohlen stellt sich auf 17,50 Frcs. pro Tonne auf Eisenbahnwagen in Antwerpen.

— **Internationale Schlafwagengesellschaft, Brüssel.** Der Geschäftsbericht für 1898 erwähnt zunächst die im abgelaufenen Jahre durchgeführte Erhöhung des Aktienkapitals um 10000000 Francs auf 35000000 Frcs., wobei die neuen auf 500 Frcs. lautenden Aktien den alten Aktionären zu 700 Frcs. überlassen wurden. Das erzielte Agio von 3059905 Frcs. wurde unter Einstellung in die Gewinnrechnung zu Abschreibungen verwandt. Die Zahl der Wagentage ist weiter von 108301 auf 123354 gestiegen, wovon 55360 (1897 51423) auf Schlafwagen, 42469 (37920) auf Restaurationswagen und 25528 (18958) auf Luxuszüge entfallen. Die Roheinnahmen haben sich von 9368525 Frcs. auf 10338047 Frcs. erhöht, wovon die Betriebsausgaben 5160050 (4505848) Frcs. erfordern, so dass sich ein Ueberschuss von 5177997 (4862677) Frcs. ergibt. Dazu treten noch 4311405 (648354) Frcs. Effektenerträge nebst dem oben erwähnten Agio, so dass insgesammt 9489402 (5511031) Frcs. verfügbar sind. Die Verzinsung der Anleihen erfordert 1235809 (1273297) Frcs., die Tilgung 1327000 (1126000) Francs, zu Abschreibungen werden 3132905 (374000) Frcs. verwendet, der ordentlichen Reserve werden 322900 (240963) Frcs. und der ausserordentlichen 133202 (302705) Frcs. zugewiesen und 2450000 Frcs. als 7 % Dividende vertheilt, gegen 6,5 % im Vorjahre.

— Nachdem die gütlichen Verhandlungen zwischen dem Eisenbahndepartement und den fünf **schweizerischen Hauptbahnen** in Bern, betreffend Festsetzung der jährlichen Einlagen in den **Erneuerungsfonds**, gescheitert sind, wird das Eisenbahndepartement dem Bundesrath Anträge behufs definitiver Festsetzung der Einlagen unterbreiten. Gegen die diesbezüglichen Bundesrathsbeschlüsse können die Gesellschaften alsdann an das Bundesgericht rekurriren. Um die Festsetzung der wegen der Abnutzung von den Rückkaufsummen zu machenden Abzüge hat es sich in der stattgehabten Konferenz nicht gehandelt.

— **Staatsunterstützung der italienischen Bahnen.** Vom Jahre 1902/3 an wird in Italien der Staat auf Grund eines von beiden Häusern angenommenen Gesetzes nicht mehr auf seine Rechnung und Gefahr Eisenbahnen bauen, sondern sich damit begnügen, Staatsunterstützungen bis zu 5000 L. für das Kilometer zu gewähren. Bei der Berathung dieses Gesetzes im

Senat stellte Senator Siacci fest, dass der Staat für die Eisenbahnen jährlich etwa 186 000 000 L. ausgibt, aber nur 100 000 000 Lire vereinnahmt.

In dem Bericht des Senators Noux über das neue Gesetz findet sich ein Rückblick auf die Entwickelung der italienischen Eisenbahnen von 1860 bis 1898, aus dem das „B. T." einige Daten ausgezogen hat. Im Jahre 1860 hatte Italien 2 038 km Eisenbahnlinien; am 30. Juni 1898 betrug die Zahl der Kilometer 15 677, also 13 639 km neue Eisenbahnen mehr. Von diesen 13 639 km wurden 8 419 km vom Staate, theils direkt, theils durch die Eisenbahngesellschaften gebaut; 5 220 km wurden durch die Privatindustrie hergestellt. Die Kosten der vom Staat bezw. den Eisenbahngesellschaften für Rechnung desselben erbauten Linien betragen 400 000 L. und der von der Privatindustrie hergestellten 146 500 L. (in runden Ziffern) für das Kilometer. Der Unterschied erklärt sich daraus, dass die von der Privatindustrie gebauten Eisenbahnen Neben- und Ergänzungslinien, theilweise auch schmalspurig, sind. Die Netze der italienischen Eisenbahnlinien und ihre Einnahmen sind wie folgt eingetheilt:

	Länge	Einnahmen im ganzen	Einnahmen für 1 km
	km	Lire	
Mittelmeerbahn	5 782	133 079 917	23 048
Südbahn	5 780	113 184 563	19 687
Sizilianische Eisenbahn	1 093	10 319 207	9 441
Sardinische Eisenbahn	1 032	2 483 095	2 406
Verschiedene Eisenbahnen	1 542	12 211 912	7 909
Venetianische Gesellschaft	748	3 300 201	5 157
Zusammen	15 977	274 578 895	—
Durchschnittserträgniss			17 494

Wie ersichtlich, ist der Unterschied im Betrieb zwischen den verschiedenen Netzen ein ungeheuerer. Die sardinischen Bahnen decken nicht die Betriebskosten; die sizilianischen, die verschiedenen Bahnen und die venetianischen decken wohl die Betriebskosten, aber ihre Einnahmen stehen durchaus nicht im Verhältniss zu dem für den Bau verwendeten Kapital.

Der Bautenminister Lacava erklärte im Senat, dass durch das neue Gesetz das Eisenbahnproblem in Italien endlich gelöst worden sein wird.

— Die von der italienischen Südbahn ausgearbeiteten Pläne für die Einführung des **elektrischen Betriebes** auf der Theilstrecke **Bologna - San Felice** der grossen Durchgangslinie Bologna - Mantua haben die Zustimmung des Staatsrathes gefunden.

— **Serbische Bahnprojekte.** Aus Belgrad wird den „B. N. N." gemeldet: Der Bau der projektirten Eisenbahn Nisch-Knjazevatz-Zajcar-Negotin-Kladovo ist gesichert. Das Bautenministerium hat bereits den Kostenvoranschlag berechnet und ist mit einer belgischen Gesellschaft in Unterhandlungen getreten. Die Kosten für diesen Bahnbau werden mit 36 000 000 Frcs. veranschlagt. Bezüglich des Baues der Bahnlinien Belgrad-Valjevo und Stalatz-Kruschevatz-Kraljevo-Cacak bestehen schon seit längerem Unterhandlungen zwischen der Regierung und einer englischen Gesellschaft. Diese Unterhandlungen werden wahrscheinlich resultatlos verlaufen und abgebrochen werden, da die englische Gesellschaft Bedingungen gestellt hat, die seitens der Regierung niemals angenommen werden können.

— **Eisenbahnbetrieb und Heuschreckenplage in Spanien.** Wie aus Madrid unterm 5. d. Mts. gemeldet wird, ist in der Provinz Alicante eine Eisenbahnstrecke auf 18 km mit einer dicken Schicht Heuschrecken bedeckt und die Heuschreckenplage noch in der Zunahme begriffen. Die Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes dürfte durch das Gleiten der Maschinen und Wagen infolge der auf den Schienen zermalmten Thiere mit nicht unwesentlichen Schwierigkeiten verbunden sein und Störungen des Zugverkehres zur Folge haben.

— **Die Agrartariffrage in England.** Unter den englischen Landwirthen wird darüber geklagt, dass die Eisenbahnen vielfach für landwirthschaftliche Erzeugnisse zu hohe Frachten berechnen, namentlich da, wo keine Konkurrenzlinien bestehen, und dass sie die Beförderung englischer Erzeugnisse benachtheiligen, indem sie fremde Waaren billiger befördern und den Wettbewerb der letzteren verschärfen. Wie erinnerlich, wurde im Jahre 1893 eine königliche Kommission zur Untersuchung der landwirthschaftlichen Krisis in Grossbritannien eingesetzt. Diese Kommission beendete ihre Verhandlungen im Frühjahr 1895 und veröffentlichte darauf in umfangreichen Bänden ihre Berichte, zuletzt im Jahre 1897 den Schlussbericht, der fast den ganzen Stoff systematisch zusammenfasst. Dr. Oskar Stillich in Berlin hat die Ergebnisse der Verhandlungen dieser Kommission in einem Buche unter dem Titel „Die englische Agrarkrisis, ihre Ausdehnung, Ursache und Heilmittel" (Jena, 1899, bei Gustav Fischer, 149 Seiten) übersichtlich zusammengestellt und darin auch die Ermittelungen über die Eisenbahnfrachten hinsichtlich der Landwirthschaft berücksichtigt.

Es ist richtig, dass die Frachtsätze in einzelnen Theilen Englands verschieden, beispielsweise in Cornwall höher sind. Die Höhe und die Ungleichheit der Frachtsätze namentlich bei Beförderung von Mengen unter 2 t wird von den Landwirthen drückend empfunden. Inzwischen haben verschiedene Eisenbahngesellschaften erhebliche Erleichterungen eingeführt, indem sie kleine Sendungen landwirthschaftlicher Erzeugnisse nach London zu den ermässigten Sätzen von 4 d. für 20 lbs und 1 d. für jede weiteren 5 lbs bis zu 60 lbs mit den Personenzügen befördern. Auch für andere Güter sind Frachtermässigungen eingetreten. Immerhin verfrachtete man noch Mitte der neunziger Jahre Vieh lieber 50 Meilen auf der Chaussee als auf der Eisenbahn, denn auf der Chaussee betrugen die Kosten nur 1 sh., mit der Eisenbahn aber 3 bis 4 sh. für den Kopf.

Noch viel lebhafter waren die Klagen der Landwirthe über die Bevorzugung fremder Erzeugnisse durch billigere Eisenbahntarife. In der Enquete wurde behauptet, dass die Tonne ausländisches Obst 10 sh. billiger als englisches, kanadisches Vieh von schottischen Häfen nach England billiger als schottisches befördert wird, weil den Eisenbahngesellschaften das Recht zusteht, für die Beförderung ausländischer Waaren Rabatt zu gewähren. Man begründet diese sogenannten Preferentialtarife mit dem Umstande, dass die Handhabung bei der Verladung ausländischer Erzeugnisse leichter ist. Auch werden für ausländische Güter die See- und Eisenbahnfrachten nicht getrennt erhoben, sondern zusammen als „through rate".

Die auf den Schiffen der Amerikalinie eingeführten Fleischmengen sind sehr ansehnliche. Die Fracht beträgt für ein Minimum von 5 t 17 sh. 6 d. einschliesslich 5 sh. für Abfuhr nach dem Smithfield Market. Dieses Fleisch wird quadrirt, jedes Viertel in Leinwand gepackt und so lässt sich das Ganze gut verladen. Das englische Fleisch aber wird entweder ohne Emballage oder in Körben verschickt und in nur kleinen Konsigmenten von 4 oder 5 Cwts. Bei dessen Transport ist grosse Sorgfalt nöthig, um es frisch zu erhalten. Dazu kommen nun noch die kleinere Entfernung und die schwierigere Ausladung des unverpackten Fleisches. Daher lässt sich eine gleiche Tarifirung ausländischen und inländischen Fleisches nicht durchführen.

Ebenso liegen die Verhältnisse beim Heu. Die Eisenbahngesellschaften laden weder englisches noch fremdes Heu ein oder aus. Das letztere wird auf den Docks von besonderen Shipping Compagnies verladen oder von der Eisenbahngesellschaft, wenn sie Eigenthümerin des Docks ist. Die Heumassen sind in beiden Fällen genügend, besondere Wagen (trucks) zu füllen; aber das fremde Heu ist hydraulisch oder durch Dampf gepresst und in einen Wagen können 4 t geladen werden, von dem ungepressten englischen aber nur 2,5 t. Das letztere erfordert daher einen verhältnissmässig höheren Tarifsatz.

Aehnlich liegen die Dinge beim Hopfen. Die Ballen fremden Hopfens sind eckig und daher leichter zu transportiren und besser zu verladen. Der englische Hopfen aber wird in runden Ballen versandt und ist deswegen schwieriger zu behandeln. Während man von englischen Hopfen nur 2,5 t in einem Wagen unterbringen kann, lassen sich von ausländischem Hopfen 3 t in demselben Wagen verladen. Die höhere Fracht entspricht hiernach der geringeren Raumausnutzung und der grösseren Arbeitsleistung, die die heimische Waare erfordert.

Zu eigentlich gesetzgeberischen Vorschlägen gelangte die Kommission nicht. Sie sympathisirte mit den Wünschen der Farmer, welche wohl grosse Rückgänge in dem Werthe ihrer Produkte erlitten hatten, aber keine in den Beförderungskosten derselben. Es ist bekannt, dass die Eisenbahnverwaltung hauptsächlich auf den Werth der Frachtartikel sieht oder, um ihre eigene Formel zu gebrauchen, sie erhebt „was der Farmer tragen kann". Wenn aber das der Fall ist, dann ist es erklärlich, dass der britische Farmer, dessen Produkte infolge der Krisis 30 bis 50 % im Preise gefallen sind, die Eisenbahnfrachten viel zu hoch findet, die im grossen und ganzen überhaupt nicht gefallen sind und dass die Last grösser geworden ist „als der Farmer tragen kann". Auf diese Weise werden die Wohlthaten des Eisenbahntransportes, die zur Prosperität des Landes so viel beigetragen haben, der Landwirthschaft in grossem Maasse versagt. Die ganze Frage betrifft sowohl nationale wie Klasseninteressen und muss wirthschaftlich noch viel weiter verfolgt werden, als dies bisher geschehen ist.

Ganz zu gute aber können die von den Gesellschaften gemachten Konzessionen den Farmern nicht kommen, noch können ihre Eisenbahnfrachten denen für fremde Produkte sich nähern, so lange die britischen Farmer so unbedeutende und ungenügend verpackte bezw. unhandliche Konsigmente haben, wie in den erwähnten Beispielen gezeigt wurde. Eine Korrektur des letzterwähnten Uebelstandes würde nicht schwer sein, wohl aber die des erstgenannten. Die Thatsache, dass wegen der kleineren

Quantitäten, der grösseren Kosten der Behandlung und der meistens ungenügenden Füllung der Wagen die Frachten für englische Produkte höher sind als für fremde, weist von neuem auf die ausserordentliche Wichtigkeit der genossenschaftlichen Vereinigungen und Organisationen hin. Nur durch sie können grössere Massen, auf den Markt übergeführt und bessere Bedingungen von den Eisenbahngesellschaften erlangt werden. Die Organisation ist nicht leicht. Die Eisenbahngesellschaften müssten unterstützend eingreifen. Das aber liegt ausserhalb des Rahmens der Gesetzgebung.

— **Ausbau des finländischen Bahnnetzes.** Das Grossfürstenthum Finland, das mit Russland in Form einer Personalunion einen Staat bildet, indem der Kaiser von Russland gleichzeitig Grossfürst von Finland ist, durchlebt gegenwärtig schwere Zeiten. Russland strebt danach die Selbständigkeit, die Finland vertragsmässig besitzt, allmählich zu beseitigen, die vielfach von russischen Einrichtungen und Verwaltungsprinzipien abweichenden Staatsformen durch russische Einrichtungen zu ersetzen, theils auf dem Wege, den die Verfassung vorschreibt, theils, durch die Wucht der gewaltigen Macht unterstüzt, auf dem Wege, den das Recht des Stärkeren weist. Trotz dieser politisch traurigen und schwierigen Lage, aus der ein Entrinnen nach menschlichem Ermessen kaum denkbar ist, beschäftigt sich das kleine Land mit ziemlich umfangreichen wirthschaftlichen Fragen, deren Verwirklichung sogar eine lange Reihe von Jahren in Anspruch nehmen wird. Hierher gehört namentlich auch der Ausbau des staatlichen (finländischen) Eisenbahnnetzes, worüber das finländische Eisenbahnkomitee ein ausführliches Projekt ausgearbeitet hat und hierbei alles, was Finland noch an Eisenbahnen braucht, in drei Gruppen getheilt hat. Zur ersten Gruppe gehören die Eisenbahnen, welche das Eisenbahnnetz Finlands derart vervollständigen sollen, dass nicht ein einziger Theil des Gebietes vom Verkehr vollständig abgeschnitten ist. Zur zweiten Gruppe gehören die Linien, welche zum Theil Zufuhrbahnen der schon bestehenden Linien und zum anderen Theil Verlängerungen der Linien der ersten Gruppe darstellen. Schliesslich sind in die dritte Kategorie noch alle Linien hineingesetzt worden, mit deren Bau noch gewartet werden kann. Das Komitee hat auch eine annähernde Schätzung der Kosten aller dieser Bahnen vorgenommen, indem es für alle Linien ein normales Gleise, kein schmalspuriges, in Betracht gezogen hat. Hierbei hat sich herausgestellt, dass die Anlage von fünf Bahnen der ersten Gruppe 40 219 000 finländische Mark, der fünf Linien der zweiten Gruppe etwa 32 215 000 ℳ. und der Bau der acht Linien der dritten Gruppe 42 734 000 ℳ. kosten wird. Die Gesammtkosten aller 18 Linien stellen sich somit auf 115 168 000 ℳ. Das Komitee nimmt an, dass zum genannten Zwecke 6 000 000 ℳ. jährlich assignirt werden können, so würde das Programm des Komitees im Laufe von 20 Jahren ausgeführt werden können.

Sollte dieses Projekt wirklich zur Ausführung gelangen, so muss man den Finländern die Anerkennung zu theil werden lassen, dass sie trotz der Ungunst der Zeiten dennoch nicht den Muth verloren haben an der wirthschaftlichen Entwickelung des Landes rüstig weiter zu arbeiten.

— Die Einrichtung der **Platzkarten** scheint in **Russland** recht viel Anklang zu finden. Es liess sich übrigens ein anderes Ergebniss kaum erwarten, denn der Personenverkehr steigt in Russland sehr bedeutend, während die Ausrüstung der Bahnen mit Wagen nicht mit der Zunahme des Verkehres Schritt hält. Es ist daher natürlich, dass die Reisenden sich bequeme Plätze für die weiten Reisen rechtzeitig zu sichern wünschen, um den Strapazen der tagelangen Fahrt mit Ruhe entgegensehen zu können. Mit Einführung des Sommerfahrplanes wird die Zahl der Bahnen, auf denen Platzkarten verkauft werden, nach Mittheilung der „Handels- und Industriezeitung" erheblich vergrössert werden, und zwar werden Platzkarten ausgegeben werden zu den Schnellzügen folgender direkter Verbindungen: 1. St. Petersburg-Moskau-Ssewastopol (oder Feodossia), 2. Moskau-Charkow, 3. Kiew-Brest-Warschau, 4. Kiew-Odessa und 5. St. Petersburg-Warschau (oder Wershbolowo); ausserdem werden sich je zwei solcher Wagen I. Klasse in den Kurierzügen sowohl als auch den Schnellzügen der Nicolaibahn (Petersburg-Moskau), ferner je ein Wagen I. und II. Klasse in den Schnellzügen des direkten Verkehres der Linie Moskau-Warschau befinden.

— **Aufnahme neuer Bahnlinien in den direkten russischen Verkehr.** Der allgemeine Kongress der Vertreter russischer Eisenbahnen hat beschlossen, folgende neuerbaute Linien in den direkten Personen- und Güterverkehr aufzunehmen: 1. die Moskau-Brjansker Linie der Moskau-Kiew-Woronesher Eisenbahn; 2. die Zweiglinie der Wladikawkas-Eisenbahn von Petrowsk nach Derbent; 3. die Transujemenlinie der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn und 4. die Perm-Kotlasbahn.

— **Die Bahnprojekte zum Anschluss Astrachans an das russische Bahnnetz.** Astrachan gehört wohl zu denjenigen russischen Städten, die dem Namen nach zu den bekanntesten des Zarenreiches gehören. Wenn auch nicht ein jeder, der den Namen der Stadt kennt und häufig genug genannt hat, das viel gerühmte Erzeugniss, den Kaviar gegessen hat, so wissen doch die allermeisten Menschen, die auf leckere Bissen Werth legen, dass der Kaviar von Astrachan bezogen wird und dass Astrachan eine Stadt an der grossen, fischreichen Wolga ist. Verdankt Astrachan nun auch dem schmackhaften Kaviar sein Bekanntsein in der grossen Welt, so ist damit doch nur etwas Unwichtigeres berührt worden, denn die eigentliche Bedeutung von Astrachan liegt nicht darin, dass es ein Markt für Kaviar ist, den man übrigens an sehr vielen Orten in Russland ebenso gut und schön gewinnt und kauft, sondern in der wichtigen Stellung als Vermittelungspunkt für den sehr umfangreichen Handel, der sich von den Ländergebieten, die sich um den Kaspisee gruppiren, nach Europa und umgekehrt abwickelt. Trotz dieser grossen Bedeutung, die Astrachan zweifellos hat, ist es der Stadt bisher noch immer nicht geglückt eine Eisenbahnverbindung zu erhalten; dadurch ist Astrachan auf etwa 4—5 Monate im Jahre für die Abwickelung seines Handels lahm gelegt und der Handel, der früher mit dieser Thatsache rechnen musste und daher geduldig die Eröffnung der Schifffahrt auf der Wolga abwartete, um seine Erzeugnisse an die Absatzplätze bringen zu können, ist gegenwärtig bis zu einem gewissen Grade unabhängig von Astrachan geworden, weil Baku, Petrowsk, Derbent Eisenbahnverbindungen erhalten haben, die ein Erreichen des schwarzen Meeres oder der grossen, russischen Handelscentren vollständig ermöglichen. Hierdurch wird natürlich ein nicht unbedeutender Theil von dem Handelswege, der über Astrachan führt, abgelenkt und dadurch gleichzeitig der Wasserweg umgangen.

Wenn man nun berücksichtigt, dass Astrachan gegen 20 000 000 Pud = (327 600 000 kg) Fische in den Handel bringt, dass das Transkaspigebiet und Persien seine Produkte und Erzeugnisse über Astrachan dem Weltmarkt zuführen, dass Baku einen grossen Theil seines Reichthumes an Naphta, Naphtarückständen, Petroleum usw. über Astrachan leitet, dass in umgekehrter Richtung alle Erzeugnisse russischer und europäischer Industrie von jenen weiten Konsumtionsgebieten gleichfalls durch Vermittelung von Astrachan zum grossen Theile bezogen werden, so leuchtet es bald ein, dass Astrachan ein sehr wichtiger Handelsplatz ist und dass seine Bedeutung leicht einen grossen Theil einbüssen könnte, wenn es noch länger ohne Eisenbahnverbindung bliebe. Dadurch würde aber nicht nur Astrachan, sondern ebenso die gesammte Schifffahrt auf der Wolga leiden. Die grossen Interessen, die hierbei berührt werden, haben denn neuerdings abermals den Anlass gegeben, die Frage des Baues einer Eisenbahn nach Astrachan auf die Tagesordnung zu setzen.

Ob es dieses Mal gelingen wird die berechtigten Wünsche des Handels, der sich bei Astrachan konzentrirt, zu erfüllen, wird nicht zum geringsten davon abhängen, ob die einander bekämpfenden Parteien, von denen die eine die Bahn auf dem linken Ufer, die andere auf dem rechten Ufer führen will, sich endlich einmal verständigen werden.

Zur Zeit bewerben sich zwei Eisenbahngesellschaften um die Konzession zum Bau dieser Bahn, von denen die eine (die Süd-Ost-Eisenbahngesellschaft) die Linie auf dem rechten Wolgaufer bis Zarizyn, die andere (die Rjäsan-Uralsk-Eisenbahngesellschaft) auf dem linken bis zum Dorfe Nikolajewskoje gegenüber Kamyschin zu führen, bereit ist, dabei erbietet sich letztere, den Bahnhof in der Stadt selbst anzulegen, während erstere — um den kostspieligen Bau einer Brücke über die Wolga zu vermeiden — den Bahnhof an der Astrachan gegenüber liegenden Kosakenstaniza Atamanskaja anlegen will. Da von diesen beiden Linien die linksseitige für Astrachan nicht nur viel bequemer ist, sondern der Stadt auch ganz besondere pekuniäre Vortheile bietet, so sympathisirte natürlich von vornherein die Mehrzahl der Astrachaner mit dieser Bahn. Doch fand sich auch, wie die deutsche „St. Petersburger Zeitung" mittheilt, eine nicht geringe Zahl von Verfechtern der rechtsseitigen Linie und die bis dahin so ziemlich einträchtig miteinander lebenden Astrachaner spalteten sich durch die Eisenbahnfrage schliesslich in zwei feindliche Lager, die sich durch Wort und Schrift aufs heftigste bekämpften, wobei es zu recht unliebsamen Auseinandersetzungen in den Stadtamtsitzungen und in der Tagespresse kam. Die „Linke", durch das Stadtamt vertreten und unterstützt durch die reichsten Handelshäuser, setzt alle Hebel in Bewegung, um die Konzession für die linksseitige Bahn zu erwirken. Schon im vorigen Jahre wurde unter Hinzuziehung der Vertreter der Stadt im Ministerium der Verkehrsanstalten über diese Angelegenheit verhandelt, zu irgend einem Resultate gelangte man aber damals noch nicht und die Sache wurde auf unbestimmte Zeit vertagt. Die Regierung ist aber jetzt nochmals der Frage näher getreten und hat Abgeordnete der Stadt, des Kaufmannsstandes und des Adels nicht nur Astrachans, sondern auch des Ssaratowschen Gouvernements nach St. Petersburg zu einer Kommission zusammenberufen,

um dort ihre Wünsche der Regierung vorzulegen. Am 2./14. April hat nun diese Kommission mit einer Stimmenmehrheit sich für die linksseitige Bahn entschieden und ist auf diese Weise dem Wunsche der Astrachaner entgegengekommen. Nun fragt es sich aber noch sehr, ob auch die Regierung dem Wunsche der Astrachaner Gehör geben wird, denn gegen den Bau der linksseitigen Bahn sprechen manche schwer ins Gewicht fallende Umstände, von welchen nur die folgenden angeführt seien. Um von Astrachan auf das linksseitige Wolgaufer zu gelangen, muss quer durchs Wolgadelta ein Damm von mindestens 40 Werst Länge aufgeschüttet werden, wobei zahlreiche kleine und sieben grosse Brücken erbaut werden müssen, was die Baukosten um viele Millionen vertheuern würde. Ausserdem ist zu befürchten, dass dieser Damm das Hochwasser aufstauen wird, was auch sehr unangenehme Folgen haben kann, und wenn schliesslich beim Bau nicht ganz besondere Vorsichtsmaassregeln ergriffen werden, so wird der Damm während der mehrmonatlichen Periode des Hochwassers häufiger Reparaturen bedürftig sein, was nicht allein mit grossen Kosten verknüpft sein wird, sondern auch den regelmässigen Verkehr auf der Bahn nachtheilig beeinflussen muss. Diese schwierigen Bauverhältnisse kommen natürlich auch bei der Veranschlagung der Baukosten deutlich zum Ausdruck, denn die Linienführung auf dem linken Ufer beansprucht ein Baukapital von etwa 15 500 000 R., während der Bahnbau auf dem rechten Ufer nur 8 800 000 R. kosten würde. Bei beiden Veranschlagungen ist die Beschaffung des rollenden Inventars nicht berücksichtigt worden. Schon dieser grosse Unterschied in dem nothwendigen Kostenaufwande beim Bau lässt denselben auf der linken Seite wenig aussichtsvoll erscheinen, wenngleich Astrachan sich sehr für denselben erwärmt. Aber nicht allein die einmaligen Kosten für den Bau auf der linken Seite sprechen gegen diese Linienführung, sondern es kommt auch noch in Betracht, dass die Bahn auf dem linken Ufer 439 Werst lang werden würde, während das Gegenprojekt nur einen Bau von 347 Werst nothwendig macht, denn die neue Bahn würde bei Ssarepta (Station der Bahn von Zarizyn nach Tichoretzkaja) einmünden und diese auf einer Strecke von 27 Werst mitbenutzen. Danach würden sich die Betriebslängen der beiden Linien wie folgt stellen: auf dem linken Ufer 439 Werst, auf dem rechten Ufer 374 Werst, so dass eine fortdauernde Vertheuerung der Beförderungskosten für 65 Werst eintreten würde, mit denen der Handel bezw. die Produktion ständig belastet werden würde.

Während nun die Bewohner von Astrachan lebhaft an dem Konkurrenzstreit der beiden Eisenbahngesellschaften um Ertheilung der Baukonzession einer der beiden Bahnlinien sich betheiligen, weiss ganz unerwartet die Residenzpresse mitzutheilen, dass das Ministerium der Verkehrsanstalten ein drittes Projekt, das auch dazu bestimmt ist, Astrachan an das russische Eisenbahnnetz anzuschliessen, bestätigt hat.

Es handelt sich um eine Eisenbahn von Batoisk (Station der Wladikawkasbahn in der Nähe von Rostow) über Welikoknjasheskaja (Station der Strecke Zarizyn-Tichorezkaja der vorgenannten Bahn) nach Astrachan. Diese Bahn würde auch auf dem rechten Ufer der Wolga münden. Ueber die Bestimmung der Bahn ist näheres noch nicht bekannt geworden, nur kann schon jetzt bemerkt werden, dass die Bahn zur Hälfte ihrer Länge durch das Gebiet der Donkosaken führen und die ödesten und am wenigsten besiedelten Plätze der Kalmückensteppe und der Don-Pferdezuchtsteppe durchschneiden würde.

Ist diese Bahn auch nicht unmittelbar dazu bestimmt, die vorstehend besprochenen Projekte auszuschliessen, so würde immerhin Astrachan bereits einen Anschluss erhalten.

— **Eisenbahnbrücke über den Amu-Darja.** Bisher wurde der gewaltige Amu-Darja, den die Transkaspibahn überschreiten muss, mittelst einer grossen Holzbrücke überwunden. Dieses Bauwerk hat jedoch den Verkehr auf der Bahn mehrfach ernstlich behindert, theils weil es nicht widerstandsfähig genug war und daher mehrfach von den gewaltig andrängenden Fluthen beschädigt wurde, theils weil es vor etwa zwei Jahren zu einem Theile durch Feuer zerstört wurde. Um diesen vielen Fährlichkeiten in durchgreifender Weise entgegenzutreten, ist, wie die „Handels- und Industriezeitung" mittheilt, beschlossen worden, eine feste Brücke über den reissenden Strom zu erbauen. Auch die Ausführung dieses grossen Bauwerkes ist sofort in Angriff genommen worden, indem den Brjansker Werken von der Staatseisenbahnverwaltung der Auftrag zum Bau der Eisenbahnbrücke ertheilt worden ist. Die Brücke wird 1,5 Werst (= 1 600 m) lang werden und erfordert zum Bau 400 000 Pud (= 6 552 000 kg) Eisen und Stahl, so dass die Kosten der Herstellung der Metalltheile der Brücke sich auf etwa 2 000 000 R. (= 4 320 000 ℳ) stellen werden. Der Bau soll in zwei Jahren vollendet werden.

— **Zum Eisenbahnbau in China.** Der Oberingenieur des Pekinger Eisenbahnsyndikats ist — wie der „Hamb. Corresp." mittheilt — am 1. d. Mts. nach England abgegangen, nachdem er eine Vermessung durch Schan-Si bis zum gelben Fluss vorgenommen, wo er mit den vom Süden kommenden Ingenieuren zusammentraf. Die erzielten Resultate bestätigten die Richtigkeit der Berichte des Barons von Richthofen bezüglich der muthmaasslichen Reichthümer an Kohle und Eisen. Petroleum wurde noch nicht gefunden, aber dessen Anwesenheit wird im Südwesten des Schan-Sigebietes gemeldet, wo gegenwärtig Nachforschungen stattfinden. Die Ingenieure beurtheilen den Plan der russischen Bahn von Scheng-ting nach Tai-yen-fu ungünstig, und zwar wegen der grossen Breite des diese Strasse sperrenden Flusses und der bergigen Natur des Landes; die Länge der Strecke würde 140 englische Meilen betragen, ihre Kosten sind auf 40 000 000 ℳ veranschlagt worden, so dass sie einen Reinertrag von über 14 000 ℳ für die Meile (englisch) und Jahr erzielen müsste, um die veranschlagten 5 % Zinsen abzuwerfen. Auch über die Schiffbarkeit des Sanflusses berichten die Ingenieure ungünstig, empfehlen dagegen dringend den Bau einer Bahn von den Südgrenzen Schan-sis über den gelben Fluss, wo ein günstiger, nur 3 000 Fuss breiter Ueberbrückungspunkt gefunden sei. Die Linie sollte danach direkt südlich bei Siang-Ying vorüber nach dem Yang-tsegebiete führen und würde so keine Schwierigkeiten bieten. Die Ingenieure und ihr Gefolge wurden überall von Beamten und Volk gut aufgenommen.

— Die **Uganda-Eisenbahn** hat jetzt den 300. Meilenpfosten erreicht. Mehr als die Hälfte der Strecke nach dem Viktoriasee ist vollendet. Die letzten hundert Meilen wurden in 7½ Monaten fertig gestellt. Die neuerdings angenommene Route setzt die Gesammtlänge der Bahn auf 550 englische Meilen herab.

— Ueber den **Bau einer Eisenbahn nach Klondike** berichtet die Wochenschrift „Scientific American" folgendes:

Das bedeutsamste Ereigniss des letzten Winters hinsichtlich der Entwickelung der fernen nordischen Goldfelder war die Feier, mit welcher das Ablassen des ersten Eisenbahnzuges der Yukon und White Pass-Linie von Skagway nach dem Gipfel des Passes begangen wurde. Dieser Vorgang erregte internationales Interesse, trafen doch die kanadischen Beamten und die Beamten der Bahn auf dem Passe zusammen und verbrüderten sich bei Festessen, Reden und Sekttrinken. Der Festsaal war ein langes Zelt, und obgleich die Temperatur draussen 45° unter Null (= —20° R.) betrug, vermochte sie doch nicht die Wärme der Gastgeber wie der Gäste abzukühlen.

Der Bau dieser Bahn von Alaska nach Britisch-Columbia und den Yukon abwärts in das Nordwestterritorium ist von ausserordentlicher Wichtigkeit für die Goldregionen des Nordens. Als vor drei Jahren die wunderbaren Reichthümer von Klondike entdeckt wurden, strömten fast 60 000 Menschen aus allen Theilen der civilisirten Welt herbei, um ihr Glück im Graben nach dem gelben Stoffe zu versuchen. Amerikanische und englische Unternehmer sandten Ingenieure nach Skagway und Dyea und auch nach Pyramid Harbor, damit sie Untersuchungen anstellten über die Möglichkeit eines Bahnbaues von der Küste über die Pässe ins Innere hinein. Es befanden sich unter diesen Männern namhafte Ingenieure; aber alle ausser einem berichteten, dass es unmöglich wäre, über irgend einen der Pässe hinüberzukommen. Dieser eine war E. C. Hawkins, nunmehr Oberingenieur und Generaldirektor der jetzigen Alaska-Eisenbahn.

Der schwierigste Theil des Baues war die Strecke von Skagway bis zum Gipfel des weissen Passes. Die Aufgabe ist gelöst worden: täglich verkehren jetzt zwei Züge auf dieser Steigung, die annähernd 4 % (1:25) beträgt. Zweitausend Mann waren hier den ganzen Winter beschäftigt, und nachdem nun das Wetter günstiger geworden ist, werden die Anstrengungen verdoppelt. Der Bau der Bahn vom Gipfel des Passes bis zum Fort Selkirk wird energisch betrieben, aber der schlimmste Theil der Arbeit ist bereits vollbracht. Die Züge zwischen Skagway und dem Passe schaffen grosse Mengen an Material und Werkzeugen für die weitere Strecke heran.

23 Meilen (= 37 km) sind nun vollendet und in Betrieb genommen. Damit reicht die Bahn schon 3,5 Meile über den weissen Pass hinaus, denn dieser liegt nur 19,6 Meilen von Skagway entfernt. Im Passe, dessen Gipfel die Grenze zwischen Alaska und Britisch-Columbia bildet, erreicht die Bahn eine Höhe von 2 865 Fuss. Auf dem Gipfel führt die Bahn dicht an steilen Bergen vorbei, so dass man, um schwierige Felsbeseitigungen zu vermeiden, das Gleis auf Gerüsten verlegen musste. Die Bahn besitzt jetzt 8 Lokomotiven, 6 Personen-, 1 Gepäck- und 10 Güterwagen; zahlreiche andere Wagen befinden sich im Bau. In Skagway werden neue Landungsstellen angelegt, so dass die Züge demnächst die Frachten unmittelbar von den Schiffen werden übernehmen können, wodurch sich die Transportkosten möglichst vermindern.

Die Bahn wird mit englischem Gelde von einer in London ansässigen Gesellschaft gebaut.

In landschaftlicher Hinsicht hat eine Fahrt über den weissen Pass in bequemen Eisenbahnwagen nicht ihres Gleichen;

schroffe Felsenpässe, vorspringende Riffe, um die sich die Bahn herumwindet, Tunnels, welche sie durchschneidet, Hunderte von Wasserfällen, die 1000 Fuss herabstürzen und ebenso hoch herabkommen von schneebedeckten Gipfeln, die bis in den Himmel zu reichen scheinen, alles das bildet eine Landschaft, die fast die Sinne verwirrt. Wenn man berücksichtigt, dass diese Bahn in unproduktivem Lande, 1000 Meilen von der nächsten Eisenbahn, 1000 Meilen vom nächsten Telegraphen und 4000 Meilen von der Stätte irgend einer Zufuhr erbaut worden ist, dann wird man die Schwierigkeiten der Ausführung zu schätzen wissen. Der Bau dieser Gebirgsbahn ist mit dem der transandischen in Peru verglichen worden, aber Sachverständige erklärten, dass die White Pass-Linie in technischer Beziehung die interessantere wäre.

Es ist mit Bestimmtheit zu erwarten, dass die Bahn am 1. Juni bis zum Bennettsee fertiggestellt und eröffnet sein wird. Alsdann wird man an diesem See Dampfschiffe antreffen, die die Reisenden und Frachten durch eine Reihe von Seen den Yukonfluss hinunterzubefördern haben. Dieser Zustand wird jedoch nur ein vorübergehender sein, da der weitere Ausbau der Bahn vom Bennettsee bis Fort Selkirk bereits gesichert ist.

Die Unternehmer der White Pass and Yukon-Eisenbahn haben nicht nur die Erschliessung der grossen mineralischen Reichthümer Alaskas und der nördlichen britischen Besitzungen, sondern auch die Hebung der dortigen Landwirthschaft im Auge gehabt. Der Norden der westlichen Erdkugel ist bisher wenig erforscht, während auf der östlichen Halbkugel in gleichen Breiten ansehnlicher Wohlstand besteht. Skagway liegt südlicher als St. Petersburg und Christiania, und das winterliche Klima ist daselbst nicht annähernd so hart wie in jenen europäischen Städten. Man ist der Ueberzeugung, dass in zehn Jahren die Landwirthschaft Alaskas allein imstande sein wird, eine zahlreiche Bevölkerung zu ernähren, während die Entwickelung der Minen Millionen von Menschen zu Wohlstand verhelfen wird.

— In seiner Botschaft an den Kongress hat der Präsident von **Brasilien die Verpachtung der Centralbahn** angekündigt.

Allgemeines.

— **Das Tramwayboot.** Seit einer Reihe von Jahren haben viele erfinderische Köpfe darüber nachgesonnen, auf welche Weise sich der überaus unbequeme Verkehr in einem von zahlreichen kleinen Seen bewässerten Landstrich nördlich von Kopenhagen erleichtern liesse. Dieses Problem ist nun endlich mit glänzendem Erfolge von dem schwedischen Ingenieur Magrelem gelöst worden. Nach seiner Idee hat die Firma Lingrena in Christiania ein Dampfboot konstruirt, das mittelst einer ingeniösen Vorrichtung nach Belieben in ein auf dem Lande und zwar auf Schienen gehendes Gefährt umgewandelt werden kann. Dieses mit Recht den Namen „Tramwayboot“ verdienende Vehikel ist bis auf die kleinsten Details sehr sauber ausgeführt und ausserordentlich dauerhaft gebaut. Es hat eine Länge von 42 Fuss, eine Breite von 12 Fuss und bietet 70 Passagieren bequem Platz. Ausserdem ist der Gepäckraum des modernsten aller Fahrzeuge imstande, eine nicht unbedeutende Fracht aufzunehmen, ohne die Schnelligkeit der Fortbewegung, die, ob auf dem festen Boden oder im Wasser, der eines schnell fahrenden Wagens gleichkommt, im geringsten zu beeinträchtigen. Was an dem Tramwayboot am meisten zu bewundern sein dürfte, ist die auffallend einfache Konstruktion des Mechanismus, der sich nur auf eine einzelne Maschine beschränkt, die allerdings mit grosser Präzision arbeitet. Sobald der Dampfer dem Lande nahekommt und schon Boden unter sich fühlt, geht durch die halbe Umdrehung eines Hebels die bis dahin das Schraubenrad in Bewegung setzende Triebkraft sofort auf die am Vordertheil des Rumpfes angebrachten Räder über. Die Hinterräder drehen sich dann mechanisch mit, und ohne anzuhalten fährt das Boot in der nächsten Minute als Tramway auf den Schienen entlang. Ebenso wenig wird eine Unterbrechung der Fahrt verursacht, wenn das seltsame Verkehrsmittel wieder in das Wasser gleitet. Schon bei der ersten Probefahrt fand das Boot so allgemeinen Beifall, dass es sofort in Gebrauch genommen wurde. Jetzt macht es täglich sechsmal dieselbe Tour.

— **Reklamen auf Abonnementskarten.** Eine sonderbare Klage bildete dieser Tage den Gegenstand der Verhandlung der 1. Kammer des Pariser Civilgerichts. Ein Advokat Namens Oudin wollte sich nicht gefallen lassen, dass die Westbahn ihm Abonnementskarten lieferte, die inwendig Annoncen und Reklamen enthielten, sondern verlangte Abonnementskarten, die nur die Eisenbahnbestimmungen aufwiesen. Mitte dieses Monats wird das Gericht das Urtheil sprechen.

— **Die Niederlage der englischen Industrie.** Aus Philadelphia wird gemeldet, dass die dortige Stahlgesellschaft von der indischen Regierung einen Kontrakt für die Lieferung des Goktiekviadukts an der Burmabahn erhalten habe. Die Company forderte 700000 D. und verdrängte ihre britischen Mitbewerber. Verwendet werden 5000 t Stahl. Die Herstellung hat bereits begonnen. Die erste Schiffsladung wird im August abgehen, der Rest des Materials mit sämmtlichen Arbeitern von Philadelphia so zeitig eingeschifft werden, dass die Konstruktion im November beginnen kann. Die „Daily Mail“ zählt eine Reihe ähnlicher Niederlagen der englischen Industrie der neuesten Zeit auf. Deutschland habe das schnellste Schiff der Welt gebaut und ein noch besseres, die „Deutschland“, im Bau. Der „Norddeutsche Lloyd“ befördere allein jährlich mehr Reisende nach Amerika als die beiden besten englischen Linien zusammengenommen. Die beiden ersten deutschen Dampfergesellschaften hätten den Verkehr zwischen dem mittelländischen Meer und Newyork erobert. Der „Norddeutsche Lloyd“ lasse nach dem fernen Osten seit einiger Zeit mehrere Dampfer laufen, die den grössten der Peninsular- und Orientallinie in jeder Beziehung mit Leichtigkeit schlügen. Als Sir Ridgeway zum Aerger so vieler auf dem „Barbarossa“ Passage nahm, habe er sich nicht einfach dadurch bestimmen lassen, dass er einer jener vier Leviathans sei? Der „Kaiser Wilhelm“ habe seinen Rekord jetzt über ein Jahr gehalten, aber die Deutschen seien nicht zufrieden damit, sie erbauten in Stettin die „Deutschland“, die ihn übertreffen werde. Welche Millionen würden da in England nicht verdient, denn das Schiff würde ganz aus deutschem Material gebaut! Als vor 12 Monaten der so lange in den Händen der Briten befindliche Rekord für den „Atlantic“ in aller Stille seitens Deutschland gewonnen worden sei, habe man sich weiter nicht beunruhigt, man habe allgemein geglaubt, dass England bald wieder an der Tête sein werde. Das sei aber nicht der Fall gewesen, und man höre noch nicht von einem ähnlichen Schiffsbau, sodass Deutschland die nächsten Jahre noch sicher den Rekord halten werde. Die Amerikaner lieferten Maschinen und Brücken nach Aegypten, und jetzt auch noch Brücken nach Indien. „Man könnte zum Pessimismus geneigt sein,“ schliesst das Blatt, „wenn man nicht die Entfaltung grosser Eigenschaften seitens der Engländer in allen Welttheilen sehen würde. Die Nation, die Indien regiert und Aegypten regenerirt hat, braucht keine Furcht zu haben, sie muss aber ihre Lenden gürten und den Thatsachen in das Angesicht sehen.“ Was nützt allerdings das „Offene Thor“, wenn man auf den eigenen Gebieten geschlagen wird? Mr. Orcut sagt in dem „Engineering Magazine“: „Die Niederlage der Briten hängt von zwei Ursachen ab, von dem Mangel an Originalität bei den Arbeitern (er hätte wohl vor allem den Mangel an Fleiss hervorheben können) und von der ausserordentlich konservativen Denkweise der Fabrikanten. Der britische Fabrikant will von der neuesten und besten Maschine nichts wissen. Er kauft einen speziellen Typ, weil sein Vater und Grossvater ihn stets gekauft haben. Er fragt nicht, ob andere Maschinen nicht besser arbeiten. Er ist eben konservativ, und der britische Fabrikant von Maschinen wird auch konservativ. Früher baute England die Maschinen für die Welt. Jetzt muss es die neuesten kaufen.“ Das ist ein wenig tröstliches Spiegelbild, aber man kann den beiden englischen Kritikern schwerlich ein Wort bestreiten.

(„Hamb. Corr.“)

— **Eine Kritik der Marconi'schen Telegraphie.** Der Chef des elektrischen Departements der englischen Postverwaltung, der auch durch seine Verdienste um wissenschaftliche Forschung wohlbekannte Mr. William Henry Price, hat zwar Marconi von Anfang an seine energische Protektion zu theil werden lassen, auf einer kürzlich stattgehabten Versammlung der Gesellschaft für Kunst in London liess er es jedoch in einem Vortrage über ätherische Telegraphie nicht an Kritik fehlen. Nach einem kurzen geschichtlichen Rückblick, in dem er auf die Thatsache hinwies, dass schon im März 1893 bei dem Bruch des Kabels nach der Insel Mull nach seinem eigenen System auf eine Entfernung von drei Meilen ohne Draht der Dienst in alter Weise versehen worden sei, dass ferner seit dem Frühjahr 1898 nach demselben Prinzip im Auftrage des Kriegsministeriums mit der Insel Flatholm im Bristolkanal kommunizirt werde, setzte er die Unterschiede von dem Marconi'schen System auseinander, die im wesentlichen auf den Punkt hinauslaufen, dass bei letzterem ein vertikaler anstatt wie bei dem seinen, ein horizontaler Konduktor benutzt wird. Das Marconi'sche Prinzip beschränke also die Entfernung durch die Höhe des Aufhängungspunktes. Schon im Jahre 1897 seien im Auftrage des Generalpostmeisters durch den Redner selber von Marconi unabhängige Prüfungen vorgenommen und daraufhin der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie, die sich Marconi's Dienste und Erfindungen gesichert habe, die Erlaubniss zur Verbindung von Guernsey und Sark für den Dienst des Publikums ertheilt worden. Zugleich habe man die Gesellschaft aufgefordert, das Leuchtschiff von South-Sand-Head auf den Goodwinbänken mit Dover zu verbinden.

Keines von beiden sei ausgeführt worden, und die Gesellschaft fahre nur fort, durch Versuche zu beweisen, was jedermann wisse. Es existire noch nicht eine einzige kommerzielle Verbindung. Die Taktik der Company scheine sich mehr auf die Operationen an der Börse als auf eine geschäftsmässige Ausnutzung zu konzentriren. Man müsse übrigens die Bedeutung nicht überschätzen. Ueber Wasser funktionire das System gut, auf dem Lande weniger befriedigend. Ein einziges Kabel könne nach Frankreich in der Minute 2500 Worte übermitteln, Marconi nur höchstens deren 20. Für die Küstenbeleuchtung und Schifffahrt, und für militärische Zwecke erscheine das System am praktischsten.

— **Welche Geschwindigkeiten lassen sich mit Motorwagen erreichen?** Darauf antwortet die „Tägl. Rundsch.": Das Fahren mit Motorfahrzeugen hat sich in Frankreich in den letzten Jahren schnell zu einem Sport entwickelt. Rekorde schlagen ist auch hier die Loosung. Und in diesem Bestreben hat man dort durch waghalsiges Fahren mit den Selbstfahrern Geschwindigkeiten erreicht, die für ein Fahrzeug, das sich nicht auf Schienen, sondern nur auf einer Kunststrasse fortbewegt, wirklich überraschen. Der Ingenieur und Elektriker de Chasselong-Laubat hat letzthin im Park von Achères mit einem elektrischen Jeantaudwagen 1 km, wenn er vom Stand aus anfuhr, in 48$^3/_5$ Sekunden zurückgelegt. Kam er schon in voller Fahrt beim Anfangspunkt der gemessenen Strecke an, so durchfuhr er 1 km in 38$^4/_5$ Sekunden. Diese Geschwindigkeit würde 95 km in der Stunde entsprechen; auf der kurzen Strecke raste das Gefährt also mit der Geschwindigkeit eines Schnellzuges dahin. Freilich kann ein Selbstfahrer nicht stundenlang, wie ein Schnellzug, so dahinjagen, weil er für solche Fahrt vor allen Dingen einen geraden, glatten und festen Weg ohne Hindernisse braucht, wie sie wohl nirgends in der nöthigen Länge vorkommen. Aber doch zeigt dieser Versuch, was ein Selbstfahrer leisten kann, und dass er eine ausserordentliche Festigkeit und eine gewaltige Triebkraft besitzt, da der Wagen mit einem Windschirm, hinter dem der Lenker sass, die Luft durchschneiden musste. Die vier Räder hatten mittleren Durchmesser, so dass sie neun Umdrehungen in der Sekunde machten. Rechnerisch kann der betreffende Motor 36 PS entwickeln. Für den praktischen Gebrauch wird man so kräftige Selbstfahrer kaum herstellen. Das wäre sogar gefährlich; denn es würde des Wettfahrens auf den Chausseen kein Ende sein, wenn die Kraft der Selbstfahrer bei einer gewissen Höchstgeschwindigkeit nicht eine Grenze hätte.

— **Eisenbahnwagen als Niststätten für Vögel.** Sonderbare Niststätten kann man — wie der „Dresd Anz." berichtet — an einigen Eisenbahnwagen auf der Linie Schönberg-Schleiz beobachten. Rothschwänzchen haben ihre Nester an den Boden der Eisenbahnwagen gebaut. Es sind dies solche Wagen, die Wochentags meist unbenützt bleiben und nur Sonn- und Festtags in die Züge eingestellt werden. Es kommt vor, dass die Wagen mit den Nestern und den jungen Vögeln täglich die Eisenbahnfahrt zwischen Schönberg und Schleiz mehrmals machen. Noch nie ist es vom Fahrpersonal bemerkt worden, dass die jungen Vögel zu Grunde gegangen wären.

— In den Werkstätten der Sappeurs-Pompiers in Paris ist ein elektrischer **Automobil-Feuerwehrwagen** erbaut worden, der am 1. Juni in Dienst gestellt werden soll, und, soweit bis jetzt Versuche damit gemacht sind, den Erwartungen zu entsprechen scheint. Er macht 24 km in der Stunde und trägt ausser allerhand Feuerlöschgeräthen 11 Personen. Fallen die weiteren Proben günstig aus, so sollen alle Pariser Feuerwehrkasernen mit dem Vehikel versehen werden.

— **Cerebotani's Telegraphie.** Die praktische Anwendung der von Prof. Dr. Cerebotani in München gemachten Erfindungen auf dem Gebiete der Telegraphie ist, wie die „Münch. N. N." melden, in die Wege geleitet. Seine neuen Telegraphenapparate sind in einer Fernleitung eingeschaltet und funktioniren hierbei besser, als bei den bisherigen Versuchen im kleinen. Dies verdanken sie der ausgezeichneten Wirkung der eigenartigen, schon bekannten Relais Cerebotani's. Beim Minister Freiherrn v. Crailsheim war die Absicht maassgebend, Cerebotani's Apparate in erster Linie Verwendung finden zu lassen für jene Landpoststationen, die bisher noch keine Telegraphie besitzen. Prof. Cerebotani hat es vorgezogen, seine Versuche in Verbindung mit dem Telephon bezw. durch Ausschalten des letzteren anzustellen, um den Beweis zu liefern, dass seine Telegraphie nöthigenfalls die Telephonie vertreten kann. Durch die Typendruckapparate Cerebotani's kann das Telegraphennetz auf jedes unbedeutende Dorf ausgedehnt werden, da auf diesen Apparaten jedermann nach Bedarf und ohne weiteres seine Typendepesche abfertigen kann. Die Anwesenheit einer Person am Empfangsorte ist hierbei nicht erforderlich. Oft kommt es vor, dass die Person, die man telephonisch anruft, nicht zugegen ist oder dass der Anrufende wegen der Anwesenheit anderer Personen im Telephonraum seine Mittheilung nicht laut sprechend dem Telephon übergeben will. Für diesen Fall befindet sich am Telephon eine Schaltevorrichtung. Durch diese Schaltevorrichtung wird das Telephon ausgeschaltet und der Telegraph eingeschaltet, und es bedarf weiter nichts, als die Klaviatur des Cerebotani'schen Typendrucksenders in Anwendung zu bringen; die telegraphische Typendepesche läuft dann geschrieben am Empfangsorte ein, so dass der bei Abgabe der Depesche gerade abwesende Empfänger bei seiner Rückkehr die geschriebene Depesche dann vorfindet; ebenso erhält im zweiten Falle der Angerufene statt der gesprochenen mündlichen Mittheilung eine geschriebene Depesche. („Nordd. Allgem. Ztg.")

Bücherschau.

— A. Fränkel, Rechtsanwalt, **Das Mieth- und Pachtrecht nach dem Bürgerlichen Gesetzbuche für das Deutsche Reich.** Berlin. 1897. Verlag von O. Liebmann. 139 S. (3 ℳ.)

Mieth- und Pachtrecht sind auch für Nichtjuristen weitester Kreise von grösster Bedeutung, nicht zum mindesten für die Eisenbahnverwaltungen. Der Wortlaut des Bürgerlichen Gesetzbuches allein kann aber dem Laien nicht genügen, da dieser nicht die zahlreichen Fragen des praktischen Lebens unmittelbar zu beantworten vermag. Ein Bedürfniss nach einer gemeinverständlichen Gesetzauslegung ist daher begründet und diesem Bedürfniss ist Verfasser mit vorliegendem Bande gerecht geworden.

Dem praktischen Zwecke der Arbeit entsprechend sind alle Streitfragen als verwirrend in der Darstellung ebenso vermieden wie die Verweisungen auf Gesetzparagraphen, Rechtsprechung und Litteratur. Diesen Ergänzungen ist nur ein sehr bescheidener Raum in einzelnen Fussnoten überlassen. Dafür hat Verfasser die gebräuchlichsten Fälle der Praxis eingehend erörtert und die Bedeutung der einzelnen Bestimmungen an Beispielen erläutert. In einem besonderen Abschnitte werden die Stempelvorschriften für Miethverträge Preussens, Sachsens und einer Reihe anderer Bundesstaaten zusammengestellt. Dem ausführlichen Sachregister geht eine besondere Anweisung zur Abfassung von Pacht- bezw. Miethverträgen voran.

— Unter dem Titel **Kalender und Uhren am Ende des Jahrhunderts** veröffentlicht soeben Professor Wilhelm Foerster, Direktor der königlichen Sternwarte zu Berlin, im Verlage von George Westermann in Braunschweig eine zusammenfassende geschichtlich-technische Betrachtung über die gegenwärtige Entwickelungsstufe dieser wichtigen Einrichtungen des Gemeinschaftslebens. Der Verfasser ist bekanntlich einer der eifrigsten und kundigsten Förderer dieser Entwickelung, und er hat es verstanden, von derselben sowohl nach ihren idealen als nach ihren praktischen Seiten ein sehr lebendiges Bild zu entwerfen. Auch für den bevorstehenden Jahrhundertwechsel ist der Inhalt der interessanten Schrift von besonderer Bedeutung.

— Der im Auftrage der königlichen Eisenbahndirektion Berlin herausgegebene **Amtliche Plan der Berliner Stadt- und Ringbahn.** Zustand vom 1. April 1899, bearbeitet von Jul. Straube, Berlin, gelangt jetzt auf allen Bahnhöfen zum Aushang. Derselbe, auf Grundlage eines auch die neuesten Ergänzungen — Strassen, Plätze, Brücken, Gebäude usw. — enthaltenden mehrfarbigen Planes von Berlin und Vororten in deutlicher, schöner Ausführung, enthält das Eisenbahnnetz und die Lage der Bahnhöfe in kräftiger Zeichnung und Färbung und ermöglicht dadurch eine leichte Orientirung. Auch dem Publikum ist dieser Plan zugängig und zum Preise von 2 ℳ. durch jede Buchhandlung und vom Verlag: Jul. Straube, Berlin SW., Gitschinerstrasse 109 zu beziehen.

— R. Pelargus, Oberlandesgerichtsrath, **Das Erbrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich.** Ein Hand- und Nachschlagebuch für jedermann. Stuttgart 1899. Verlag von J. F. Steinkopf. 354 S. (4,20 ℳ.)

Das Erbrecht gehört zu denjenigen Rechtsgebieten, mit

dessen Fragen sich fast jeder einmal in seinem Leben zu beschäftigen hat. Als Rathgeber für derartige Fälle ist das vorliegende Buch in volksthümlicher, allgemein verständlicher Weise geschrieben.

Auf die in einem Anhange zusammengestellten Beispiele zur Erläuterung der Erbfolge und der Berechnung der Erbtheile sowie die Mustersammlung für Testamente und Erbverträge sei besonders aufmerksam gemacht.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Aenderung von Stationsnamen.

Die Bezeichnung der an der Strecke Amstetten - Pontafel der k. k. österreichischen Staatsbahnen gelegenen Station Saifnitz ist in „Saifnitz-Luschariberg" abgeändert worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1875 vom 26. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der an den Vereinseinrichtungen theilnehmenden Verwaltungen), betreffend die Aufstellung und Einsendung der statistischen Nachrichten für das Rechnungsjahr 1898 (1898/99) (abgesandt am 6. Mai d. J.).

Nr. 1938 vom 2. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände, Raddrücke und Lademaasse usw. (abgesandt am 8. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Nordwestdeutsch - hessischer Gütertarif (Gruppen IV/VI).

Mit sofortiger Gültigkeit wird der im Heft 4 des rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbandstarifs vom 1. April 1899 enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs 9 b für Eisenbahnschienen etc. von Osnabrück (Br. Bhf.) nach Darmstadt Hauptbf. M. N. B. mit 1,37 ℳ für 100 kg auch für den Verkehr von Osnabrück (Br. Bhf.) nach Darmstadt Hauptbhf. (Dir.-Bez. Mainz) in den obengenannten Gruppenwechseltarif aufgenommen.

Cassel, den 5. Mai 1899. (1260)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-sächsischer Verbandsverkehr.

Am 15. d. Mts. treten für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen der Station Holzdorf a. d. Elster des Direktionsbezirks Halle und der Station Hohenstein-Ernstthal der sächsischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft, die bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Dresden, den 5. Mai 1899. (1261)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterr.-ung.-bayer. Eisenb.-Verband.

Gütertarif Theil II Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 20. Mai 1899 wird die Station Bruckmühl in den Ausnahmetarif Nr. 57 für Kaolin etc. aufgenommen.

München, den 6. Mai 1899. (1262)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Klassentarife mit Böhmen, Mähren und Schlesien, Theil II, Heft Nr. 7, 8 und 9 vom 1. Februar 1898.

Ab 1. Juni 1899 treten zu diesen Tarifen die Nachträge I in Kraft, welche in der Hauptsache neue ermässigte Frachtsätze für Eil- und Stückgut, ausserdem auch Aenderungen und Ergänzungen der Klassensätze und Ausnahmetarife enthalten.

Der Preis der Nachträge beträgt:

Nachtrag I zu Heft Nr. 7 und Heft Nr. 9 1,25 ℳ = 1,50 kr.
Nachtrag I zu Heft Nr. 8 . . . . . . 0,40 „ = 0,50 „
für das Stück.

München, den 6. Mai 1899. (1263)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit sofortiger Wirksamkeit finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 10 bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einem Wagen (auf Grund der einschlägigen Tarifentfernungen) Anwendung auf:

Kaolin und Kaolinerde

im Verkehre zwischen Biebrich (Mosbach) und Tirschenreuth.

München, den 6. Mai 1899. (1264)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft C (gemeinschaftliches Heft).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1899 wird die Station Stockstadt a. Main der kgl. preuss. und grossh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz in den Tarif, Schnitttafel B des Kilometerzeigers, mit der Gruppennummer 29 und den um je 8 km gekürzten Entfernungen für Babenhausen aufgenommen.

München, den 5. Mai 1899. (1265)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. l. Mts. gelangen für die Beförderung von Kohlenelektroden zur Elektrolyse und zu elektrischen Schmelzprozessen zwischen Nürnberg Centralbhf. und Röthenbach b/Lauf einerseits und Matrei anderseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 6. Mai 1899. (1266)

Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird

die Station Zehdenick i. d. M. des Direktionsbezirks Stettin als Empfangsstation in den Ausnahmetarif Nr. 9 S für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Werften einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 5. Mai 1899. (1267)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Station Zduny unseres Bezirks wird mit sofortiger Gültigkeit in den im Gruppentarif II bestehenden Ausnahmetarif 7 (Eisenerze etc. um Hochofenbetriebe) als Versandstation einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Posen, den 4. Mai 1899. (1268)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Juni d. J. tritt im Tarif Theil II — Heft 1 ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 33 (Gips etc.) zwischen
Ellrich königliche Eisenbahndirektion Cassel einerseits und
Wien, Floridsdorf K. F. N. B.,
Wien, Floridsdorf-Jedlesee, Korneuburg Oe. N. W. B.,
Wien II (K. F. J. B.), Nussdorf k. k. St. B. und
Wien, Stadlau St. E. G.
andererseits in Höhe von 160 ₰ für 100 kg in Kraft. Die Frachtberechnung erfolgt für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht.

Breslau, den 1. Mai 1899. (1269)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Am 10. Mai l. J. treten für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Spezialtarife I und II in Wagenladungen von 10 000 kg ab Rheinau badische Bahn nach Stationen der Mittel- und Westschweiz (Tarifheft I A) direkte Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind in der Abtheilung I des Ausnahmetarifs Nr. 8 des Hefts I A um 6 Cts., in der Abth. II um 5 Cts. für 100 kg niedriger als die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs für Mannheim bad. Bahn.

Karlsruhe, den 4. Mai 1899. (1270)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Französisch-deutscher Güterverkehr (über Belgien).

An Stelle der auf Seite 39 des Nachtrags I zum Heft 1 c vom Theile II des französisch-deutschen Gütertarifs (über Belgien) enthaltenen Frachtsätze für Eilgüter in Schnellzügen nach Berlin (schlesischer Bahnhof) treten mit Gültigkeit vom 18. Juni d. J. folgende erhöhte Sätze:

		Francs für 100 kg.
von	Anor (Momignies)	31,84
„	Jeumont (Erquelinnes)	31,30
„	Blanc-Misseron (Quiévrain)	31,36
„	Baisieux (Blandain)	31,68
„	Tourcoing (Mouscron)	31,46
„	Ghyvelde-Adinkerke	31,98

Köln, den 5. Mai 1899. (1271)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grenztarif für russisches Petroleum.

Bei Sendungen russischen Petroleums, die an die Adresse des Agenten der russischen Eisenbahnverwaltung auf der deutschen Grenzstation gerichtet sind und mit neuem Frachtbriefe zur Weiterbeförderung nach dem Innern Deutschlands kommen, wird bei Nachnahme der bis zur Grenze aufgelaufenen russischen Fracht (Vorfracht) eine Provision nicht erhoben.

Die besonderen Bestimmungen auf Seite 3 des Ausnahmetarifes für russisches Petroleum von den deutsch-russischen Grenzstationen werden hierdurch entsprechend ergänzt. Sodann werden die auf Seite 15 und 16 des ersten Nachtrages zu dem genannten Tarif im Theil II a enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Korschen und Pillau vom 1. Juli 1899 ab aufgehoben.

Bromberg, den 2. Mai 1899. (1272)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Juni d. J. tritt im Tarif Theil II Heft 1 ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 3 a für Wolle usw. bei Aufgabe von mindestens 5000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür zwischen Pernitz-Muckendorf k. k. Staatsbahn einerseits und Luckenwalde königliche Eisenbahndirektion Halle a/S. andererseits in Höhe von 459 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 3. Mai 1899. (1273)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird die Station Niedererbach (Direktionsbezirk Frankfurt a/M.) in den Ausnahmetarif 4 b (Staubkalk) des Gruppentarifes VI und der Gruppenwechseltarife als Versandstation aufgenommen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 3. Mai 1899. (1274)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen (normalspurige Linien).

Die in unseren Bekanntmachungen vom 10. und 22. April d. J. veröffentlichten, im Rückvergütungswege anwendbaren Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von unverpackten Granitsteinen des Spezialtarifes III von verschiedenen sächsischen Stationen nach Dresden-Neustadt Elbkai gelten unter denselben Bedingungen mit sofortiger Gültigkeit auch im Verkehre nach Dresden König Alberthafen.

Aus Betriebsgründen ist für diese Sendungen der Umschlag in Dresden-Neustadt bis auf weiteres ausgeschlossen.

Dresden, am 4. Mai 1899. (1275)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 6. d. Mts. werden die Stationen Köln-Deutz B. M. für den Empfang in den Ausnahmetarif für Basalt usw. (5b) des hessisch-linksrheinischen Verkehrs (Gruppen VI/VIII) und Niederdollendorf für den Versand in den gleichen Tarif des Gruppenverkehrs VIII, des rheinischen Nachbarverkehrs (Gruppen VII/VIII), des westdeutschen Privatbahnverkehrs, Heft 1 und in den Ausnahmetarif 5 a des nordwestdeutsch-linksrheinischen Verkehrs (Gruppen IV/VIII) einbezogen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Köln, den 3. Mai 1899. (1276)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in den Gütertarif die Stationen Didam und Wehl der holländischen Eisenbahn mit den für Station Zevenaar H. B. bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Dortmund, den 3. Mai 1899. (1277)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion
der Dortmund-Gronau-Enscheder
Eisenbahngesellschaft.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1899 ist zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbrikets zwischen belgischen Stationen einerseits und Stationen der badischen Staatsbahnen sowie der süddeutschen Nebenbahnen anderseits vom 1. Juni 1896 der Nachtrag IV ausgegeben worden. Derselbe enthält Aenderungen der Frachtsätze für eine Anzahl belgischer Stationen, Aufhebung der direkten Frachtsätze für den Verkehr mit Basel sowie einige Berichtigungen. Der Nachtrag kann durch die Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 3. Mai 1899. (1278)
Generaldirektion.

Oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird die an der Strecke Leipzig-Dresden zwischen Riesa und Priestewitz gelegene Verkehrsstelle Weissig b. Grossenhain der königlich sächsischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 2. Mai 1899. (1279)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Die von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin unterm 10. März d. J. bekannt gegebene Frachtermässigung von 40 % der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) für Kartoffelsendungen nach Stationen des Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. findet auch Anwendung von Stationen der Alt-Damm-Kolberger und Stargard-Cüstriner Eisenbahn sowie der Nebenbahnen Hansdorf-Priebus, Rauscha-Freiwaldau und Muskau-Teuplitz-Sommerfeld, soweit direkte Abfertigungen im ostdeutschen Privatbahn Gütertarif vorgesehen sind.

Stettin, den 28. April 1899. (1280)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1899 wird die Station Rombach als Versandstation in den Ausnahmetarif 8 unseres Binnenverkehres für Eisen und Stahl der Spezialtarife I (Klasse A) und II (Klasse B) nach Alt-Münsterol Grenze und Basel mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

	Kl. A	Kl. B
Rombach-Alt-Münsterol Grenze	für 100 kg 1,43 *M.*	1,12 *M.*
Rombach-Basel	1,41 „	1,11 „

Strassburg, den 28. April 1899. (1281)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Quebrachoholz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Lipto-Szt. Miklos	182 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Lipto-Szt. Miklos	177 „
Von Dresden-Elbkai nach Lipto-Szt. Miklos	218 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 5. Mai 1899. (1282)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänische Eisenbahnen.

Am 1. Mai l. J. ist eine neue Auflage des Lokalgütertarifs, Theil II, in Kraft getreten. Preis 3 Francs.

Bukarest, den 4. Mai 1899. (1283)

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Direkter Personenverkehr zwischen den kgl. sächsischen Staatseisenbahnen und der k. k. priv. böhm. Nordbahn.

Aufnahme neuer Stationsverbindungen.

Vom 15. Mai d. J. angefangen findet zwischen den Stationen Schandau einerseits und Bensen, Böhm. Kamnitz sowie Böhm. Leipa andererseits direkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden für Personen zu den, an betreffenden Personenschaltern aushängenden Preisen statt.

Prag, am 2. Mai 1899. (1284)
K. k. priv. böhmische Nordbahngesellschaft,
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung am 29. April 1899 stattgefundenen Auslosung der nach Maassgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der am 29. April 1899 abgehaltenen 41. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 153 Aktien dieser Eisenbahngesellschaft wurden nachstehende Nummern gezogen:
621 1012 1105 1212 1218 2108 2506 2545 2598 2756 2771 2935 3003 3166 3762 4445 4599 4738 4848 4856 5461 5516 5523 5760 5878 5986 6555 6928 7372 7630 7869 7874 7983 8203 8512 8550 9065 9184 10224 10449 10695 10793 10916 11044 11068 11316 11558 11894 12044 12240 12501 12747 12802 13266 13866 14579 14846 14892 14912 15231 15658 16563 17468 17576 17878 17979 18354 18412 18806 19052 19373 19645 19928 20739 20848 21037 21535 21657 21756 21831 22166 22178 22236 22244 22438 22519 22621 23071 23265 24369 24607 25227 25285 25376 25477 25549 25626 25796 25885 25905 26469 27004 27311 27826 27927 28045 28067 28223 28241 28426 28865 29029 29058 29224 29662 29718 29965 30674 30714 30812 31130 31168 31182 31233 31283 31327 31357 31388 31560 31910 34200 34209 34924 35300 35314 35350 35439 35551 35688 35705 36019 36096 36317 36753 37134 37201 37292 37299 37327 37352 37799 37904 38044.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien mit Kupons von einschliesslich Nr. 42 und des Talons am 1. Juli 1899 mit 500 fl. ö. W. (fünfhundert Gulden österr. Währg.) Bankvaluta

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und
bei der Filiale der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Bei diesen Zahlstellen werden auch die nach Maassgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten für die ausgeloosten und rückgestellten Aktien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:
Aus dem Verloosungsjahre 1894 Nr. 21394.
Aus dem Verloosungsjahre 1895 Nr. 14126 34441.
Aus dem Verloosungsjahre 1896 Nr. 5682 7178 17403 36106.
Aus dem Verloosungsjahre 1897 Nr. 15007 21473 25414 35625.
Aus dem Verloosungsjahre 1898 Nr. 337 1126 1681 5816 8416 12453 14209 17125 17688 20220 27583 29569 31953 34378 36640 37346.

Bei Einlösung der ausgeloosten Aktien wird der für die fehlenden Kupons entfallende Betrag vom Kapitale in Abzug gebracht.

Teplitz am 3. Mai 1899. (1285)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung am 29. April 1899 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Ausloosung der im Jahre 1899 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen der 3,5 % Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Theilschuldverschreibungen lit. A pr. 5 000 *M.* der deutschen Reichswährung 8 Stück und zwar:
120 315 602 728 740 977 1162 1558,

b) von den Theilschuldverschreibungen lit. B pr. 1 500 *M.* der deutschen Reichswährung 43 Stück und zwar:
580 617 769 1558 2517 2702 2814 2927 3131 3474 3698 3993 4022 4023 4151 4351 4926 4989 5516 5801 5802 5803 5833 6355 6925 7411 7710 7939 8390 9069 9681 10197 10438 10577 10776 10976 11031 11249 11656 11945 12312 12682 13961,

c) von den Theilschuldverschreibungen lit. C pr. 1 000 *M.* der deutschen Reichswährung 86 Stück und zwar:
630 731 1063 1070 1451 2016 2895 2993 3012 3078 3199 3376 3519 3610 5055 5767 6000 6488 6660 6840 6957 7294 7295 7331 7767 8260 8362 8431 8991 9181 9501 9591 9592 10420 10446 11052 11060 11448 11847 12303 12484 12810 13527 14029 14039 14306 15002 15151 15659 16983 17077 17248 17683 18101 18236 18532 18982 19018 19072 19238 21406 21708 21720 22789 22969 23262 23397 23952 23953 24900 25117 25409 25446 25492 26167 26387 27078 27406 27827 28077 28290 28539 28598 29131 29560 29880,

d) von den Theilschuldverschreibungen lit. D pr. 300 *M.* der deutschen Reichswährung 96 Stück uud zwar:
115 409 1179 1519 1987 2341 2570 2951 3714 3718 3806 4593 4790 5135 5503 7562 7588 8202 8617 9275 9380 9515 10554 10922 11173 12368 12618 13048 13077 13405 14250 14555 14932 15056 15478 15504 15632 16022 16321 16631 16951 17060 17230 17231 17232 17420 17505 17528 17818 17968 18528 19384 19859 20148 20822 20898 20979 21068 21703 22217 22255 22468 22675 22685 22750 22955 23064 23079 23131 24073 24312 25364 25456 25532 27183 28505 29236 29774 29926 30277 30294 30345 30478 30638 31210 31728 32053 32449 32516 32791 33166 33588 34510 34675 34794 34914.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1899 erlischt, erfolgt gegen Rückgabe der Theilschuldverschreibungen nebst Kupons von einschliesslich Nr. 8 und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerthe vom 30. Juni 1899 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark deutscher Reichswährung, an den Zahlstellen in Oesterreich dagegen nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft entweder in Mark deutscher Reichswährung, oder in Gulden österr. Währg. in dem dem Kurswerthe der Mark entsprechenden Betrage:

in Leipzig bei der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Filiale der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne und
bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ Prag bei der Filiale der k. k. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und

bei der k. k. priv. allgemeinen österr. Bodenkreditanstalt,
in Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Theilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verloosungsjahre 1897:
Lit. B. Nr. 8596,
" C. " 10120 10128 10457 13467,
" D. " 2677 11396 16129 19478.

Aus dem Verloosungsjahre 1898:
Lit. A. Nr. 863,
" B. " 1611 5471 8282 8794,
" C. " 1659 8175 16130 17825,
" D. " 6074 9148.

Der Betrag der fehlenden Kupons wird von dem auszuzahlenden Kapitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, am 3. Mai 1899. (1286)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

4. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung je 1 Centesimalwaage auf den Stationen Brunau-Packebusch, Mahlwinkel, Kusey, Brück und Westerhüsen soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen Einsendung von 0,50 *M.* in Baar bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von 5 Stück Centesimalwaagen"
versehen und zu dem auf
Mittwoch, den 24. Mai 1899, Vormittags 11 Uhr,
anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Mai 1899. (1287)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Bedarf von 14 Stück Maschinenriemen verschiedener Dimensionen soll durch öffentliche Vergebung gedeckt werden. Lieferungsbedingungen können bei dem Unterzeichneten dahier eingesehen und auf frankirte Anfrage gegen portofreie Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote auf Lieferung dieser Maschinenriemen nebst Qualitätsmusterstücke sind bis zum 18. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Maschinenriemen" postfrei an den Unterzeichneten einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, den 8. Mai 1899. (1288)
Der Hauptmagazinsverwalter der Main-Neckar-Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von 243 Stück Wagendecken soll in 2 Loosen vergeben werden.

Zur Abgabe des Angebots sind die aufgestellten Angebotsbogen zu benutzen, welche nebst Lieferungsbedingungen und Zeichnungen im diesseitigen Büreau (Zimmer Nr. 2) zur Einsicht ausliegen, auch gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden können.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Wagendecken"
versehen, zu dem auf
Montag, den 5. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr,
im diesseitigen Büreau (Zimmer Nr. 1) anberaumten Eröffnungstermine an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 1. Juli d. J.

Stendal, den 6. Mai 1899. (1289)
Königliche Eisenbahn-Werkstätteninspektion.
Traeger.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir verdingen die Lieferung von:
9 600 t Nusskohlen (Fett- und Flammkohlen),
850 „ Fettnusskohlen II,
120 „ Anthracitnusskohlen II,
1 150 „ Schmiedekohlen,
6 770 „ Koks.

Angebote sind mit der Bezeichnung „Nusskohlen" versehen längstens bis:
Montag, den 15. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr,
bei der unterzeichneten Stelle einzureichen, von welcher auch die Bedingungen und der Angebotsbogen zu beziehen sind.

Zuschlagsfrist: 12. Juni 1899.

Karlsruhe, den 28. April 1899 (1290)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir vergeben die Lieferung von 600 Stück Rohrständern für Drahtleitungen in öffentlicher Verdingung.

Die besonderen Bedingungen und Zeichnung für diese Lieferung werden von uns auf portofreie Anfrage abgegeben.

Die Angebote sind spätestens bis
Donnerstag, den 18. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr,
bei uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben stattfindet.

Die Zuschlagsfrist ist zwei Wochen.

Karlsruhe, den 5. Mai 1899. (1291)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Pfälzische Eisenbahnen.

Für die Eisenbahnschiffbrücke zu Speyer sollen 5 Brückenschiffe von 19,2 m auf 22,8 m Länge umgebaut werden.

Bedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau der Direktion zur Einsicht offen und können auch auf Anfrage gegen Erstattung von 1,50 *M.* bezogen werden.

Die Angebote mit der Aufschrift:
„Angebote auf Umbau von Brückenschiffen in Speyer"
wollen bis zum 23. d. Mts. anher eingereicht werden. (1292)

Ludwigshafen a/Rh., den 3. Mai 1899.
Die Direktion.
v. Lavale.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung dreier Lokomotivdrehscheiben von je 16,076 m Nutzlänge für die Stationen Nendza, Oppeln und Tarnowitz soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung verdungen werden.

Verdingungsunterlagen sind vom diesseitigen technischen Büreau gegen Erlegung von 3 *M.* (baar) zu beziehen.

Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung dreier Lokomotivdrehscheiben für die Stationen Oppeln, Tarnowitz und Nendza" sind bis zum Eröffnungstermine, den 29. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzureichen.

Kattowitz, den 6. Mai 1899. (1293)
Königliche Eisenbahndirektion.

Dänische Staatsbahnen.

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 4 700 t Schienen und Verbindungstheilen ausverdungen werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 5 *M.* vom Büreau des Unterzeichneten, 11 Colbjórnsensgade, Kopenhagen V, erhältlich

Bietungstermin am 27. Mai 1899, Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, 6. Mai 1899. (1294)
Der Bahnchef.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahnen.

Wir beabsichtigen etwa
87 t alte Eisenschienen,
10 „ „ Stahlschienen,
40 „ „ Weichentheile,
10 „ altes Oberbauschrott,
10 „ alte Laschen,
12 „ noch brauchbare eiserne Querschwellen,

sowie die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialienabfälle als Schweiss- und Flusseisen, Eisenblech, Gusseisen, ungebr., Radreifen, Federstahl, Lokomotivkessel usw. an den Meistbietenden zu verkaufen.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Materialienbüreau (Verwaltungsgebäude an der Karlstrasse) hierselbst eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot betr. Ankauf von Altmaterialien" bis zum 24. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Oldenburg, den 30. April 1899. (1295)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von 10 ausgemusterten Lokomotiven, am Freitag, den 19. Mai 1899, Vormittags 11 Uhr, in unserem Verwaltungsgebäude hier, W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf alte Lokomotiven" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 416 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in Baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 5. Mai 1899. (1296)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 37. | 17. Mai 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Schnellverkehr in dichten Verkehrscentren.

Im „Street Railway Journal" äussert sich ein amerikanischer Fachmann, Namens Lundie, über die Frage des Schnellverkehres und dessen Grenzen in dichten Bevölkerungscentren. Seine Ausführungen erregen Interesse und verdienen um so mehr Beachtung, als der Ruf nach schnelleren städtischen Verkehrsmitteln, nach Hoch- und Tiefbahnen allenthalben immer stärker laut wird. Lundie hat auf dem Gebiete der Hochbahnen Erfahrungen gesammelt und ist einer der verständigen Verkehrspolitiker, die von dem Grundsatz ausgehen, dass Vermehrung guter Beförderungsmittel in dicht bevölkerten Gegenden stets Verkehr erzeugt, ein Grundsatz, der häufig genug auch in dieser Zeitung Ausdruck gefunden hat. Immerhin sind seine Ausführungen nicht in allen Theilen einwandfrei; im folgenden sind sie mit einigen Aenderungen wiedergegeben, welche die Ausdehnung der Betrachtung von speziell amerikanischen Verhältnissen auf diejenigen auch anderer Länder fordert. Wer die Verkehrsverhältnisse der Vorortlinien der Illinois Centralbahn in Chicago betrachte, meint Lundie, erkenne die Berechtigung des angeführten Grundsatzes ohne weiteres an. Der südliche Theil von Chicago ist in den letzten Jahren mit elektrischen Bahnen überreich bedacht worden. Ueberdies hat die Südseitehochbahn nicht wenig dazu beigetragen, Verkehr nach Süden zu lenken. Sowohl jene Strassenbahnlinien als die Hochbahn haben sich um diesen südlichen Verkehr sehr verdient gemacht und thatsächlich auch einen entsprechenden Verkehrsantheil nach sich gezogen. Trotz dieses scheinbaren Einbruches in das Verkehrsgebiet der Centralbahn hat deren Vorortverkehr eine erfreuliche Zunahme erfahren, eine Thatsache, die ihre Erklärung lediglich in dem fortgesetzten Bestreben der Verwaltung findet, den gesteigerten Ansprüchen des Publikums nachzukommen und durch musterhafte Betriebsführung hinter keiner anderen Bahn zurück zu stehen. Im Gegensatz hierzu könnten zahlreiche Beispiele angeführt werden, in denen Gesellschaften, die es unterlassen haben, den berechtigten Ansprüchen des Publikums Rechnung zu tragen, zurückgingen. Es ist ein Zeichen kurzsichtiger Verkehrspolitik, wenn beim geringsten Anzeichen einer Ablenkung des Verkehres die Beförderungsmittel eingeschränkt werden, um durch Ersparniss im Betrieb den Einnahmeausfall möglichst wett zu machen. Man muss immer beherzigen, dass der Beförderungsdienst sich nach dem Verkehr richten muss. Beide stehen in bestimmten Beziehungen zu einander; dem zu erwartenden Verkehr muss sich unbedingt der Betrieb anpassen; er muss gleichsam werben um die Gunst des Publikums und sie sich zu erhalten suchen. Der Lohn wird nicht ausbleiben; stetiges Wachsthum des Verkehres wird fortdauernde Verbesserungen des Dienstes rechtfertigen.

Der Verkehr pflegt sich der Linien des geringsten Widerstandes zu bedienen. Der Satz gilt sowohl für solche Linien, auf denen sich der Schnellverkehr in einer Stadt oder in deren Umgebung abwickelt, als auch für die rein binnenstädtischen Verkehrsadern. Im allgemeinen lässt sich daraus folgern, dass ein Reisender, der in der Stadt nur eine kurze Strecke zurückzulegen hat, sehr wohl in die Lage kommen kann, die verhältnissmässig langsame Fahrt im Wagen einer Strassenbahn der auf einer Hoch- oder Tiefbahn vorzuziehen. Die Mühe des Treppensteigens ist an sich nicht erheblich, der Durchsicht eines Fahrplanes bedarf es bei schneller Zugfolge auf einer hoch- oder tiefgelegenen Bahn auch nicht, aber die Verkehrsbeziehungen, die ein Strassenbahnnetz bietet, sind um vieles zahlreicher, und die Wagenfolge doch noch in der Regel dichter, dass man sich schon deshalb nicht wundern kann, wenn sich der Kleinverkehr im Innern der Stadt mit Vorliebe der Strassenbahn, gar des Omnibus bedient. Jedes Verkehrsmittel hat seine besonderen Eigenschaften, die zur Benutzung reizen; es kommen in Frage der Fahrpreis, die Häufigkeit der Fahrgelegenheiten, die Annehmlichkeit der

Fahrt und die Beförderungsgeschwindigkeit. Lundie vergleicht die Newyorker Strassenbahnen und die Hochbahnen, die gleiche Fahrpreise und die gleiche Zahl der Fahrgelegenheiten darbieten. Mit Bezug auf die Annehmlichkeit der Fahrt hat die Hochbahn entschieden einen nicht zu unterschätzenden Vorsprung. Aber das Publikum muss Treppen steigen, um zu den Fahrzeugen zu gelangen. Wo nur kurze Strecken zurückzulegen sind, ist dem Publikum angenehmer, zu ebener Erde zu bleiben, es sei denn, dass die Strassenbahn grössere Umwege macht. Wo die Hochbahn in Bezug auf Fahrpreis, Fahrgelegenheit und Annehmlichkeit des Reisens keine Vorzüge vor der Strassenbahn aufweisen könnte, kommt die grössere Geschwindigkeit ausschlaggebend in Betracht; in Newyork ist sie freilich gerade in den Stunden, in denen am meisten gefahren wird — Morgens und Abends — ermässigt, was wieder dem Kleinverkehr zu gute kommt, in anderen Städten, so auch in Berlin, bleibt sie aber während der ganzen Betriebszeit unverändert, und dieser Umstand ist von besonderer Bedeutung für wachsende Entfernungen.

Wenn es bei einer Hochbahn nur einige bestimmte Verkehrscentren gäbe, könnte man den Verkehr der weiteren Strecken durch Schnellzüge aussondern und fördern; aber die Centren sind gewöhnlich in grösserer Zahl auf die Länge der Strecke vertheilt. Dies führt dazu, den Begriff „Schnellverkehr" allgemeiner zu fassen. Man kann füglich jeden Betrieb mit grösserer als Strassenbahngeschwindigkeit als Schnellverkehr bezeichnen. Die Stationen von Schnellbahnen in diesem Sinne sind oder werden mit der Zeit Vertheilungscentren; wo das fahrende Publikum sich längs einer gegebenen Strecke der Bahn gleichmässig vertheilt, darf man sich also nicht zu der Maassnahme verleiten lassen, die Zahl der Haltestellen ohne triftigen Grund einzuschränken. Die unausbleibliche Folge wäre, dass den Strassenbahnen Verkehr entfernterer Orte zugewiesen würde, der ihnen nicht zukommt; das Publikum würde sich ja diejenige Fahrgelegenheit zu Nutze machen, die ihm am wenigsten Unbequemlichkeit verursacht.

Bei einer überstürzten Lösung der Schnellverkehrsfrage müsste in Newyork befürchtet werden, dass die gesunde Entwickelung infolge des Wettbewerbes der verschiedenen Verkehrsgesellschaften leiden könnte. Würde man den eingangs dieser Ausführungen aufgestellten Grundsatz kräftigst beherzigen, so würde den Interessen des Publikums und der Gesellschaften am besten gedient. Die gegenwärtige Art, dass eine Gesellschaft die andere in Obacht nimmt und immer nur ein klein wenig mehr thut, als die Nachbarin, um dieser nicht das Feld räumen zu müssen, kann mit einer gedeihlichen Entwickelung unmöglich im Einklang sein.

Der Strassenbahnverkehr und der Schnellverkehr sollten, wie Lundie sehr richtig ausführt, sich ergänzen statt bekämpfen. Gleichviel, ob die Verkehrsmittel sich in einer Hand befinden oder nicht, für beide sollte die alleinige Richtschnur sein, dass für den Verkehr gesorgt wird und für die verschiedenen Arten des Verkehres Erleichterungen geschaffen werden. Hochbahnen sind anderen Verkehrsmitteln hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit voraus, bei richtiger Verkehrspolitik kann es ihnen denn auch nicht schwer fallen, dasjenige Publikum, das grössere Entfernungen zurücklegt, für sich zu gewinnen. Im allgemeinen wird diejenige Bahn am besten daran sein, die den Anforderungen des Publikums in möglichst vielen Punkten entgegenkommt; jede Bahn aber, die sich durch die eine oder die andere Eigenschaft besonders auszeichnet, wird sich auch ihr besonderes Publikum heranziehen, dem in diesem Punkte besonders gedient ist. Die Schnelligkeit der Beförderung ist bei der Entwickelung eines dem Geschäftsmittelpunkt entlegenen Wohngebietes das Entscheidende. Wären hier die Grund- und Hausbesitzer zugleich auch die Bahneigenthümer, so würde gewiss ihr erstes sein, soweit es immer nach den Verhältnissen der Linie, den Stationsentfernungen, Steigungen, Krümmungen usw. angängig ist, den Zugverkehr zu beschleunigen. Der Werth ihres Besitzthumes steigt annähernd im Verhältniss der Geschwindigkeit der Züge, da sie ja den Abstand vom Geschäftsmittelpunkt verkürzen. Der irrt sich aber, welcher glaubt, dass die Form der Triebkraft an sich von entscheidendem Einfluss wäre, dass der Uebergang vom Dampf zur Elektrizität ein unfehlbares Mittel wäre, Verkehr auch dann wieder zu gewinnen, wenn die Bahn sich mit Bezug auf die Schnelligkeit der Beförderung hat gehen lassen. Den Verkehr wieder einzuholen, ist vielmehr nur dann möglich, wenn der Wechsel in der Zugkraft auch mit einer thatsächlichen Verbesserung des Dienstes verknüpft ist. Es wäre nur ein halber Gewinn, wollte man bei einer in elektrischen Betrieb umgewandelten Hochbahn die geringeren Geschwindigkeitsnormen des Dampfbetriebes beibehalten. Dies würde allenfalls hinauslaufen auf eine Verminderung der Betriebskosten, aber nicht auf eine solche Verbesserung des Betriebes, die verlorenen Verkehr wiedererobert. Mit der Elektrizität allein kann eine weitere Verkehrszunahme nach dem Erlöschen des Interesses für das Neue nicht begründet werden. Die wichtige Frage ist die der Geschwindigkeit und diese sollte für eine Schnellbahn, die in der Vermittelung eines weitverzweigten Verkehrsdienstes um einen grossen Bevölkerungsmittelpunkt ihre Aufgabe hat, nicht zu gering bemessen werden.

Lundie äussert sich weiterhin über die technische Tragweite der Geschwindigkeitsfrage. Zunächst hat sie Einfluss auf die Motoren. Kleinere Motoren sind am Platz, wo die Wagen bis zum Augenblick der Bremsung beschleunigt werden sollen; grosse sind vortheilhafter, wenn man schnell eine grosse Geschwindigkeit erzielen und dann den Wagen bis zum Bremsen gleichmässig weiter laufen lassen will. Im ersten Fall ist der Energieverbrauch grösser, im zweiten bedarf es stärkerer Motoren. Aber nicht allein in der Bemessung der Motoren und der Kraftstation ist man abhängig von der Geschwindigkeit und der Betriebsweise. Mit zunehmender Geschwindigkeit kann ein bestimmter Fahrplan — bei gleicher wagenkilometrischer Leistung — mit geringerem Fuhrpark durchgeführt werden. Dabei werden die Löhne, die Kosten für Licht und Heizung in demselben Maasse geringer, wie die Geschwindigkeit zunimmt. Die Frage des Energieverbrauches stellt nur einen Theil der in Betracht kommenden Punkte dar, wo es sich um die Entscheidung darüber handelt, ob durch Umwandelung des Dampfbetriebes in elektrischen Betrieb ein Verkehrsgewinn zu erzielen sein möchte. Die blosse Annahme, dass die Elektrizität an sich das ihrige thun werde, kann zu schweren Enttäuschungen führen.

Soweit Lundie.

Man wird sich der Betrachtung anschliessen und doch noch Neigung haben, auch noch andere Punkte für die Erörterung aufzuwerfen. So u. a. die Rauchplage bei Dampfbetrieb, die Tunnelbahnen in Städten heutzutage geradezu unmöglich macht und auf Hochbahnen und Strassenbahnen auch nicht gerade als Annehmlichkeit empfunden wird, nicht allein im Hinblick auf die Eisentheile der Hallendächer, die der Zahn des Rauches unnachsichtlich zerfrisst. Ferner kann das Pferd für Strassenbahnen in grossen Städten kaum noch als eine geeignete Zugkraft angesehen werden, seitdem man gelernt hat, sich den Vortheil des elektrischen Betriebes immer mehr zu Nutze zu machen, da schneller fahren zu können, als die Pferdebahn, wo die Breite und geringere Belebtheit der Strassen dies zulassen, abgesehen davon, dass der Pferdebetrieb an sich etwas Unansehnliches hat und die Strassen verunreinigt. —n.

Elektrischer Betrieb auf französischen Eisenbahnen. *)

Von Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor **Frahm.**

(Schluss aus Nr. 36).

Für die Orléansbahngesellschaft ist in den letzten Jahren die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes insofern eine brennende geworden, als dieselbe bekanntlich ihre Hauptlinie von dem jetzigen Endbahnhofe am Valhubertplatz bis an den Orsaykai verlängert und damit in einen der schönsten Stadttheile von Paris eindringt. Hier war es sicher wünschenswerth, den Rauch der Lokomotiven möglichst zu vermeiden.

Die Gesellschaft hielt es für nöthig, zunächst mehrere ihrer technischen Oberbeamten nach Nordamerika zu schicken, um dort die neuesten Errungenschaften auf dem Gebiete der elektrischen Zugförderung in Augenschein zu nehmen. Diese haben verschiedene Ausführungen bei Hauptbahnen und eine Reihe von Anlagen für Strassenbahnen, sowie mehrere Fabriken besehen und ihre Beobachtungen in einem ausführlichen Bericht niedergelegt, welcher der Allgemeinheit durch eine auszugsweise Veröffentlichung in der „Revue générale des chemins de fer 1898" (Oktober) zugänglich gemacht ist. Mit Bezug auf die Verwendung der Elektrizität als Zugkraft für Eisenbahnen entnehmen wir dieser Veröffentlichung, dass in den Vereinigten Staaten auf folgenden Linien elektrischer Betrieb eingeführt ist:

1. auf dem Netz der Baltimore-Ohiogesellschaft für ein Stück von 5 850 m Länge bei Baltimore;

2. auf einigen Anschlussbahnen für Häfen und Fabriken in Hoboken, Whitingsville und Newhaven;

3. auf den Linien Boston-Nantasket (17 km), Hartford-Berlin und Berlin-New Britain (rund 20 km); auf der westlichen Hochbahn in Chicago (29 km) und der Lake Street Hochbahn daselbst (12,5 km); ferner auf den Linien: Washington-Mount Vernon (30 km), Philadelphia-Mount Holly (14,5 km), Norfolk-Ocean View in Virginien (15 km) und einer kleinen Zweigbahn in Kalifornien (5 km).

Es wurde festgestellt, dass die Nordamerikaner nur Einrichtungen mit äusserer Stromzuführung durch blanke Leiter anwenden, dabei im übrigen drei verschiedene Systeme haben:

a) elektrische Lokomotiven, welche eine Anzahl von Wagen ziehen, mit Stromabnahme durch Rollen;

b) Motorwagen, die als Selbstfahrer Verwendung finden oder noch andere Fahrzeuge schleppen;

c) ausserdem fand man, dass auf der südlichen Stadtbahn in Chicago und der Hochbahn in Brooklin ein System zur Ausführung bestimmt war, bei dem die Züge ausschliesslich aus Motorwagen bestehen sollen, deren Elektromotoren beliebig von irgend einem Wagen aus in den Gang gesetzt werden können und synchron arbeiten. Dies soll den Zweck haben, das Anfahren zu beschleunigen und die mittlere Fahrgeschwindigkeit zu erhöhen.

Besondere elektrische Lokomotiven, die sich nebenbei bemerkt in der Elektromotorenanordnung fast gar nicht von den Motorwagen unterscheiden, werden nur in Fällen angewandt, wo es darauf ankommt, die Dampflokomotiven auf kurze Strecken durch elektrische Lokomotiven zu ersetzen. Bei allen drei Systemen konnten folgende Haupteinrichtungen unterschieden werden:

1. die Centralstation für die Erzeugung der Elektrizität;

2. die nach der Bahn und an dieser entlang geführte Leitung, welche entweder als Luftleitung oder als Schienenleitung am Erdboden konstruirt ist;

3. auf den Fahrzeugen die Apparate zur Aufnahme und Verwendung der Elektrizität, in der Hauptsache aus den Regulirungseinrichtungen und den Elektromotoren bestehend. Letztere boten in ihrer allgemeinen Anordnung nichts neues; im einzelnen unterschieden sich die verschiedenen Anordnungen hauptsächlich durch die Art und Weise, wie die Motoren auf die Achsen wirkten: bald fiel die Drehachse des Motorankers mit der Triebachse zusammen, wie in Baltimore und Newhaven, bald sass der Motor auf einer besonderen Achse und wirkte durch ein Zahnradvorgelege auf die Triebachse. Im ersten Falle ist die Triebachse in der Regel durch die hohle Achse des Motorankers gesteckt und letztere greift mit besonderen Ansätzen in die Speichen der Räder ein, wobei durch Kautschukplatten für sanfte Uebertragung der Kräfte gesorgt ist.

Es wurde festgestellt, dass alle elektrischen Lokomotiven und Motorwagen in den Vereinigten Staaten mit Gleichstrom von 500 bis 700 V Spannung angetrieben werden. Unmittelbare Verwendung von Wechselströmen hat nicht stattgefunden; wohl hat man in den Centralstationen zunächst hochgespannten Wechselstrom erzeugt und diesen an den Verbrauchsstellen durch Umwandler in niedrig gespannten Gleichstrom umgeformt. Zum Beispiel empfängt man in Lowell (Massachusetts) und in Buffalo Wechselstrom von 11 000 V von den Niagarafällen.

Von elektrischen Lokomotiven werden besonders die Lokomotive der Baltimore-Ohiobahn und die aus ihr hervorgegangene sogen. Hobokenlokomotive erwähnt. Erstere hat zwei zweiachsige Drehgestelle, auf welchen ein Führerstand ruht, welcher die Regulirvorrichtungen und die Luftpumpe zur Herstellung der Pressluft für die Bremsen enthält. Sie wiegt 87 t. Die beiden Achsen jedes Drehgestells haben Motoren von je 350 PS. Danach entwickeln die Motoren im ganzen 1 400 PS; es sind jedoch unter besonderen Verhältnissen schon 2 000 PS geleistet worden. Die Besetzung wird durch einen Maschinisten nebst Gehilfen gebildet. Bei der Hobokenlokomotive, welche nur rund 26 t wiegt, wirken die Motoren durch ein Zahnradvorgelege auf die Triebachsen.

Die Schlussfolgerungen, welche die französische Kommission aus dem in Nordamerika Gesehenen zieht, sind folgende: Obgleich die Beispiele der Verwendung von Elektrizität zur Fortbewegung schwerer Züge der Eisenbahnen noch nicht sehr zahlreich sind in den Vereinigten Staaten, zeigen doch die schon gemachten Anlagen, dass wesentliche technische Schwierigkeiten auf kürzeren Linien nicht mehr bestehen. Es sind zahlreiche Leitungen angelegt, die solche Mengen von Elektrizität, wie sie zur Fortbewegung schwerer Züge erforderlich sind, aus grosser Entfernung zuleiten (in Buffalo auf 35 km). Die Frage der Stromabnahme durch einen Gleitschuh von einem blanken Luftleiter oder Leiter in der Nähe des Bodens ist auch vollständig gelöst; das Beispiel der Hochbahn in Chicago zeigt, dass man mit einer dritten Schiene den erforderlichen Bedarf an Elektrizität leiten kann, um schwere Züge in kurzen Zeiträumen einander folgen zu lassen (108 t Zuggewicht bei 2 Minuten Zugabstand). Endlich ist die Konstruktion der Elektromotoren und Regulirungseinrichtungen sowohl bei den elektrischen Lokomotiven, als den Motorwagen bereits so weit vervollkommnet, dass ihre Formen im grossen und ganzen feststehen.

Die Strecke der Orléansbahn, für welche auf Grund der in Amerika gemachten Beobachtungen die Einführung des elek-

*) In den in Nr. 35 und 36 abgedruckten Theilen dieses Aufsatzes befindet sich ein sinnentstellender Satzfehler, welcher durch Verwechselung der Abkürzungen A (Ampère) und Atm. (Atmosphären) entstanden ist. Es muss auf S. 602, 1. Spalte, Zeile 26 und 33 von oben; S. 621, 1. Spalte, Zeile 14 und 16 von unten; S. 622, 2. Spalte, Zeile 27 von unten und S. 623, 2. Spalte, Zeile 17 von oben selbstverständlich A (Ampère) und nicht Atm. (Atmosphären) heissen, da hier von der Stromstärke die Rede ist.

trischen Betriebes in Aussicht genommen worden ist, hat eine Länge von 3 700 m; davon liegen 3 100 m in Tunneln oder als Unterpflasterbahn unter den Strassen. Zum grössten Theil unterirdisch liegt auch der grosse Endbahnhof am Orsaykai. Dass man für diese neue Strecke die Elektrizität als Zugkraft verwenden will, ist wohl ein guter Gedanke; denn abgesehen davon, dass — wie bereits erwähnt — die Strecke zum Theil in einer der schönsten Gegenden von Paris liegt, welche man nicht wohl mit rauchenden Lokomotiven befahren konnte, wäre auch die Lüftung der unterirdischen Strecken einschliesslich des Endbahnhofes gewiss sehr schwierig gewesen. Da man rauchende Lokomotiven unmöglich längere Zeit auf dem Endbahnhofe hätte stehen lassen können, wären zahllose Leerfahrten von Lokomotiven erforderlich geworden. Man hat ausgerechnet, dass zu den Zugfahrten etwa 58 $\frac{3}{8}$ Leerfahrten hätten hinzugesetzt werden müssen. Dadurch wäre nicht nur eine erhöhte Rauchbelästigung, sondern auch eine grosse Erschwerung des Betriebes entstanden, die sich bei dem voraussichtlich sehr regen Verkehr auf dieser Linie doppelt unangenehm fühlbar gemacht hätte. Rauchlose Lokomotiven, die auf dem Endbahnhofe stationirt werden können, dürften daher gerade an dieser Stelle besonders vortheilhaft sein. Als letzter, nicht unwichtiger Umstand kam noch hinzu, dass die Bahnverwaltung so wie so eine grosse elektrische Kraftstation auf dem Ivrybahnhofe bauen wollte, um die Gasbeleuchtung auf den Bahnhöfen Ivry und Valhubert durch elektrische zu ersetzen, und es daher nicht schwer war, durch eine mässige Vergrösserung dieser Anlage den Strom für die Zugförderung zu gewinnen.

Der Betrieb ist nun wie folgt gedacht: Sämmtliche Züge werden bis zum Valhubertbahnhofe, welcher als Durchgangsstation der neuen Strecke den Namen Austerlitzbahnhof erhalten wird, in gewöhnlicher Weise durch Dampflokomotiven gebracht. Letztere werden an dieser Stelle durch elektrische ersetzt. Man ist geneigt anzunehmen, dass dadurch zunächst ein unnöthiger Aufenthalt entstehen wird, was jedoch nicht zutrifft; denn fast alle Züge müssen doch am Austerlitzbahnhofe halten, weil er den Verkehr mit einem grossen Theil von Paris vermittelt, ausserdem auch später seinen sehr bedeutenden Post- und Stückgutverkehr behält. Unter 2 Minuten Aufenthalt würde es so wie so nicht abgehen, und diese Zeit genügt auch für den Lokomotivwechsel. Auch steht dem nichts entgegen, dass einzelne schnellfahrende Züge mit Dampflokomotiven durchfahren.

Nachdem somit alle Zweifel über die Zweckmässigkeit der Anwendung von Elektrizität als Zugkraft beseitigt waren, kam die Wahl des Systems. Die amerikanischen Muster wiesen darauf hin, Gleichstrom von 500 bis 600 V anzuwenden; die Centrale, welche aus dem oben angegebenen Grunde auf dem Ivrybahnhofe angelegt werden musste, kam jedoch über 5 km von den Hauptentnahmestellen (Orsaykai) entfernt zu liegen. Das hätte bei unmittelbarer Erzeugung von Gleichstrom in der Centrale für die Hinleitung zur Bahnlinie zu grosse Leitungsquerschnitte und Verluste gebracht. Vortheilhafter war es, in der Centrale zunächst hochgespannten Wechselstrom zu erzeugen, diesen an die Bahn zu leiten und hier durch Umformer in Gleichstrom von der erforderlichen niedrigeren Spannung umzuwandeln. Ein nach diesen Gesichtspunkten bearbeiteter Entwurf hat im August 1898 die ministerielle Genehmigung erhalten. Dieser Entwurf nimmt eine möglichst weitgehende Verwendung der Elektrizität an: Nicht allein die 150 Züge, welche täglich zwischen dem Austerlitz- und dem Orsaybahnhofe verkehren sollen, werden mit Elektrizität gefahren, sondern auch die Beleuchtung aller Bahnanlagen, der Antrieb einiger Pumpen und der maschinellen Einrichtungen (Aufzüge, Winden, Krähne, Drehscheiben, Schiebebühnen) wird elektrisch sein, im ganzen auf eine Bahnlänge von 6 km. Die Centrale wird 5 300 m vom Endpunkte der Bahn entfernt liegen; auf ihr werden Dreiphasenströme von 5 500 V erzeugt. Diese finden unmittelbare Verwendung nur beim Betriebe der Pumpen, im übrigen werden sie getrennt für den Antrieb der maschinellen Anlagen und die Zugförderung einerseits, die elektrische Beleuchtung andererseits fortgeleitet. Der für die Zugförderung und die maschinellen Anlagen erforderliche Gleichstrom von 550 V wird auf zwei Nebenstationen, die auf dem Austerlitz- und Orsaybahnhofe liegen werden, durch Umformer hergestelt. Auf denselben Nebenstationen, jedoch auch in der Centralstation, wird Beleuchtungsstrom von 500 V hergestellt. Jede Nebenstation wird mit einer kräftigen Akkumulatorenbatterie versehen werden, welche den Beleuchtungsstrom aushilfsweise liefern kann, wenn die Hauptanlage versagen sollte. Die Anlagen zur Umwandelung der hochgespannten Wechselströme bestehen aus den festen Umformern, welche die Spannung zunächst von 5 500 auf 550 V bringen, und den beweglichen Stromwendern — als vereinigte Elektromotoren und Dynamos konstruirt —, welche aus den Wechselströmen Gleichströme machen. Das Charakteristische dieser Vorrichtungen wird sein, dass in einem Nebenschluss Akkumulatoren mitgeladen werden, welche den Mehrverbrauch an elektrischer Energie beim Anfahren decken (sogenannte Bufferbatterie). Der Beleuchtungsstrom wird auf jeder Nebenstation und in der Centrale durch je zwei Umformer von 100 Kilowatt Leistung hergestellt. Diese sind in der Weise konstruirt, dass auf ein und derselben Welle ein synchroner Dreiphasenmotor für 5 500 V und eine Gleichstromdynamomaschine für 500 V sitzen. Die Anwendung der synchronen Motoren wird den Beleuchtungsstrom unabhängig machen von den plötzlichen Schwankungen des Zugförderungsstromes. Die Akkumulatoren werden für eine stündliche Abgabe von 1 100 A gebaut; sie gleichen plötzliche Mehrentnahme von Strom aus, regeln den Gang der Dynamomaschinen in der Centrale und können eine gewisse Zeit die Lampen speisen, wie erwähnt. Die Hauptleitungen werden aus dreidrähtigen Kabeln bestehen, welche gut isolirt und umwickelt in die Erde oder in gemauerte Kanäle gelegt werden sollen. Der Zugförderungsstrom wird durch eine dritte Schiene geleitet, die man unter Verwendung von paraffinirten Holzunterlagen auf die Schwellenenden legen will. In der Regel wird die dritte Schiene an der Aussenseite des Gleises liegen; in den Weichen und Kreuzungen wird man sie jedoch nach Belieben auf die eine oder andere Seite, auch wohl mitten in das Gleis legen. Daher werden die Lokomotiven auch vorne und hinten je drei Schleifkontakte erhalten; ausserdem sollen sie Abnehmer für Luftleitungen bekommen, ohne welche man in den zahlreichen Endweichenstrassen des Orsaybahnhofes und auf einigen Verschiebegleisen nicht glaubt auskommen zu können. Die acht Lokomotiven, welche zunächst beschafft werden sollen, werden vier Achsen erhalten — alle Triebachsen — und nach der Bauart der Hobokenlokomotive konstruirt sein. Die Motoren wirken durch ein einfaches Zahnradvorgelege auf die Triebachsen. Jede Lokomotive soll für 500 Kilowatt gebaut sein und 40 t wiegen. Durch eine Auflast kann ihr Gewicht auf 46 t gebracht werden, was nöthig ist, um das erforderliche Adhäsionsgewicht herzustellen, einen Zug von 350 t (einschliesslich Lokomotive) auf einer Steigung von 1 : 90 in den Gang zu bringen, oder Züge von 250 t (einschliesslich Lokomotive) in 7 Minuten vom Austerlitz- nach dem Orsaybahnhofe zu befördern. Man hat ausgerechnet, dass für die Beleuchtung und den Antrieb der Maschinenanlagen im Jahre 1 720 000 Kilowattstunden gebraucht werden, der grösste stündliche Verbrauch 500 Kilowatt betragen wird. Für die Zugförderung werden jährlich 1 420 000 Kilowattstunden erforderlich sein in der Annahme, dass in 24 Stunden 150 Züge (beladen oder leer) gefahren werden. Für die 7 Minuten dauernde Fahrt vom Austerlitz- nach dem Orsaybahnhofe, wenn sie ohne Aufenthalt auf einer Zwischenstation gemacht wird, rechnet man 27 Wattstunden für 1 tkm (Lokomotive eingerechnet). Ein mittelschwerer Zug von 200 t (ein-

schliesslich Lokomotive) wird 650 Kilowatt beim Anziehen und 250 Kilowatt in voller Fahrt gebrauchen. Die Herstellungskosten der Centrale, der Hauptleitung, der Nebenstationen, der Zugförderungsleitung und der acht Lokomotiven sind zu rund 2 500 000 ℳ. veranschlagt.

Die Anlage soll Ende 1899 dem Betriebe übergeben werden. Ueber die Bewährung derselben, wie über den weiteren Verlauf der in dieser Abhandlung sonst erwähnten Versuche hoffen wir später berichten zu können.

Aus dem württembergischen Abgeordnetenhause.

Aus der Verhandlung der Abgeordnetenkammer über den in Nr. 20 S. 328 d. Ztg. veröffentlichten Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau und für ausserordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstaltenverwaltung in der Finanzperiode 1899/1900, geben wir nachstehende Mittheilungen von allgemeinerem Interesse. Es werden insgesammt gefordert 20 803 100 ℳ., davon für den Bau von Staatsbahnen 5 770 000 ℳ, als Staatsbeitrag für den Bau einer Nebenbahn 268 100 ℳ, für den Bau von zweiten Gleisen 4 500 000 ℳ, für Erweiterungen und Verbesserungen an den im Betriebe befindlichen Bahnen 5 765 000 ℳ, für Erbauung von weiteren Familienwohnungen für Unterbedienstete der Verkehrsanstalten in Stuttgart 500 000 ℳ, als Fonds zu Grunderwerbungen der Eisenbahnverwaltung für Rechnung noch nicht verabschiedeter Bauten 500 000 ℳ, für Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials 3 500 000 ℳ. Der Berichterstatter der volkswirthschaftlichen Kommission der Kammer, Abg. Stockmeyer, hob hervor, es habe sich die Kommission der Ueberzeugung nicht verschliessen können, dass die Bewilligung der geforderten Summe eine absolute Nothwendigkeit sei. Die Forderung für Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials sei sehr bescheiden und es gehöre keine grosse Sehergabe dazu, um vorauszusagen, dass für diese Zwecke bald wieder eine Vorlage zu gewärtigen sei. Das Bestreben der Verwaltung, weitgehende Fürsorge für die Unterbediensteten und die Arbeiten der Verkehrsanstalten durch Errichtung von weiteren Wohngebäuden zu bethätigen, könne nur gutgeheissen werden. Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht, bestätigt die Annahme, dass bald wieder eine Exigenz für Fahrbetriebsmittel an die Stände werde gebracht werden. Die Generaldirektion der Staatseisenbahnen glaube mit Sicherheit annehmen zu können, dass bis zum Sommer 1900 wenigstens 6 000 000 ℳ. zur Beschaffung von Betriebsmitteln zu verausgaben sein werden. Er theilt mit, dass die württembergische Strecke der Bodenseegürtelbahn (Friedrichshafen-Lindau) im Monat August voraussichtlich in Betrieb genommen werden könne. Den Klagen wegen zu langsamen Baues früher bewilligter Nebenbahnen hält der Ministerpräsident entgegen, dass es hauptsächlich der Mangel an technischem Personal sei, welcher die Erklärung dafür abgeben müsse, dass mit dem Bau noch nicht weiter vorgeschritten worden ist. Trotz der Erhöhung der Bezüge dieses Personals bekomme man es nicht in der erforderlichen Anzahl. Wenn der Berichterstatter meine, die Verwaltung solle eben höher gehen auf das Dreifache usw., wenn die Erhöhung der Tagegelder der zu gewinnenden Techniker auf das Doppelte nicht hinreiche, so bemerke er, dass man doch auch an die Konsequenzen denken müsse, wie man dann die angestellten Techniker besolden solle? Was solle dann mit den anderen Staatsbeamten geschehen? Man könne die Techniker allein nicht so stellen, dass die übrigen lediglich an ihnen hinaufzusehen und sich zu bescheiden haben mit einem erheblich niedrigeren Gehalt. Diese Dinge stehen in einem gewissen Zusammenhange mit der ganzen Gehaltsordnung der Staatsbeamten und er könne sich deswegen auch jetzt noch nicht damit einverstanden erklären, dass man um jeden Preis Techniker gewinnen müsse, damit eine Bahn ein halbes Jahr oder mehr früher fertig werde, als man ursprünglich glauben konnte. Der Abg. Sachs stimmt dem zu; es gehe zu weit wegen eines vorübergehenden Bedürfnisses jeden Preis für technisches Personal zu zahlen. Man sei verpflichtet, auch auf die finanziellen Kräfte des Landes Rücksicht zu nehmen. Der sozialdemokratische Abg. Kloss bringt zur Sprache, dass unter den Arbeitern für den Bau des zweiten Gleises Plochingen-Tübingen die Italiener so sehr überwiegen. Es wäre doch Aufgabe der Regierung, dafür Sorge zu tragen, dass die württembergischen Arbeiter Gelegenheit haben bei diesen Bauten etwas zu verdienen. Bei dem Bahnbau Blaufelden-Gerabronn-Langenburg seien es meist Polen. Der Grund, warum so wenig Württemberger verwendet werden, sei darin zu finden, weil die Löhne so gering seien, dass zwar die Italiener, nicht aber die Deutschen, welche grössere Ansprüche stellen, dabei auskommen können. Man könnte beim Abschlusse der Akkorde darauf sehen, dass hierin eine Aenderung Platz greife. Abg. Henning (Volkspartei) bemerkt, es sei da, wo die Industrie blühe, schwer Arbeiter für den Eisenbahnbau wie für die Landwirthschaft zu bekommen. Da herrsche immer ein Arbeitermangel und es sei nicht zu vermeiden, dass Italiener eingestellt werden. Die Löhne seien auf einer Höhe, dass jeder, auch der deutsche Arbeiter dabei bestehen könne und das habe er noch nie gehört, dass deutsche Arbeiter abgewiesen worden wären wegen der Italiener. Wenn diese nicht wären, würde der Bau sehr lange anstehen. Direktor von Fuchs, Vorstand der Bauabtheilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, bemerkt, die Italiener seien fleissige Arbeiter, er halte es, so wie die Arbeiterverhältnisse liegen, kaum für thunlich, den Unternehmern Vorschriften in der von Kloss gewünschten Richtung zu machen, die Arbeiten blieben eben dann liegen und der Präsident der Generaldirektion von Balz fügt hinzu, dass zwar eine Einwirkung auf die Akkordanten bezüglich der Auswahl unter den Arbeitern rechtlich möglich, dass aber soviel sicher sei: ohne Zuziehung von fremden Arbeitern wäre die Ausführung der Arbeiten in manchen Fällen einfach unmöglich, in anderen würde sie verzögert. Wo die Konkurrenz der Industrie nicht so mächtig sei, werden vorzugsweise deutsche Arbeiter verwendet, besonders solche aus der Umgegend. Würde ein Unternehmer durch Herabdrückung der Löhne fremde Arbeiter herbeiziehen, auch da wo heimische Arbeiter sich bewerben, so würde die Eisenbahnverwaltung sich veranlasst sehen, der Frage näher zu treten. Der Abg. Aldinger (deutsche Partei) bemerkt gegen Kloss — als ein Mann, der an der Spitze eines landwirthschaftlichen Betriebes zu stehen das zweifelhafte Glück habe — gegenwärtig könne jeder, der arbeiten wolle, Arbeit finden, denn die Arbeit werde mit Gold aufgewogen. Im Interesse der Steuerzahler müsse die Regierung auch dafür sorgen und der Landtag mit ihr, dass die Bahnen möglichst billig gebaut werden.

Auf die Bemerkung eines Abgeordneten hinsichtlich langsichtiger Bestellungen von Betriebsmitteln erwidert Präsident von Balz, es sei nicht die Absicht der Verwaltung, auf lange Zeit hinaus Bestellungen zu machen. Bestellt werden soll, nur was in nächster Zeit nothwendig ist. Man müsse hier vorsichtig sein, die Verwaltung habe übrigens bei Kohlen und Schienen mit längeren Lieferfristen gute Erfahrungen gemacht. Dem Wunsch nach Güterwagen mit 15 t Tragkraft werde Beachtung geschenkt werden. Die Erfahrungen mit den in jüngster Zeit beschafften Lokomotiven seien durchaus günstig. Was die Motorwagen betreffe, so habe der Daimler-, aber auch der Serpolletwagen ganz befriedigt. Allerdings verursache letzterer erhebliche Unterhaltungskosten, aber selbst wenn man diese einrechne, sei der Gesammtaufwand nicht höher als bei dem Daimlermotor, weil der Betriebsaufwand ausserordentlich gering sei. Es betrug der Betriebsaufwand für das Nutzkilometer 1897 beim Daimlermotor 21,16 ₰, beim Serpolletwagen 23 ₰, 1898 beim Daimler 18,30 ₰, beim Serpollet 21,21 ₰, dabei sei aber die Leistungsfähigkeit des Dampfwagens um 50 % grösser als die des Daimlermotors, folglich sei das Resultat durchaus günstig. An dem ursprünglich beschafften Wagen musste allerdings eine grössere Anzahl Verbesserungen vorgenommen werden, dieselben haben sich aber bewährt. Ziehe man die Ersparniss gegenüber einer Lokomotive in Betracht, so amortisire sich dieser Wagen in zwei Jahren. Das sei ein sehr günstiges Ergebniss. Ein zweiter Wagen sei bestellt und zwar bei der Maschinenfabrik Esslingen. Es bleibe immer noch ein Versuch, aber ein sehr interessanter und wichtiger und wenn es gelinge, den Unterhaltungsaufwand etwas herabzudrücken, werde das ein Betriebsmittel sein, das weitere Verbreitung finden werde. Der Daimlermotor habe sich für seinen Zweck ebenfalls bewährt. Dagegen sei der Akkumulatorwagen ein ziemlich theures Fahrzeug, abgesehen von der

Schwierigkeit der Unterhaltung. Der Wagen sei noch nicht abgenommen, er gehöre noch der Fabrik. Die kleinere Lokomotive aus der Maschinenfabrik Heilbronn habe sehr günstige Erfahrungen geliefert, sie erfordere einen Betriebsaufwand von nur 20 ₰ für das Nutzkilometer.

Die sämmtlichen Anträge der Regierung wurden genehmigt mit Ausnahme der für ein Kanzleigebäude der Generaldirektion in Stuttgart geforderten zweiten Rate von 300 000 ℳ. Diese Ablehnung erfolgte, weil die Kammer mit dem vorgeschlagenen Platz nicht einverstanden war. Es wurde aber der Regierung die Geneigtheit ausgesprochen, den erforderlichen Betrag für Erstellung eines Kanzleigebäudes auf einem anderen, geeigneteren Platze zu bewilligen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zugverspätungen.** Der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die in den Monaten Januar bis März d. J. auf den grösseren deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen ist folgendes zu entnehmen:

Anzahl der in Vergleichung gezogenen Bahngebiete	46
deren Gesammtlänge Ende März d. J.	40 885 km
davon zweigleisig	15 094 „
Befördert wurden:	
Schnellzüge	79 536
Personenzüge	768 754
gemischte Züge	369 131

Geleistet wurden:

	im ganzen	im Tagesdurchschnit	auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahrsdurchschnitt
Zugkilometer	54 045 923	600 510	1 322

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet:

	im ganzen	gegen das Vorjahr
Züge	5 019	— 503
und zwar durch:		
Abwarten verspäteter Anschlusszüge	2 757	— 374
Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst	2 262	— 129
Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf: 1 000 000 Zugkm	42	— 4
Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug	3 486	— 864

— Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten **Nachweisung** der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat März d. J. vorgekommenen **Betriebsunfälle** waren zu verzeichnen:

		davon bei Personenzügen
Entgleisungen auf freier Bahn	15	4
in Stationen	17	3
Zusammenstösse auf freier Bahn	—	—
in Stationen	10	—
sonstige Vorkommnisse	161	—
zusammen	203	7

Die Betriebslänge betrug 41 038 km, an Zugkilometern wurden geleistet 32 317 647, so dass je ein Unfall auf 202 km Betriebslänge oder auf 159 200 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden:

	getödtet	verletzt
Reisende	3	7
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst	39	72
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte usw. im Dienst	1	2
fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	21	15
zusammen	64	96

— In Preussen hat es in gewissen Kreisen Verwunderung erregt, dass die **Sekundärbahnvorlage** im Abgeordnetenhause noch nicht eingebracht worden ist, und vielfach hatte man den Grund hiervon auf angebliche Aenderungen der Auffassung der preussischen Staatsregierung in Bezug auf den Bau von Nebenbahnen und die Förderung von Kleinbahnen zurückgeführt, wonach nur solche Bahnen gebaut und unterstützt werden sollen, welche eine volle Rente für das Anlagekapital versprechen. Diese Annahme entspricht, wie die „Berl. Polit. Nachr.“ ausführen, den Thatsachen nicht. Es sei keinerlei Aenderung in der Stellung der Staatsregierung in Bezug auf den Bau von Nebenbahnen und die Förderung von Kleinbahnen eingetreten. Die Verzögerung der Einbringung des Nebenbahngesetzes rühre lediglich daher, dass einige Bahnprojekte, deren Aufnahme in die Vorlage dringend erwünscht schien, nicht früher zum Abschluss gebracht werden konnten und dass es zweckmässig erschien, eher die Einbringung der Vorlage um etwas hinauszuschieben, als auf die Aufnahme dieser wichtigen und dringlichen Bahnanlagen für das laufende Jahr zu verzichten.

— **Berathung der Mittellandkanalvorlage.** Nach Erledigung der technischen Fragen erörterte die Kanalkommission des preussischen Abgeordnetenhauses die Rentabilität des Mittellandkanals. Graf Limburg-Stirum meinte, je mehr das Kanalnetz ausgedehnt werde, um so mehr müssten die Eisenbahnfrachten herabgesetzt werden; er bezweifelte, dass eine Entlastung der Eisenbahnen eintreten und der Kanalbau zu einer Verminderung des Beamtenheeres führen werde. Abg. Schmieding führte aus: Wenn die Rückwirkung des Kanals für die Eisenbahnen eine solche sein würde, wie die Kanalgegner annehmen, würde auch er gegen den Kanal sein. Auch er sei der Ansicht, dass die Einnahmen aus den Eisenbahnen vermehrt werden müssten. Dieses Resultat werde aber leichter erreicht werden, wenn der Kanal den Eisenbahnen als Bundesgenosse zur Seite treten würde. Es führe zu schlimmen Konsequenzen, werde der Eisenbahnapparat zu sehr gesteigert. Der Rhein beweise, dass Kanäle nicht geeignet sind, den Eisenbahnen zu schaden. Wenn es in der Kanalvorlage heisse, dass der Eisenbahn durch den Kanal im ersten Jahre 53 Millionen entzogen werden, so sei diese Angabe seiner Meinung nach unrichtig, sie erkläre sich aus dem Bestreben der Vorlage, möglichst objektiv zu sein. Die für die nächsten zehn Jahre im Eisenbahnbetrieb herausgerechnete Roheinnahme sei nur möglich bei Vermehrung des werbenden Kapitals. In den nächsten zwei bis drei Jahrzehnten werde man eine Milliarde für Kanäle und zwei Milliarden für Eisenbahnen ausgeben. Minister Thielen erachtete die Auffassung des Grafen Limburg-Stirum, dass Kanäle keine Ueberschüsse erzielen könnten und in Konsequenz davon die Eisenbahnen die Tarife heruntersetzen müssten, wodurch ein Ausfall im Staatshaushalt entstehen würde, für unzutreffend. Nur der Vordersatz sei richtig, nicht der Nachsatz. Der Minister wies auf die Rheinschifffahrt hin, dieselbe habe die Eisenbahnen nicht veranlasst, ihre Tarife herabzusetzen. Ebenso sei es beim Main- und beim Oder-Spreekanal. Wir würden uns nicht veranlasst sehen, nach Fertigstellung des Kanals mit den Eisenbahntarifen herunterzugehen. Der Kanal werde allerdings einen Theil des Verkehres von den Eisenbahnen an sich ziehen, der Ausfall werde aber zweifellos eingeholt werden. Minister Thielen legte ferner zahlenmässig dar, dass die Unterhaltungs- und Betriebskosten von Eisenbahnen weit höhere Aufwendungen des Staates erfordern würden als der Bau des Kanals. Der Einfluss der Kanäle werde den Ausbau der Eisenbahnen nicht beschränken. Allerdings werde wohl allmählich eine etwas andere Gestaltung unseres Eisenbahnnetzes eintreten. Er stimme dem Grafen Limburg-Stirum darin bei, dass es nöthig sein werde, eine Reihe von Zubringern an den Kanal zu bauen; einen Nachtheil könne er nicht darin erblicken. Bei den Eisenbahnen werde eine Verminderung der Ausgaben eintreten. Andererseits werde aber den Eisenbahnen ein erheblicher Mehrverkehr erwachsen. Durch neue Verkehrsstrassen werde der Verkehr gehoben, von dem voraussichtlich die eine Hälfte der neuen Wasserstrasse, die andere der Eisenbahn zufallen werde. Minister Dr. von Miquel äusserte: Bei den Eisenbahnen seien vielfach die Rentabilitätsaussichten viel ungünstiger. Er habe in diesen Tagen mit dem Eisenbahnminister endgültig die diesjährige Sekundärbahnvorlage festgestellt, in welche eine ganze Reihe von Eisenbahnen aufgenommen sei,

welche nicht entfernt die Rentabilität wie der Kanal in Aussicht stellen. Rentire er sich nicht, so sei die Gefahr des Verlustes an den Eisenbahneinnahmen um so geringer; rentire sich der Kanal, so sei das Risiko des Staates gleich Null. Handelsminister Brefeld erklärte: Die wirthschaftlichen Verschiebungen, die mit dem Kanalbau verbunden seien, würden bedauert und sollten nach Möglichkeit gemildert werden. Wolle man aber dieselbe im Sinne des Vorredners auffassen, so werde allgemeine Stagnation eintreten. Ein Niedergang unserer Finanzwirthschaft werde nicht eintreten; man sehe das am Rhein und an der Elbe, obgleich diese Ströme sogar abgabenfrei seien. Richtig sei, dass der Bau des Rhein-Elbekanals einen Theil des bis jetzt von der Eisenbahn vermittelten Verkehres auf dem Kanal sichern werde. Das sei aber von vornherein in Aussicht genommen worden. Auch der Bau einer neuen Eisenbahn lasse die Rente der konkurrenzirten Eisenbahn heruntergehen. Durch Wegnahme der schweren Massen von den Eisenbahnen werde erst eine rationelle Entwickelung des Eisenbahnwesens möglich. Die Betriebsgefahren würden sich infolge des Kanals vermindern. Trotz des kolossalen Rückganges der Eisenbahnfrachten habe sich die Rente der Eisenbahnen nicht verringert. Die Ziele unserer Eisenbahnpolitik würden durch den Kanal nicht in Frage gestellt werden, denn sie bezweckten in letzter Reihe nicht finanziellen Gewinn, sondern die Hebung der wirthschaftlichen Leistungsfähigkeit des Landes. Schliesslich hob Minister Thielen noch hervor, dass der Staat in den letzten vier Jahren für Sekundärbahnen ein Kapital von 279 000 000 ℳ. ausgegeben habe, also weit mehr, als für den Kanal aufgewendet werden solle, und das ohne Garantie und ohne den allgemeinen volkswirthschaftlichen Nutzen, welchen der Kanal biete.

Darauf trat die Kommission in die Berathung über die Kompensationsforderungen ein, zu denen die Regierung sich bekanntlich ablehnend verhält. Erörtert werden sollen insbesondere die Kompensationsforderungen Oberschlesiens, Siegens, des Halle'schen Bezirkes und des Saargebietes.

— Im weiteren Verlauf ihrer Berathungen erörterte die Kanalkommission des preussischen Abgeordnetenhauses den **Werth des Mittellandkanals für die Landesvertheidigung.** Als Vertreter der Regierung hatte sich Kriegsminister von Gossler mit drei Offizieren vom Generalstabe eingefunden.

In Beantwortung einer Anfrage räumte Kriegsminister von Gossler zwar ein, dass im deutsch-französischen Kriege die Wasserstrassen für Sendungen nach Frankreich hin nicht benutzt worden seien, führte indessen diesen Umstand auf den Mangel einer einheitlichen Organisation zurück. Eine bessere Ausnutzung der Wasserstrassen wäre sehr vortheilhaft gewesen, da auf den Eisenbahnen eine Menge Getreide verfaulen musste. Auch hätte bei Benutzung des Rhein-Marnekanals die Belagerung von Paris einige Monate früher beginnen können. Man habe aus den Fehlern gelernt und eine neue Organisation geschaffen. Der Generalstab habe sich eingehend mit der Frage in jahrelangem Studium beschäftigt und die Gesichtspunkte für die militärische Benutzung der Wasserstrassen in einem Werke zusammengestellt. Es seien den Etappeninspektionen Bauinspektionen zugetheilt worden, die im wesentlichen die Aufgabe haben, die Wasserstrassen im Rücken der Armee in Betrieb zu nehmen. Man werde bestrebt sein, im nächsten Kriege vollen Nutzen aus den Wasserstrassen zu ziehen. Natürlich seien die Eisenbahnen für die Heeresergänzung wie für den Aufmarsch der Truppen unentbehrlich und die Benutzung der Eisenbahnen sei durch die Vervollkommnung des Bahnnetzes gegenüber 1870/71 in hohem Maasse gesteigert worden. Für den Truppentransport könnten die Kanäle nicht in Frage kommen, aber eine Reihe von Kriegsbedürfnissen sei auf die Benutzung der Wasserstrassen angewiesen. Die Wasserstrassen würden eine nothwendige Ergänzung der Eisenbahnen sein. Das grossartigste Beispiel für die Benutzung der Wasserstrassen im Kriegsfalle sei der Feldzug der Engländer im Sudan. Für den Transport von Kranken und Verwundeten seien die Wasserstrassen geradezu unentbehrlich. Auch könne der Transport von Munition und Belagerungsmaterial sehr gut durch die Wasserstrassen bewirkt werden. Frankreich habe nach dem Kriege in dem Bau von Kanälen gerade im Interesse der Landesvertheidigung grosses geleistet.

Auf Grund von Aktenstücken, die er verlas, hob Oberst Budde vom Generalstabe hervor, dass die Eisenbahnen im Kriege von 1870/71 vielfach versagt hätten. Vor allem müsse man für die Regelmässigkeit des Transports sorgen, was die Eisenbahnen bei dem täglichen Wechsel der Bewegungen im Kriege nicht immer leisten könnten. Im Generalstabe seien genaue Pläne über die Benutzung der Wasserstrassen ausgearbeitet worden. Zum Schluss erinnert Oberst Budde daran, dass 1883 Feldmarschall Graf Moltke auf den militärischen Nutzen einer Verbindung der Wasserstrassen hingewiesen habe und gab im Auftrage des Chefs des Generalstabes die Erklärung ab, dass, wenn der Kanal gebaut würde, die Landesvertheidigung davon grossen Nutzen haben würde.

Minister Thielen bestätigte auf Grund eigener Erfahrungen als einstiger Direktor der linksrheinischen Bahn die Mittheilungen über die Unzulänglichkeit der Eisenbahnen während des Krieges von 1870/71.

Von dem Abg. Stengel war zu bedenken gegeben worden, ob nicht durch Zerstörung der Schleusenanlagen und der Wasserversorgung des Kanals leicht dessen Benutzbarkeit für militärische Zwecke lahm gelegt werden könnte. Wie Minister Thielen hervorhob, hat der Kanal vom Rhein bis zur Elbe nur sieben Schleusen, die leicht zu schützen sind. Darauf erklärte Minister von Gossler, dass die Kanäle weniger zerstörbar sind als die Eisenbahnen. Zwar meinte der Abg. Schwarze, dass hinsichtlich ihrer Zerstörungsfähigkeit beide Verkehrsmittel ganz gleich ständen, doch Oberst Budde betonte, dass die Eisenbahnen im Kriege an vielen Stellen, die Wasserstrassen aber nur an wenigen Stellen, die leicht bewacht werden könnten, zerstörbar seien. Die Eisenbahnen müssten durch Wasserstrassen ergänzt werden, um einen regelmässigen Transport sicher zu stellen. Der Kanal würde während des Krieges eine hohe wirthschaftliche Bedeutung haben.

Nichtsdestoweniger wurden von den Kanalgegnern mit Rücksicht auf ihre wirthschaftlichen Bedenken die Vortheile, die der Kanal der Landesvertheidigung biete, nicht als erheblich und nicht als entscheidend angesehen. Graf Limburg-Stirum gestand zu, dass der Kanal eine gewisse Bequemlichkeit für die Landesvertheidigung biete, meinte aber, dass er durchschlagende Bedeutung für den Kriegsschauplatz im Osten oder Westen nicht habe. Nach der Auffassung des Abg. Stengel müsse man sich noch immer fragen, ob die grossen Mittel, die der Kanalbau erfordert, nicht vom militärischen Standpunkte aus besser zu verwenden wären, wenn die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn erhöht werde.

Im Hinblick auf die militärische Bedeutung des Kanals wurde nebenbei auch die Frage erörtert, ob nicht das Reich zu den Kosten heranzuziehen sei. Minister Dr. von Miquel glaubte nicht, dass es gelingen werde, das Reich heranzuziehen. Die Hauptbedeutung des Kanals liege auf wirthschaftlichem Gebiete, wenn der Kanal auch eine hohe militärische Bedeutung habe. Auch wenn das Reich zahle, so würden doch von vornherein drei Fünftel auf Preussen fallen.

— **Allgemeine Lokal- und Strassenbahngesellschaft in Berlin.** Nach dem Geschäftsbericht für 1898 betragen die Betriebseinnahmen 3 301 294 ℳ. (1897 2 728 029 ℳ.), der Ertrag aus Effekten, an Dividenden und Zinsen 416 852 (255 637) ℳ., der gesammte Rohgewinn 3 742 707 (3 011 592) ℳ. Nach Kürzung aller Unkosten einschliesslich Zinsen mit insgesammt 2 439 785 ℳ. sowie Ueberweisung von 170 000 (195 000) ℳ. an das Erneuerungskonto und nach Abschreibung von 105 000 (101 000) ℳ. auf den Bahnkörper verbleibt ein Reingewinn von 1 027 922 (717 315) ℳ., wovon 10 000 ℳ. (wie 1897) dem Unterstützungsfonds und 955 000 (667 500) ℳ. als Dividende vertheilt werden, wobei die alten Aktien 10 % (wie 1897) erhalten, die neuen, vom 30. Juni 1898 vollberechtigten 70 ℳ.

— Nach dem Geschäftsberichte der **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn** hat sich sowohl der Personen- wie auch der Güterverkehr im abgelaufenen Betriebsjahre weiter günstig entwickelt. Der Personenverkehr einschliesslich der Gepäckbeförderung erbrachte mit Nebenerträgnissen 219 716 ℳ. (208 775 ℳ. im Vorjahre). Im Güterverkehre wurden befördert 434 524 (408 926) t, die aus demselben erzielten Einnahmen stellten sich auf 735 145 (682 015) ℳ., an Wagenmiethen wurden vereinnahmt 112 930 (118 900) ℳ. Der von den Betriebseinnahmen einschliesslich des Uebertrages aus dem Vorjahre von 4 442 ℳ. nach Bestreitung der Betriebsausgaben und nach Deckung der zur Verzinsung und Tilgung der Anleihen und zu Rücklagen in die Fonds erforderlichen Beträge verbleibende Ueberschuss beziffert sich auf 276 980 ℳ. gegen 271 045 ℳ. im Vorjahre. Von diesem sind in Abzug zu bringen zu statutenmässigen Tantiemen an Aufsichtsrath und Direktion 13 626 ℳ., zur preussischen Eisenbahnsteuer zurückzustellen 10 000 ℳ., zu sonstigen Zwecken 1 800 ℳ. Die hiernach verbleibenden 251 554 ℳ. beantragt der Vorstand derart zu verwenden, dass 212 500 ℳ. = 6,25 (6) % als Dividende ausgeschüttet, der aussergewöhnliche Erneuerungsfonds mit 25 000 ℳ. dotirt und 14 054 ℳ. auf neue Rechnung vorgetragen werden sollen.

— Dem Eisenbahnkomitee Fischach wurde vom zuständigen Staatsministerium die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten für eine **Lokalbahn von Gessertshausen nach Markt Wald** auf die Dauer des laufenden Jahres — unter gleichzeitiger Gestattung der Uebertragung der Projektirungsarbeiten an die Lokalbahnaktiengesellschaft in München — ertheilt.

— **Deutsch-rumänische Bahnverbindung.** Zu der neuen Eisenbahnverbindung Berlin-Bukarest-Constanza-Konstantinopel schreibt die „K. Z.“:

„Seit dem 1. Mai ist es den deutschen Reisenden zweimal in der Woche ermöglicht, in direkter 50- bis 52 stündiger Fahrt, also weit schneller als mit dem Pariser Orient-Expresszuge, von der Reichshauptstadt aus Konstantinopel zu erreichen. Freilich fehlt dieser neuen Verbindung zur Zeit noch der volle Luxus der durchgehenden D-Züge. Einstweilen wird erst auf der Hauptstrecke ein direkter Wagen I. und II. Klasse sowie auf der Strecke Krakau-Czernowitz ein Schlafwagen und durch Rumänien ein Speisewagen mitgeführt. Aber diese Einrichtungen werden fürs erste auch vollkommen genügen, die Reisenden und den Verkehr an die neue schnelle Verbindung zu gewöhnen. In Jahresfrist werden die erforderlichen D-Züge fertiggestellt sein, sodass dann äusserlich die Schnellzugsverbindung mit den übrigen Expresslinien auf gleicher Stufe stehen wird. Mit ganz besonderer Genugthuung begrüssen wir es, dass unsere Reichspostverwaltung es ermöglicht hat, dass schon vom ersten Beginn an deutsche Postbeamte die Post bis nach Bukarest und nach Konstantinopel begleiten; schon diese Thatsache allein verbürgt eine grosse Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Dienstes. Auch diese neue Linie beweist ebenso wie das grosse transatlantische Kabelunternehmen, mit welch weit vorausschauendem Blick und mit welcher Thatkraft unsere Reichsverwaltung den Bedürfnissen des deutschen Weltverkehres gerecht wird. Namentlich für den Osten der preussischen Monarchie und insbesondere für Schlesien bietet diese neue Schnellzugslinie eine ungewöhnliche Erleichterung und Förderung. Führt sie doch durch weite, vielverheissende und kräftig emporblühende Gebiete, durch Galizien sowohl wie durch ganz Rumänien, die für den Absatz der Erzeugnisse des östlichen, namentlich des schlesischen Gewerbefleisses von der grössten Bedeutung sein werden. Aber diese Bedeutung endigt noch nicht mit dem Ausgangspunkt der neuen Linie, mit Constanza oder mit Konstantinopel. Von dort aus bietet sich reiche Gelegenheit, in Kleinasien, in Aegypten, weithin im Orient neue wirthschaftliche Anknüpfungspunkte zu suchen und auch auf diesem Weltmarkte zu zeigen, wie sehr die deutsche Industrie an Güte wie an Billigkeit ihrer Erzeugnisse und an Gediegenheit ihrer Leistungen den Industrien aller anderen Länder wohl gewachsen, vielfach auch überlegen ist. Schlesien hat vor Jahrhunderten einen blühenden Orienthandel geführt; jetzt ist abermals die Zeit gekommen, wo es die längst verlassenen Pfade wieder aufnehmen und mit aller Thatkraft sowie mit bester Aussicht auf Erfolg im fernen Osten neue Quellen des Wohlstandes und des Reichthums sich erschliessen kann. Wer die wirthschaftliche Entwickelung insbesondere des Königreiches Rumänien seit der Thronbesteigung und unter der stetigen Förderung des Königs Karl verfolgt hat, wer beobachtet hat, welch weitgehende Opfer das Land gebracht, welche grossartigen Bauten es ausgeführt hat, um zu einer innigen und vortheilhaften Verbindung mit dem grossen europäischen Verkehr zu gelangen, der wird keinen Zweifel haben, dass hier reiche Gelegenheit zu wechselseitigem lohnenden Güteraustausch gegeben ist. Die neue Schnellzugsverbindung wird es unseren unternehmenden Kaufleuten wesentlich erleichtern, sich rechtzeitig an Ort und Stelle zu unterrichten, mit weiser Vorsicht persönliche Anknüpfungspunkte zu suchen und die Kreditwürdigkeit der einzelnen im voraus zu prüfen, um alsdann auf Grund solcher persönlichen Anschauungen und zuverlässigen Erkundigungen über die Handelsbedürfnisse und Geschäftsgebräuche um so festeren Boden in diesen reichgesegneten und eine glückliche Zukunft verheissenden Gebieten zu fassen. Wir zweifeln nicht, dass der jetzige Anfang schnell sich bewähren und in stetiger gediegener Entwickelung von reichem Erfolge gekrönt werden wird.“

— Im **Eisenbahnverein zu Danzig,** welcher am 6. d. Mts. einen zahlreich besuchten Vortragsabend für seine Mitglieder und deren Angehörige sowie eingeladene Gäste veranstaltet hatte, hielt nach einer Begrüssungsrede des Vorsitzenden, Regierungsraths Menzel, der Eisenbahndirektionspräsident Thomé einen etwa $1^1/_2$ stündigen Vortrag über „Die Bedeutung des gegenwärtig im preussischen Landtage zur Berathung stehenden Gesetzentwurfes, betreffend den Bau eines Schifffahrtskanals vom Rhein bis zur Elbe.“ Von der Entstehung der Wasser-(Verkehrs-)strassen in der frühesten Zeit ausgehend, sprach Redner über die angelegten Kanäle im östlichen, mittleren und westlichen Deutschland sowie in Frankreich und erörterte dann unter Bezugnahme auf die sowohl von dem früheren als auch von dem jetzigen Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegten Denkschriften und an der Hand einer aufgehängten Wandkarte sowie eines zusammengetragenen reichen Materials das Projekt des zu erbauenden Rhein-Elbekanals. Die gegen den Bau dieses Kanals geltend gemachten Bedenken und insbesondere die baulichen Schwierigkeiten desselben wurden von dem Redner erläutert, welcher sich hierbei dahin ausliess, man müsse in allen diesen Fragen den sorgfältigen Erhebungen der Techniker Vertrauen schenken. Redner machte alsdann über die Höhe der veranschlagten Baukosten und deren Vertheilung auf den Staat und die in Frage kommenden Interessenten (Provinzen, Kreise, Städte usw.), die Kosten der Betriebsunterhaltung des Kanals und die Einnahmen aus der Anlage desselben, sowie insbesondere auch über den durch die Kanalanlage zu gewärtigenden Ausfall in den Einnahmen der Eisenbahnverwaltung ausführlichere Mittheilungen. Ueber die Nothwendigkeit der Erbauung des Kanals, die Vortheile, welche die Anlage zur Folge haben müsste und schliesslich auch ihre Bedeutung in militärischer Hinsicht, verbreitete sich Redner in ausführlicher Weise, indem er u. a. nachzuweisen suchte, dass die Staatseisenbahnen bei fortschreitender Entwickelung des Verkehres, namentlich im rheinisch-westfälischen Industriebezirk, für die Dauer nicht mehr imstande sein würden, denselben bewältigen zu können. Redner widerlegte auch die von Seiten der Landwirthschaft gehegten Befürchtungen, dass ihr durch die Kanalanlage wesentliche Nachtheile zugefügt werden könnten und betonte in seinem Schlusswort, dass kein geringerer als Seine Majestät der Deutsche Kaiser der unermüdlichste und beredetste Verfechter dieses grossen nationalen, weitausschauenden und segensreichen Unternehmens sei und man hoffen dürfe, dass unter seinem Banner die Kanalvorlage siegen werde. Reicher Beifall lohnte den Vortragenden für seine hochinteressanten und äusserst lehrreichen Ausführungen. An den Vortrag schloss sich ein gemüthliches Beisammensein.

— Nach der deutschen Handelsstatistik hat der **Aussenhandel Deutschlands in Lokomotiven und Lokomobilen** sich in der Zeit von 1880—1898 etwa verdoppelt.

Jahr	Einfuhr		Ausfuhr	
	t	Millionen Mark	t	Millionen Mark
1890	2 721	2,9	5 117	5,6
1891	3 240	3,4	4 174	5,2
1892	4 533	4,5	4 778	5,4
1893	1 788	1,8	4 507	5,0
1894	2 538	2,4	5 686	6,0
1895	2 003	1,6	7 988	8,4
1896	2 030	1,6	15 081	13,9
1897	3 038	2,4	13 245	12,6
1898	4 462	3,6	10 438	9,9

Die Steigerung der Ausfuhr im Jahre 1896 wurde durch grosse Käufe von Lokomotiven für Russland verursacht, welche die Ausfuhr dahin allein gegen 1895 um ziemlich 7 000 t hoben.

Der Werth für die Tonne Lokomotiven usw. ist seit 1890 nicht unbeträchtlich gesunken und zwar in der Einfuhr von 1 050 auf 800 ℳ, also um 23,8 %, in der Ausfuhr von 1 100 auf 950 ℳ, also um 13,6 %.

Im Jahre 1898 wurden

aus Grossbritannien . .	3 862 t	aus den Vereinigt. Staaten	180 t
„ Belgien	245 „	„ anderen Ländern . .	166 „

Lokomotiven und Lokomobilen eingeführt, dagegen lieferte Deutschland

nach Russland	2 809 t	nach der Schweiz	484 t
„ Dänemark	2 391 „	„ Rumänien	471 „
„ Oesterr.-Ungarn .	888 „	„ der Türkei	363 „
„ Niederl.-Indien .	831 „	„ Belgien	331 „

kleinere Mengen nach Transvaal, Italien, den Niederlanden, Frankreich, Spanien, Bulgarien, Japan, Brasilien usw.

In Eisenbahnwagen, Tendern, Draisinen und sonstigen Wagen für Schienenwege belief sich die Einfuhr 1898 auf 791 Stück im Werthe von 2 000 000 ℳ, die Ausfuhr dagegen auf 8 961 Stück im Werthe von 4 900 000 ℳ.

— **Personalnachrichten.** Dem Regierungs- und Baurath Lehmann in Berlin ist die Stelle des Vorstandes des technischen Eisenbahnbüreaus im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten verliehen worden.

Der grossherzoglich hessische Eisenbahnmaschineninspektor Heuer, Vorstand der Werkstätteninspektion in Mainz, ist zum grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektor mit dem Range der Regierungsräthe ernannt worden.

Der Erbauer der Berliner Stadt- und Ringbahn, Ober-Bau- und Geheimer Regierungsrath Ernst Dircksen in Erfurt, ist am 11. d. Mts. im fast vollendeten 68. Lebensjahre verstorben. Mit ihm ist einer der genialsten Eisenbahningenieure aus einem thaten- und erfolgreichen Leben abberufen worden. Dircksen hat in Berlin studirt, das er gern seine zweite Heimath nannte. Beim Bau der grossen Dirschauer Brücke fand er die erste Gelegenheit, den Nachweis für seine aussergewöhnliche Begabung zu erbringen. Die hier erweiterten praktischen Kenntnisse verwerthete er dann später beim Bau der Kölner Rheinbrücke. Seine ersten **Bahnhofsbauten führte er in Frankfurt a/O. aus**

und ward dann Betriebsinspektor an oberschlesischen Eisenbahnen. 1867/70 baute er die Berliner Ringbahn, dann wurde er zu den Fahnen einberufen, und zwar als Chef der ersten Eisenbahnabtheilung. Während des deutsch-französischen Feldzuges erhielt er vom Hauptquartier aus den Befehl, „sofort“ eine Verbindungsbahn von Remilly nach Pont-à-Mousson auszuführen, welcher Aufgabe er sich unter den schwierigsten Verhältnissen mit grosser Umsicht entledigte. Nachdem er dann noch einige Jahre bei Bahnbauten im Bezirk der bergisch-märkischen Eisenbahn gewirkt, wurde er 1874 nach Berlin berufen, um das Projekt der Berliner Stadtbahn auszuarbeiten und zur Ausführung zu bringen. Diese Aufgabe hat Dircksen in glänzender Weise gelöst; denn noch heute gilt sein Werk, das nicht weniger als 67 000 000 ℳ erforderte, sowohl in Bezug auf die Gesammtanordnung wie in der Einzeldurchbildung in der gesammten technischen Welt als mustergültig. Diesem grossartigen Erfolge hatte er auch seine spätere Berufung nach Köln zu verdanken, woselbst der damalige Oberbaurath Dircksen, von 1882 ab, den Centralbahnhof sowie die Kölner Stadtbahn schuf. Im Jahre 1890 wurde der Verstorbene zur Eisenbahndirektion Erfurt versetzt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Anzeigen über Unfälle auf Strassenbahnen.** Ein vor kurzem verlautbarter Erlass des Eisenbahnministeriums an die Verwaltungen aller Strassenbahnen regelt den Vorgang bei Erstattung der Anzeigen über Unfälle und aussergewöhnliche Ereignisse beim Betriebe. Der Erlass trifft in theilweiser Abänderung früherer Anordnungen folgende Bestimmungen: 1. Jeder Unfall und jedes aussergewöhnliche Ereigniss beim Betriebe von Strassenbahnen ist von der nächsten exekutiven Dienststelle a) an Orten, in denen die Handhabung der Lokalpolizei landesfürstlichen Polizeibehörden übertragen ist, dieser landesfürstlichen Polizeibehörde für den Umfang des Polizeirayons; b) an allen anderen Orten aber sowohl der Ortspolizei, als auch der zuständigen politischen Behörde unverweilt anzuzeigen, gleichviel, ob hierbei ein Sicherheitsorgan (Wachmann, Gendarm usw.) intervenirt hat oder nicht. Sind, wie in Städten mit eigenen Statuten, die Agenden der Polizei- und der politischen Behörde vereinigt, so ist nur eine Anzeige zu erstatten. 2. Ergibt sich anlässlich eines Unfalles bezw. aussergewöhnlichen Ereignisses der Verdacht einer strafbaren Handlung, so wird im Falle a) seitens der Polizeibehörde, im Falle b) seitens der politischen Behörde nach den bestehenden Vorschriften die Anzeige an das zuständige Gericht bezw. an die Staatsanwaltschaft erstattet. 3. Unbeschadet der nach den vorstehenden Bestimmnngen festgestellten Anzeigepflicht hat das Fahrpersonal von jedem Unfalle oder sonstigem aussergewöhnlichen Ereignisse nach Zulässigkeit der diesem Personal obliegenden dienstlichen Funktionen und der sonstigen Umstände sofort dem nächsten Sicherheitsorgan (Wachmann, Gendarm usw.) entweder selbst mündliche Meldung zu machen oder dafür Vorsorge zu treffen, dass diese Meldung durch andere Personen gemacht werde. 4. Die den Verwaltungen der Strassenbahnen auferlegte Verpflichtung zur Erstattung von Anzeigen über Unfälle und aussergewöhnliche Ereignisse an die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen und an das Eisenbahnministerium liegt den Strassenbahnverwaltungen blos hinsichtlich jener Linien ob, die mit mechanischen Motoren betrieben werden, nicht aber rücksichtlich der Linien mit Pferdebetrieb.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Monate März d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 9 364 671 Personen und 8 265 760 t Güter befördert. Die Gesammteinnahme betrug 22 489 949 fl., d. i. für das Kilometer 1 231 fl. Im gleichen Monate 1898 belief sich die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 7 912 185 Personen und 8 074 206 t Güter auf 22 359 625 fl., oder für das Kilometer 1 279 fl., daher resultirt für den Monat März d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 3,8 %.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die dreimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 18 268 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 17 485 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer und die erwähnte Periode 1899 auf 3 399 fl., gegen 3 495 fl. im Vorjahre, d. i. um 96 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1899 auf 13 596 fl., gegen 13 980 fl. im Vorjahre, d. i. um 384 fl., mithin um 2,7 % ungünstiger.

Eine Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im ersten Vierteljahr 1899 weisen gegen den gleichen Zeitraum 1898 die nachstehenden Hauptbahnen auf:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	18,9 %
Graz-Köflacher Eisenbahn	7,5 „
Eisenbahn Wien-Aspang	5,4 „
Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	4,9 %
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien)	3,5 „
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	2,3 „
k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1,9 „
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	1,6 „

Eine Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im ersten Vierteljahr 1899 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1898 bei folgenden Hauptbahnen:

Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B	0,3 %
Böhmische Nordbahn	1,0 „
österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	1,8 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1,8 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	2,3 „
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	2,9 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	3,1 „
österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	7,8 „
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	18,4 „

— Die **Einnahmen der Privatbahnen im April d. J.** weisen gegen den gleichen Monat des Vorjahres im allgemeinen keine sehr erheblichen Differenzen auf. Die Einnahmen stellten sich im einzelnen wie folgt:

	April 1899 gegen 1898		seit Jahresbeginn 1899 gegen 1898	
	Gulden			
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	2 843 228	— 057 186	12 010 170	— 271 226
Südbahn	3 893 267	+ 47 702	14 610 275	+ 545 149
österr.-ungar. St.-E.-G.	2 080 979	+ 27 600	7 875 997	+ 221 420
österr. Nordwestbahn garantirte Linie	868 585	— 53 221	3 239 751	— 237 751
Ergänzungsnetz	546 685	+ 18 311	2 115 048	— 9 534
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	281 092	— 10 183	1 129 187	+ 3 357
Buschtêhrader Bahn A-Linie	271 660	+ 800	1 090 626	— 13 800
B-Linie	525 380	+ 5 600	2 091 684	+ 1 300
Aussig-Teplitzer Bahn	1 560 906	+ 4 823	2 016 145	— 27 806
Böhmische Nordbahn	345 988	— 13 233	1 349 224	— 16 706

— Die **Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt**, von welcher die Theilstrecke Neudek-Platten bereits im Vorjahre für den Gesammtverkehr, ferner die Theilstrecke Platten-Johanngeorgenstadt am 1. April d. J. für den beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet wurde, wird am 15. d. Mts. vollständig dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Die zollamtliche Revision der Güter im böhmisch-sächsischen Grenzverkehre wird in Johanngeorgenstadt vorgenommen.

— Die Regierung hat, wie gemeldet wird, die von der **Dux-Bodenbacher Bahn** angesuchte Statutenänderung, welche sich auf die **Kapitalsvermehrung** der Gesellschaft bezog, genehmigt. In der vorjährigen Generalversammlung der Dux-Bodenbacher Bahn wurde der Ankauf des vormals den Wondraczek'schen Erben gehörigen, seither in das Eigenthum einer Bankengruppe übergegangenen Kohlenbesitzes im Falkenauer Reviere zum Gesammtkostenbetrage von 2 025 000 fl. prinzipiell genehmigt. Zur Durchführung dieser Transaktion wurde vorbehaltlich der Zustimmung der Regierung beschlossen, das derzeitige Stammaktienkapital durch Ausgabe von 9 800 Stück neuen Aktien à 200 fl. um den Betrag von 1 960 000 fl. zu erhöhen. Dieser Aktienbetrag soll zum Zwecke der Hingabe an Zahlungsstatt al pari für den gleichen Theil des Kaufschillings verwendet werden. Da nunmehr die Statutenänderung seitens der Regierung genehmigt wurde, sind alle Formalien erfüllt, um die Transaktion vollziehen zu können. Den Aktionären wird das Recht zum Bezuge der Hälfte der neuen Aktienemission in der Art eingeräumt werden, dass auf je vier Stück der bisherigen Stammaktien oder 200 fl. Nennwerth eine neue Stammaktie à 200 fl. oder 400 Kr. zum Kurse von 230 bezogen werden kann. Ebenso wird auch die Zusammenlegung der bisherigen Stammaktien nunmehr erfolgen können.

— **Fahrscheinhefte für Reisen mit Unterbrechungen nach Kärnthen und Tirol.** Eine neue Gattung von Fahrscheinheften wird vom 1. Juni d. J. an in den Stationen Wien-Südbahnhof und Wien-Westbahnhof zur Ausgabe gelangen. Es sind dies sogenannte „Fahrscheinhefte für Reisen mit Unterbrechungen“, welche für die Fahrt von Wien nach wichtigeren Kärnthener und Tiroler Stationen lauten und hinsichtlich der Gültigkeitsdauer, der freien Wahl des zu benutzenden Bahnweges und namentlich bezüglich des Rechtes auf Fahrtunterbrechungen besonders günstige Bestimmungen enthalten. Die Gültigkeitsdauer

beträgt 90 Tage, wobei jedoch Hefte, welche in der Zeit vom 1. Mai bis 31. Juli gelöst werden, ausnahmsweise bis 31. Oktober desselben Jahres gültig sind. Die Fahrscheinhefte berechtigen nach freier Wahl zur Benutzung verschiedener, im Tarife näher bezeichneter Bahnwege bei der Hin- und bei der Rückfahrt. So kann beispielsweise auf Grund eines nach Bozen-Gries lautenden Fahrscheinheftes sowohl bei der Hin- als Rückreise nach Belieben einer der folgenden Bahnwege benutzt werden: a) Südbahn über Graz-Marburg-Villach; b) Südbahn-Staatsbahnen über Leoben-St. Michael-Villach; c) Staatsbahnen Südbahn über Amstetten-Villach; d) Staatsbahnen-Südbahn über Amstetten-Selzthal oder Linz-Salzburg-Wörgl. Fahrtunterbrechungen sind mit diesen Heften in beliebiger Anzahl und auf beliebige Dauer gestattet, und zwar in den Anfangs- und Endstationen der in den Heften enthaltenen Fahrscheine (beispielsweise in Leoben, Amstetten, Villach usw.) ohne weiteres, in den übrigen Zwischenstationen gegen Einholung der Bestätigung bei dem diensthabenden Beamten sofort nach dem Verlassen des Zuges. Die Hefte berechtigen zur Benutzung aller fahrplanmässigen Personen- und Schnellzüge mit Ausnahme der Expresszüge, welche nur mit Heften I. Klasse und nur gegen Entrichtung von Zuschlagsgebühren benützt werden dürfen. Solche Hefte werden für den Verkehr von Wien-Südbahnhof und Wien-Westbahnhof nach den Stationen Spittal a. D., Ober-Drauburg, Lienz, Toblach, Bruneck, Franzensfeste, Bozen-Gries, Trient, Ala und Gossensass und zurück, ferner von Wien-Südbahnhof nach Innsbruck und nach Kufstein und zurück ausgegeben werden. Die Preise dieser Fahrscheinhefte sind um ein Geringes höher gehalten, als die Preise der dreissigtägigen Rückfahrkarten.

— **Nordböhmische Transversalbahn.** Der Stadtrath von Teplitz hat unter Hinweis auf den bisherigen Mangel einer entschiedenen Kundgebung der Reichenberger Handelskammer zu Gunsten der Trasse Reichstadt-Gabel der nordböhmischen Transversalbahn einstimmig beschlossen, die genannte Kammer zu ersuchen, bei der Trassenrevision mit aller Bestimmtheit für diese Trasse einzutreten und die Interessen des Teplitzer und Reichenberger Industriebezirkes nicht jenen der Stadt Niemes hintanzusetzen.

— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Die allgemeine deutsche Kreditanstalt in Leipzig übernahm im Verein mit der österreichischen Kreditanstalt und der österreichischen Bodenkreditanstalt in Wien von der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft einen weiteren Theilbetrag von 10 000 000 ℳ. ihrer 3,5 % Prioritäten, welche am 15. Mai d. J. zum Kurse von 94,75 % zur öffentlichen Zeichnung gelangten.

— **Oesterreichischer Lloyd.** Die Rechnungsabschlüsse für das Jahr 1898 sind soeben zur Versendung gelangt. Die Betriebsrechnung stellt sich wie folgt dar. Einnahmen: Ergebniss der Fahrten abzüglich der Prämien an Assekuranzkammern und Frachtantheilen fremder Gesellschaften, Frachtvergütungen und Storni 10 240 619 (+ 1 150 827) fl. mit dem Staatsbeitrag für vertragsmässige Fahrten 2 910 000 fl., der Vergütung der Suezkanaltaxen 667 280 (+ 123 398) fl. und sonstigen Erträgnissen ergeben sich an Einnahmen zusammen 14 961 442 (+ 1 439 930) fl. Unter den Ausgaben sind jene für Brennstoff mit 4 463 521 fl. um 797 198 fl. höher als im Vorjahre. Diese namhafte Ausgabensteigerung für Brennstoff erklärt sich zum Theil aus einem grösseren Kohlenverbrauche infolge Inbetriebsetzung grosser Dampfer, hauptsächlich aber als Folge der Kohlenvertheuerung in England, wodurch allein über 500 000 fl. mehr verausgabt wurden, als im Vorjahre, ohne nennenswerthe Aenderung im verbrauchten Kohlenquantum. Dagegen ist in der Verwendung inländischer Kohle eine Zunahme von 149 661 t auf 441 381 t zu konstatiren. In den Leistungen an Steuern und Gebühren ist gegen das Vorjahr eine Verminderung um 47 763 fl., von 291 049 fl. im Jahre 1897 auf 243 286 fl. im letzten Jahre zu verzeichnen. Der gesammte verfügbare Reingewinn beträgt 514 287 (+ 111 893) fl., wovon 20 fl. für die Aktie (gegen 16 fl. im Vorjahre) als Dividende vertheilt werden soll.

— Der Geschäftsbericht der Administration der **Donaudampfschifffahrtsgesellschaft** für das Jahr 1898 konstatirt zunächst, dass sich der Verkehr des Jahres 1898 ziemlich lebhaft gestaltete, wiewohl die ausgesprochene Missernte Ungarns im Jahre 1897 sich speziell im ungarischen Getreideverkehre ausserordentlich fühlbar machte und auch die an die ungarische Ernte geknüpften Erwartungen nur in bescheidenstem Maasse erfüllt wurden. Der Mangel an Weizen in Ungarn veranlasste jedoch einen sehr regen Import von der unteren Donau, welcher theilweisen Ersatz für den geringen ungarischen Verkehr bot. Vom Ende das Monats Juli angefangen war auf allen Betriebsstrecken ein kontinuirliches Fallen der Wasserstände zu verzeichnen und hielt das hierdurch verursachte Niederwasser mit Tiefständen, wie sie bisher nur in den ungünstigsten Schifffahrtszeiten beobachtet wurden, fast ununterbrochen bis zum Schifffahrtsschlusse an. Diese Kalamität machte sich insbesondere am Eisernen Thor geltend, woselbst der Verkehr am 13. September vollständig eingestellt werden musste und erst anfangs Oktober, nach Eröffnung des Schifffahrtskanals, wieder aufgenommen werden konnte.

Die Freigebung des Kanals für den allgemeinen Verkehr ermöglichte, wenn auch im beschränkten Maasse, allerdings die Durchfahrt durch das „Eiserne Thor“ bei einem Wasserstande, bei welchem sonst der Verkehr gänzlich ruhen musste. Der Geschäftsbericht weist, ohne diesen Vortheil zu verkennen, auf die Schwierigkeiten hin, mit denen der Schifffahrtsbetrieb im Kanale infolge der enormen Strömung, ober- und unterhalb des Kanales aber derzeit deshalb noch verbunden ist, weil durch die Regulirungsarbeiten die angestrebte Fahrtiefe bisher weitaus nicht erreicht wurde. Die Donaudampfschifffahrtsgesellschaft war daher genöthigt, nach wie vor einen Leichterdienst zu unterhalten; sie erlitt trotz aller Vorsicht in der Kataraktenstrecke mehrere bedeutende Havarien und die Kosten der Bergpassage durch das „Eiserne Thor“ haben sich wesentlich erhöht! Unter diesen Umständen ist gewiss der Wunsch berechtigt, dass der durch den Kanal am „Eisernen Thor“ der Schifffahrt gebotene Vortheil nicht durch zu hohe Abgaben für die Benutzung illusorisch gemacht wird.

Die Gesammtleistung im Frachtenverkehre betrug 1 023 007 225 tkm und war um 10,9 % grösser als im Jahre 1897. Was den Personenverkehr anbelangt, so war er in den ausschlaggebenden Monaten August und September durch das Niederwasser erheblich beeinträchtigt.

Laut der Betriebsrechnung des Schifffahrtsdienstes betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehre 1 220 224 (— 73 076,92) fl., die Einnahmen aus dem Güterverkehr 8 494 250 (— 35 170,63) fl., die sonstigen Einnahmen 633 450 (+ 193 563) fl., zusammen 10 347 925 (+ 85 315) fl., während die Betriebsausgaben 8 156 005 (119 304) fl., die Werthabschreibungen 1 513 030 (+ 23 191) fl., zusammen 9 669 936 (— 96 112) fl. erforderten, so dass das Reinerträgniss sich auf 677 988 (+ 181 428) fl. beziffert. Hiervon kommen in Abzug die auf den Schifffahrtsdienst entfallende Quote der Beiträge zum Pensionsfonds mit 405 912 (— 4 193) fl. und der Uebertrag auf General-Gewinn- und Verlustkonto mit 272 076 (+ 185 621) fl.

Die Mohacs-Fünfkirchener Bahn lieferte ein Erträgniss von 427 126 fl., die Fünfkirchener Kohlenwerke ein solches von 583 403 fl. Das gesammte verfügbare Reinerträgniss beziffert sich auf 931 680 (+ 62 741) fl., wovon nach dem Antrage der Verwaltung eine Dividende von 16 fl. für die Aktie (gegen 15 fl. im Vorjahre) zur Vertheilung gelangen soll.

Auf die von der Staatsverwaltung erhaltenen unverzinslichen Zuschüsse von 2 000 000 fl. hat die Gesellschaft bisher 532 843 fl. zurückgezahlt; für das Jahr 1898 kommen 133 235 fl. zur Rückzahlung.

— **Projektirter Bau einer Brücke über die Donau zwischen Baja und Báttaszék für Eisenbahn- und allgemeinen Verkehr.** Die ungarische Regierung hat die Vornahme der technischen Vorarbeiten für den Bau dieser Donaubrücke angeordnet. Die Brücke wird nach Herstellung der Gleisanschlüsse die beiden Hauptnetze der ungarischen Staatsbahnen dies- und jenseits der Donau verbinden. Zwischen den Donaubrücken in Budapest und jenen in Neusatz und Peterwardein befindet sich auf einer 279 km langen Uferstrecke keine sonstige stabile Brücke, wodurch jeder Transversalverkehr in dieser Hauptrichtung ausgeschlossen ist, welcher derzeit einzig und allein durch den Dampftrajekt zwischen den Stationen Gombos-Bogojevac und Erdőd der Linie (Grosswardein)-Eszék-Villány, und auch dort nur an einem excentrisch liegenden Punkte, vermittelt wird. Diese an und für sich und insbesondere bei niedrigem Wasserstande der Donau einen nur beschränkten Verkehr zu vermitteln geeignete Stromübersetzung wird ausserdem alljährlich zur Winterszeit, und zuweilen während unberechenbar langen Intervallen, durch Eisrinnen unterbrochen. Der Bau der 175 km langen Uferstrecke zwischen Budapest und Baja und der 101 km oberhalb Neusalz liegenden Baja-Báttaszéker Brücke ist von besonderer Bedeutung für die Verproviantirung der getreidearmen Gebiete der westlichen Alpenländer. Die Baukosten der Brücke werden bedeutend sein, da die Donau zwischen Baja und Báttaszék zwischen flach verlaufenden Ufern fliesst, die Brücke daher im Interesse der Schifffahrt entsprechend hoch gestellt werden muss und auch hohe und zu beiden Seiten mit ins Land reichende Zufahrtsdämme herzustellen sind, die zur Ermöglichung des Abflusses von Inundationswässern mit einer entsprechenden Anzahl von Durchlässen versehen werden.

— Die **Transporteinnahmen der ungarischen Bahnen** stellten sich im März d. J. im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im März 1899 fl.	1898 fl.
ungarische Staatsbahnen	7 554 300	7 187 039
Südbahn (ungarische Linien)	595 201	560 756
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. . . .	66 780	58 984
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linie)	483 452	480 615
Mohács-Fünfkirchener E.	41 374	58 476
Fünfkirchen-Bárcser E.	44 500	40 189
Hauptbahnen zusammen	8 785 607	8 386 059
Lokalbahnen „	1 175 802	1 139 159
insgesammt	9 961 409	9 525 218

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Monat März 9 170,9 (1898 9 166,8) km und diejenige der Lokalbahnen 7 445,2 (1898 6 812,0) km, zusammen somit 16 616,1 (1898 15 978,8) km.

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 27 016 386 (1898 26 186 970) fl. Dieselbe ist demnach gegen das Vorjahr um rund 829 000 fl. höher, wobei die Vergrösserung des Netzes um 637,3 km zu berücksichtigen ist. Von der Mehreinnahme entfallen auf den Personenverkehr der Hauptbahnen rund 83 000 fl., auf den Güterverkehr der Hauptbahnen rund 629 000 fl., auf die Lokalbahnen rund 117 000 fl.

Luxemburg.

— Der Geschäftsbericht der **Prinz Heinrichbahn** für 1898 stellt fest, dass die Lage des Unternehmens, insofern der Bahnbetrieb in Betracht kommt, ungefähr die gleiche wie im Vorjahre geblieben ist. Die Einnahmen aus diesem Betriebe sind gegen das Vorjahr um 36 584 Frcs. und die Ausgaben um 37 580 Francs gestiegen, was für 1898 im Schlussergebniss 995 Frcs. weniger ausmacht. Das Gesammtergebniss war aber durch Nebenerträge und namentlich die Verrechnungen mit anderen Eisenbahnverwaltungen bezüglich gegenseitiger Verwendung des rollenden Materials gebessert. Der letztere Posten ist mit 150 836 Frcs. in die Bilanz eingestellt gegen 8 165 Frcs. im Vorjahre. Er rührt hauptsächlich von den mit Roheisen nach Deutschland laufenden Wagen her. Der Reingewinn aus sämmtlichen Einnahmen stellt sich auf 1 949 833 Frcs. und wird wie folgt vertheilt: Dividende für die Antheilseigner 1 725 000 (1 575 000) Frcs., Rücklage 116 905 (83 948) Frcs., Gewinnantheile 39 027 (40 000) Frcs.; auf neue Rechnung werden 68 900 Frcs. vorgetragen. Die Dividende beträgt 23 Frcs. auf den Antheil gegen 21 Frcs. im Vorjahre. Die Reineinnahme vertheilt sich folgendermaassen unter die einzelnen Linien: Erzgrubenlinie 1 645 359 Francs, Attertlinie 282 686 Frcs., Sauerlinie 45 080 Frcs. Die Wiltzer Linie ergibt einen Verlust von 23 317 Frcs. Die Reineinnahme aus dem Bahnbetriebe beträgt 1 949 808 Frcs. gegen 1 950 803 Frcs. im Vorjahre.

Vereinsausland.

— Die **Jungfraubahngesellschaft** ist nunmehr in das Handelsregister eingetragen worden zum Zwecke des Baues und Betriebes einer Zahnradeisenbahn mit elektrischem Betrieb von der kleinen Scheidegg über Eiger und Mönch und durch das Jungfraujoch auf den Gipfel der Jungfrau auf Grundlage der bezüglichen Konzession. Das Aktienkapital beträgt 2 000 000 Frcs. Nach dem Ableben des Herrn Ad. Guyer-Zeller wurde Herr Edmund Hegner-Meyer in Zürich zum Präsidenten des Verwaltungsrathes gewählt.

— Die italienische Südbahn wird mit Beginn ihres Sommerfahrplanes, d. i. mit 1. Juni, den **Nord-Südexpresszug** auf der Strecke Verona-Mailand einstellen. Am 30. d. Mts. wird die letzte Abfahrt von Mailand nach Verona und am 31. d. Mts. die letzte Fahrt von Verona nach Mailand stattfinden. Die Wiederaufnahme der Verbindung bis Mailand ist für 1. November d. J. in Aussicht gestellt.

— **Die Ausnutzung der Wasserfälle in Italien** erweitert sich von Tag zu Tag und die Armuth des Landes an Kohle thut der Entwickelung der italienischen Industrie keine Einbusse mehr, seit die Wasserfälle ihre Energie mittelst elektrischer Uebertragung in den Dienst der Technik stellen. In den letzten sieben Jahren sind nach einer Mittheilung des Patent- und technischen Büreaus von Richard Lüders in Görlitz mehr als 1 000 Konzessionen für Ausnutzung der verschiedenen Wasserfälle ertheilt und über 125 000 PS wurden zur Umwandelung in Licht und Kraft in Benutzung genommen. Neuerdings ist die Regierung in der Ertheilung von Konzessionen zurückhaltender geworden, weil sie die Ausnutzung dieser Wasserkräfte in weiterem Umfange für den Betrieb von Staatsbahnen in Erwägung gezogen hat.

— **Ein Wettbewerb um Entwürfe zur Umgestaltung der Personenbahnhofsanlagen in Kopenhagen** ist auf Beschluss der dänischen Regierung und des dänischen Reichstages soeben ausgeschrieben worden. Die Entwürfe sind vor dem 15. November d. J. einzureichen. Drei Preise von 10 000, 6 000 und 4 000 Kronen sind ausgesetzt. Das Programm kann durch die „Statsbaneanlaegene“, Reventlowsgade 10 in Kopenhagen V, bezogen werden, wo auch Pläne und sonstige Unterlagen des Wettbewerbes gegen Hinterlegung von 50 Kr. zu haben sind.

— Am 10. d. Mts. begab sich der König von Schweden nach Trelleborg um zum ersten Male die **neue Kontinentalroute Sassnitz-Trelleborg** zu befahren und die neue Vollbahn Malmö-Kontinenten, zwischen Malmö und Trelleborg einzuweihen, welche den grossen Verkehrsweg zwischen Schweden und dem Kontinent vervollständigt. Zum Empfange waren die Minister, die Behörden sowie die Vertreter der betheiligten Verkehrsinstitute Schwedens, Deutschlands und Dänemarks anwesend, als Vertreter des deutschen Reichspostamts Unterstaatssekretär Fritsch und Direktor Sydow. Der Bürgermeister von Trelleborg hielt eine Ansprache, in welcher er die Initiative des Königs bei der Errichtung des neuen Verkehrsweges hervorhob. Der König erwiderte mit einem Hoch auf Trelleborg, das jetzt im frischen Grün prange, was ein Symbol des Emporblühens Trelleborgs sein möge. Nachmittags erfolgte die feierliche Einweihung der Bahn auf dem Trelleborger Bahnhofe. Der König legte in einer Rede die Bedeutung der Bahn für den Verkehr zwischen Skandinavien und dem Kontinent dar und dankte den Leitern des Unternehmens sowie den Mitarbeitern an demselben. Unter den Klängen der Musik setzte sich der Einweihungszug nach Malmö in Bewegung.

— **Englands und Nordamerikas Konkurrenz im Lokomotiv- und Brückenbau.** Seit der Vergebung der Atbarabrücke im Sudan an eine nordamerikanische statt an eine englische Firma wird in England die nordamerikanische Konkurrenz im Lokomotiven- und Brückenbau lebhaft erörtert. Es ist richtig, schreibt man dazu den „Berl. N. Nachr.“, dass die englische Eisenbahnindustrie in der amerikanischen einen Konkurrenten wachsender Betriebsamkeit zu fürchten hat. Um das durch einige Beispiele zu belegen, so hat allein eine grosse Firma in Philadelphia (Baldwin Lokomotive Works), die beiläufig kürzlich den Auftrag zur Lieferung von 12 Brücken für die sibirische Eisenbahn erhalten hat, gegenwärtig nicht weniger als 70 Lokomotiven für englische Eisenbahngesellschaften in Arbeit: 30 für die Midland, 20 für die Great Northern und 20 für die Great Central Railway. Dieselbe Firma hat ausserdem z. Zt. 45 Lokomotiven für indische und 71 für chinesische Bahnen in Arbeit. Hervorragende englische Eisenindustrielle haben behauptet, dass die übernommenen Aufträge die thatsächliche Leistungsfähigkeit der amerikanischen Firma übersteigen würden. Diese Hoffnung hat sich jedoch als trügerisch erwiesen; denn unbefangenen englischen Berichten aus Philadelphia zufolge stellt die Firma Baldwin gegenwärtig drei Lokomotiven täglich fertig. Das ist mehr, als zur Erhaltung ihrer Engagements erforderlich ist. Die Wichtigkeit der amerikanischen Konkurrenz für die englische Produktion in diesem Industriezweig ist also nicht zu unterschätzen. Immerhin wäre es sehr übertrieben, sich den englischen Lokomotivbau, namentlich auch was den Export anlangt, als im Niedergang befindlich vorzustellen. Das geht aus einer soeben veröffentlichten amtlichen Statistik hervor, wonach der Werth der exportirten englischen Lokomotiven während des letzten Monats 174 704 £ gegen 132 916 £ im selben Zeitraum des Jahres 1897 betrug.

— Ueber einen **Streik der Signalleute auf der „Gross-Indischen Peninsular Eisenbahn“** wird unter dem 6. d. Mts. aus Bombay gemeldet: Wir stehen vor den ersten Zeichen einer organisirten, sozialistisch beeinflussten Arbeiterbewegung unter den Eingeborenen. Sie trägt zwei besonders charakteristische Merkmale: den Ausschluss aller europäischen Elemente, so dass von einer „Verführung“ der Inder keine Rede sein kann, und die Leitung der ganzen Bewegung durch die traditionell leitende Kaste des Landes, die Brahminen. Man darf dabei nur nicht an Priester dieser Kaste denken; es handelt sich in dem vorliegenden Falle um an der „Gross-Indischen Peninsular Eisenbahn“ als Signalleute angestellte Mitglieder der Kaste, welche gerade deshalb in den Ausstand eintraten, weil sie nicht dulden wollen, dass dieses „ehrenvolle Amt“ Nichtbrahminen anvertraut

werde. Ebenso weigern sie sich, unter dem Befehl anderer Inder zu stehen, welche nicht einer vornehmeren Kaste angehören. Das wäre alles natürlich und trüge wenig von dem eigentlichen Charakter unserer modernen Arbeiterbewegung an sich, aber die Aufständischen haben gleichzeitig nicht nur ein ganz sozialistisches Programm aufgestellt, sondern auch im übrigen ihren weissen Genossen nachgeahmt. Sie stellten plötzlich und ohne jede vorherige Warnung folgendes „Mindestprogramm" auf und forderten dessen Annahme seitens der Direktion „innerhalb 48 Stunden": „Achtstundentag — alljährlich vier Wochen Ferien, während deren das Gehalt voll auszuzahlen ist, freie Arbeiterwohnungen, errichtet und ausgestattet an der Hand der neuesten Erfindungen und den Gesetzen der Hygiene, Abschaffung der gegenwärtigen Qualifikationsprüfungen, jährlich progressiv steigende Gehälter unabhängig von der Leistung der einzelnen nach der Art der Gagen der britischen Offiziere — und Freipässe II. Klasse auf allen Bahnlinien (sie erhalten gegenwärtig solche III. Klasse). Die Leute warteten, bis der europäische Postzug durch war, weil sie die öffentliche Meinung Europas für sich gewinnen wollten, wie sie erklärten. Dann traten sie in den Ausstand. Die kleineren Stationen wurden sämmtlich geschlossen, auf den Centralstationen die Streiker durch Europäer ersetzt, soweit das möglich war, aber der Dienst dürfte doch erheblich leiden. Polizei und Militär halten alle Stationen besetzt. Da die Regierung den Ausstand als ein politisches Komplott der Brahminen ansieht, hat sie der Eisenbahnverwaltung nicht nur Militär zur Bewachung der Linien und Stationen, sondern auch zum Ersatz der Streikenden zur Verfügung gestellt.

— **Eisenbahnbau in Schantung.** Nach dem Reisebericht, den der Direktor des „Nordd. Lloyd", Dr. Wiegand, über seinen jüngsten Besuch in Kiautschou erstattet hat, ist beabsichtigt, den Bau der zunächst projektirten Bahn Tsintau-Tsinanfu schon in allernächster Zeit zu beginnen, und zwar auf der 110 km langen Strecke Kiautschou-Weihsien, welche keine besonderen Terrainschwierigkeiten bietet, nur die Ueberbrückung einzelner Flussläufe erfordert und innerhalb dreier Jahre zu einer Verbindung der zunächst gelegenen Kohlenfelder mit der Kiautschoubucht ausgebaut sein wird. Die 40 km lange Strecke Tsintau-Kiautschou, deren Bau die Ueberwindung grösserer Schwierigkeiten fordert und bei der zunächst eine zeitraubende Vermessung nothwendig ist, hofft man trotz des späteren Beginnes der eigentlichen Bauarbeiten ebenfalls in dem genannten Zeitraume fertig zu stellen, so dass Ende 1901 die Verbindung der Kohlenminen von Weihsien nach Tsintau gesichert erscheint. Bis zu diesem Zeitpunkt dürften aber auch die bereits in Angriff genommenen Hafenbauten soweit fertiggestellt sein, dass ein unmittelbarer Umschlagsverkehr vom Schiff zur Bahn und umgekehrt stattfinden kann. In weiteren zwei Baujahren soll die Verlängerung der Bahn von Weihsien in der Richtung nach Tschingtschou nach der Hauptstadt Tsinanfu mit der seitlichen Abzweigung nach den Kohlenfeldern von Poschan fertiggestellt werden, so dass nach fünf Jahren wahrscheinlich über 500 km einer geschlossenen Bahnanlage in Betrieb gesetzt sind — voraussichtlich eine der längsten und nutzbringendsten Strecken, die bis dahin in China beendet sein wird.

Die weiter geplante Eisenbahn zieht sich von Tsinanfu zunächst durch die westlichen Thäler des Schantunggebirges nach Taianganfu, später am westlichen Abhang dieses Gebirges in der Richtung Yen-tschou-fu nach Yi-shien und Yi-tschou-fu und von dort in nordöstlicher Richtung parallel der Küste nach Kiautschou zurück, wo sie bei dem Flecken Tschuhungtai in die Bahn Tsingtau-Tsinanfu einmünden soll. Die weiten Landstrecken, welche sich am Nordhange des Schantunggebirges von Weihsien bis Tsinanfu hinziehen, so weit sie der Ueberschwemmungsgefahr nicht ausgesetzt sind, gehören zu den bestbebauten und dichtestbevölkerten des chinesischen Reiches. Das gesammte Gelände ist mit Dörfern dicht besät und überall ist eine gewisse Wohlhabenheit vorhanden. Zwei- bis dreimalige Ernten in jedem Jahre, von denen die erste hauptsächlich Weizen, die zweite Bohnen, Baumwolle und Erdnüsse zur Fabrikation von Erdnussöl umfassen, gewähren eine sichere Unterlage für die wirthschaftliche Existenz der Bevölkerung, deren Dichtigkeit auf etwa 140 Köpfe für das Quadratkilometer, also nicht unerheblich höher als die des Deutschen Reiches, veranschlagt wird. Die Seidenzucht, welche in dem genannten Tschingtschou-fu und in dem westlich davon gelegenen Tssetschuan sich nicht unbedeutende Märkte geschaffen hat, ist weit verbreitet. Alle diese Erzeugnisse finden bis jetzt nur schwierig Absatz, da sie, soweit sie nicht aus den westlichen Theilen auf dem Kaiserkanal Beförderung finden, auf der von Weihsien nach Tschifu, also nach dem Nordostausläufer der Halbinsel, zum Theil durch das Gebirge führenden Landstrasse befördert werden müssen, um in Tschifu zur Ausfuhr zu gelangen. Trotz dieser Erschwerung und der damit verbundenen Vertheuerung umfasste diese Ausfuhr in Tschifu im Jahre 1897 einen Werth von rund 22 000 000 ℳ. Hierdurch dürfte ein Anhaltspunkt dafür geboten sein, welchen Aufschwunges Landwirthschaft und Handel fähig sind, wenn der Bau der geplanten Bahnen erst die Abfuhrbedingungen wesentlich erleichtert haben wird.

(M. „Allgem. Ztg.")

— Zum Bau der **deutsch-englischen Bahnlinie Tientsin-Tschinkiang** schreibt die „Köln. Ztg.": Die englische Meldung, dass die Verhandlungen über eine deutsch-englische Anleihe zum Ausbau der Eisenbahnstrecke Tientsin-Tschinkiang zu einem guten Abschlusse gelangt sind, ist, soweit der formelle Abschluss in Frage steht, wohl noch etwas verfrüht, in der Sache aber scheint die volle Verständigung zwischen allen betheiligten Gruppen und damit der Ausbau dieser wichtigen Eisenbahnlinie gesichert. Dieser Fortschritt ist mit besonderer Genugthuung zu begrüssen, denn einerseits ist es sehr erfreulich, dass die beiden ausschlaggebenden Bankgruppen in China, die deutsche ostasiatische Bank und die Hongkong and Shanghai Bank sich zu einem gemeinsamen Vorgehen entschlossen haben, statt sich gegenseitig im heftigen Wettbewerb zu befehden und zu unterbieten, andererseits ist der eigenartige Weg, der gewählt worden ist, um alle Interessen unter einen Hut zu bringen, besonders glücklich und erfolgverheissend. Die wichtige Bahnlinie wird an sich eine chinesische Staatslinie werden, so dass auch China an dem raschen Bau und gutem Betrieb in erwünschter Weise interessirt wird. Aber dieses juristische Eigenthumsverhältniss wird nicht hindern, dass sowohl die englischen Interessen und Rechtsansprüche dabei in vollem Umfange gewahrt werden. Von deutschen Unternehmern wird nicht nur der Theil der Strecke gebaut und ausgeführt werden, soweit er sich durch Schantung erstreckt, sondern nördlich hinauf bis nach Tientsin, also die ganze Linie von Tientsin bis zum Hoangho bei Tsinan mit Ueberbrückung des Flusses und von dort bis nach Itschou, während die südliche Strecke von der Schantunggrenze bis nach Tschinkiang am Yantsekiang den Engländern zufällt. In Tschinkiang ist dann der wichtige Anschluss einerseits nach Schanghai und Wusung sowie andererseits nach Nanking gegeben. Die Durchführung der ganzen Linie durch Schantung hat für Deutschland um desswillen besonderes Interesse, weil dadurch die deutsche Interessensphäre der Gefahr der Absonderung entrückt und vielmehr mit dem grossen Verkehr auch auf dem Landwege in Verbindung gesetzt wird, während sie bisher nur auf den Seeweg angewiesen war. Deutscherseits wird zunächst die wichtige Strecke von Tsintau an der Kiautschoubucht ins Innere des Landes nach Tsinan in Angriff genommen werden, um die grossen Kohlen- und Mineralienschätze des Landes zu erschliessen. Diese werden dann später entweder nach der Kiautschoubucht zur Seeverfrachtung oder auf der deutsch-englischen Linie direkt nach Schanghai versandt werden können, das mit der Zeit zu einem immer mächtigeren Handelsemporium sich entwickeln wird. In dem Knotenpunkt der beiden Bahnstrecken Tsinan ist wieder der Ausgangspunkt für fernere wichtige Eisenbahnunternehmungen gegeben, um einerseits die vielgenannte grosse Eisenbahnlinie Peking-Hankau zu erreichen und andererseits namentlich die reiche Provinz Schansi aufzuschliessen. Für den Ausbau der deutsch-englischen Linie Tientsin-Tschinkiang sollen die Mittel durch die Ausgabe einer 5 % Anleihe im Betrage von 7 400 000 £, also annähernd 150 000 000 ℳ, beschafft werden. Die Anleihe würde eine chinesische Staatsanleihe werden, deren Dienst vorwiegend durch die Einnahmen der vollendeten Eisenbahnlinie gedeckt werden müsste. Die Bauzeit ist auf fünf Jahre berechnet.

— Im „Windhoeker Anzeiger" vom 16. März d. J. finden sich folgende **Eisenbahnnachrichten aus Deutsch-Südwestafrika:** Infolge starken Regens ist in der Nacht vom 1. zum 2. März d. J. das Khanrivier abgekommen und hat auf einer Strecke von 4 km die Gleise theilweise unterspült. Mit den Ausbesserungsarbeiten ist sofort begonnen worden und hoffte man die Betriebsstörung in etwa fünf Tagen beseitigen zu können. Der Gesundheitszustand der weissen Arbeiter an der Eisenbahn ist in letzter Zeit im allgemeinen gut gewesen. Dagegen sind unter den auf Station Khanrivier und der Bauspitze beschäftigten schwarzen Arbeitern zahlreiche Erkrankungen und Todesfälle vorgekommen. Neben dem Telephondienste ist jetzt auch der Telegraphenverkehr bei der Eisenbahn eingeführt worden. Der erste besondere Personenwagen ist seit einigen Wochen in die Züge eingestellt. Es ist ein offener Güterwagen, der mit zwei in der Längsrichtung aufgestellten Bänken, Gepäcknetz, Schutzdach und Seitenwänden aus Segeltuch versehen ist. Wenngleich für den Verkehr auf weitere Strecken der Wagen sich wohl nicht als sehr geeignet erweisen wird, so bedeutet seine Einstellung unter den jetzigen Verhältnissen doch eine grosse Annehmlichkeit für das reisende Publikum und einen wesentlichen Fortschritt. Der Preis einer Fahrkarte von Swakopmund nach der voraussichtlich am 1. April d. J. zu eröffnenden Station Jakalswater beträgt 10 ℳ. Mit der „Melita Bohlen" sind noch zwei Lokomotiven gekommen, deren Landung gut von statten gegangen ist.

— **Eisenbahnen in Centralafrika.** Aus Lissabon ist die Nachricht gekommen, dass die Eisenbahn von Loanda an der westafrikanischen Küste nach Ambaca jetzt vollendet ist. Somit ist wieder eine Bahnlinie von 300 km nach dem Innern des schwarzen Kontinents ausgeführt. Die Fortführung dieser Bahn bis Malanje, noch etwa 200 km weiter, ist beschlossen. Der Bau der Eisenbahn von Loanda nach Ambaca wurde schon vor zehn Jahren in Angriff genommen. Sie ist zwar von Portugal konzessionirt, aber hauptsächlich mit englischem Kapital gebaut. Damals hing das portugiesische Ost- und Westafrika noch zusammen und man ging in seinen Plänen so weit, eine Fortsetzung des Bahnbaues bis nach Tet am Sambesi ins Auge zu fassen. Heute sind diese Pläne, das mittlere Afrika mittelst Eisenbahnen zu durchqueren, fast ganz auf die Engländer übergegangen. Gerade die portugiesischen Besitzungen am indischen wie am atlantischen Ozean sind an mehreren Punkten als Anfangs- oder Endpunkt für diese Linien ins Auge gefasst. Da nach Mittheilungen englischer Zeitungen die portugiesischen Kolonien in Afrika nach dem deutsch-englischen Abkommen das Theilungsobjekt werden sollten, so haben diese Eisenbahnen auch für Deutschland ein recht naheliegendes praktisches Interesse. In Bezug auf die Eisenbahnen im mittleren Afrika ist die Karte am lehrreichsten, die die „Daily Mail" als Commercial Map of Africa vor mehreren Monaten auf Veranlassung von C. Rhodes herausgab. Daraus sieht man, dass von der portugiesischen Westküste drei Bahnen ausgehen, zunächst diejenige von Loanda nach Ambaca, dann eine solche von Benguella nach Bihe, die etwa auf 50 km fertig ist, und eine dritte, die von Mossamedes nach Huilla gehen soll. Diese ist noch nicht in Angriff genommen, doch verdient sie am meisten Beachtung, da Rhodes diese Bahn bis nach Rhodesia verlängern und mit der Linie Salisbury-Beira verbinden möchte. In diesem Falle würde der Bahnbau wohl ein viel rascheres Tempo annehmen als bei der Linie nach Ambaca. An der Ostküste Portugiesisch-Afrikas ist eine Eisenbahn von der Pembabucht nach dem Nyassa in Aussicht genommen. Dann sind auf deutsch-ostafrikanischem Gebiete drei Bahnlinien eingezeichnet, nämlich ausser den bekannten Plänen von Tanga nach dem Viktoriasee und von Dar-es-Salaam nach Udschidschi am Tanganyika, noch eine Bahn von Kilwa zum Nyassa und von dessen Nordspitze zur Südostecke des Tanganyika, wo sie mit der transkontinentalen Afrikabahn zusammenstossen würde. Diese Linie ist um so auffälliger, als in Deutschland noch von keiner Seite der Bau einer Bahn von Kilwa nach dem Nyassa und Tanganyika ernstlich ins Auge gefasst worden ist. Schon dieser kurze Ueberblick zeigt, wie der Eisenbahnbau in Centralafrika fortschreitet, die Entscheidung über Eisenbahnbauten ist für alle Kolonialstaaten eine nahe liegende und wichtige.

(„Hamb. Corresp.")

— Nach der „Frkf. Ztg." beabsichtigt Mexiko die **Tehuantepec-Eisenbahn,** welche bisher lediglich ein lokales Unternehmen war, als Transitbahn auszubauen und gleichzeitig die dazu gehörigen Häfen herzustellen.

— **Fortschritte in der Umwandelung amerikanischer Dampfbahnen auf elektrischen Betrieb.** Das neueste Beispiel dafür, wie auf Eisenbahnlinien der Dampf durch die Elektrizität verdrängt wird, bietet die Strecke Tonawanda-Lockport im Staate Newyork, über welche die „Engineering News" bemerkenswerthe Mittheilungen enthalten. Diese Strecke wird von der Eisenbahngesellschaft Buffalo-Lockport betrieben und ist Zubringerin der Eriebahn. Die Gesellschaft erwarb gleich nach ihrer Gründung im Jahre 1898 eine die Stadt Lockport berührende 8,85 km lange eingleisige Strecke und pachtete ausserdem auf 99 Jahre eine Zweigstrecke der Eriebahn zwischen Lockport und Tonawanda von 21,7 km Länge, ebenfalls eingleisig. Ferner wurden 12,1 km Bahn zwischen Buffalo und Nord-Tonawanda sowie 1,6 km in der Stadt Buffalo selbst angekauft und diese sämmtlichen Strecken von zusammen 34 km wurden für elektrischen Betrieb umgewandelt. Der Oberleitungsbetrieb wurde in Aussicht genommen. Mit Aufstellung der Maste wurde am 17. Mai 1898 begonnen und am 14. August desselben Jahres, also schon nach drei Monaten, wurde der elektrische Betrieb eröffnet.

Der Personenverkehr wird mittelst Einzelwagen, der Gütertransport mit Hilfe zweier elektrischer Lokomotiven bewerkstelligt. Im ganzen sind zehn Motorwagen der sogen. „Perfect"-Bauart in Dienst gestellt, die zwei zweiachsige Untergestelle haben. Es wurden zwei Gattungen von Wagen beschafft; die einen, nur für Reisende bestimmt, sind mit einer Abtheilung für Raucher versehen, messen 12,75 m zwischen den Buffern, 9,4 m zwischen den Kastenenden und haben Plattformen von 1,4 m Breite; die anderen sind für Reisende und Gepäck bestimmt, haben eine Länge von 9,6 m und Plattformen von gleichfalls 1,4 m Breite. Die Triebkraft eines Wagens wird geliefert von vier Motoren von zusammen 208 PS und zwei Kombinatoren. Beladen wiegen diese Wagen 20—25 t. Die von der General Electric Co. gelieferten beiden Lokomotiven wiegen je 36 t; sie haben in bekannter Weise in der Mitte den Führerstand und vor und hinter diesen Abdachungen nach den Enden hin. Die Kuppelketten sind an starken Trägern von Eichenholz befestigt, die die Plattformen abschliessen. Die Untergestelle ruhen auf elliptischen Federn; der Raddurchmesser beträgt 0,9 m, der Stern besteht aus Stahl und die Nabe aus Eisen.

Jede Lokomotive hat vier Motoren; die Zugkraft bei voller Geschwindigkeit beträgt ungefähr 17 000 kg; dabei wird ein 340 t schwerer Zug mit einer Geschwindigkeit von 24 km in der Stunde befördert. Die Motoren haben eine Leistungsfähigkeit von je 160 PS, also zusammen von 640 PS. Da die geforderte Höchstgeschwindigkeit nur gering ist, sind zwei Motoren beständig in Reihe geschaltet; der Kombinator ist mit einem Spulenausschalter versehen, der zwei Motorenkombinationen gestattet. In der ersten Stellung schaltet er die vier Motoren hinter einander, in der zweiten, der Fahrstellung, schaltet er die Motoren 1 und 3 sowie 2 und 4 in Serie; die beiden Gruppen sind dann auf Spannung geschaltet. Die Lokomotiven sind mit Stromabnehmern versehen, deren Bedienung pneumatisch erfolgt; der Lokomotivführer braucht also seinen Stand nicht zu verlassen, wenn er die Rolle an die Leitung legen oder den Stromabnehmer umlegen will. Er hat zu dem Zweck nur eine über ihm angebrachte Handhabe zu bewegen. Die übrige Ausrüstung der Lokomotive besteht aus einer Vakuumbremse, einer Glocke, einem Sandstreuer, einer Luftpumpe, einem Stromunterbrecher, einem Stromzeiger, mehreren elektrischen Lampen usw. Die hauptsächlichsten Abmessungen der Lokomotive sind:

Gesammtlänge	9,73 m
Höhe des Führerstandes über Schienenoberkante	3,65 „
Achsstand der Drehgestelle	3,95 „
Raddurchmesser	0,91 „
Gesammtgewicht der Lokomotive . .	36 t.

Die Lokomotiven sind für Züge von 300 t Gewicht — ausschliesslich Lokomotivgewicht — gebaut. Zahlreiche Versuche haben jedoch eine bedeutend grössere Leistungsfähigkeit ergeben; sie vermögen 28 beladene Wagen, also ein Gewicht von 570—700 t mit einer Geschwindigkeit von 24 km in der Stunde zu ziehen.

Der Betriebsstrom wird vom Kraftwerk der Niagarawasserfälle bezogen. Zu diesem Zwecke ist zwischen der Centrale und Tonawanda eine Abzweigung eingerichtet. Eine besondere Leitung mit Masten aus Cedernholz, die je drei Stützen mit kupfernen Leitungen tragen, führt den Strom nach einem in der Unterstation Lockport befindlichen rotirenden Umformer. In letzterer befinden sich sechs Transformatoren von 150 Kilowatt, welche die Spannung von 10 500 auf 350 Volt vermindern, sowie zwei sechspolige rotirende Umformer von 400 Kilowatt, die den Wechselstrom den Umformern zuführen und in Gleichstrom von 500 Volt umwandeln.

Die Schalttafel hat einen Abschnitt für die Hochspannung, zwei weitere Abschnitte für den Niederspannungswechselstrom, zwei für den Gleichstrom der Bahn und zwei für die Umformer.

Die Errichtung einer zweiten Unterstation in Tonawanda, die ihren Strom ebenfalls aus der Centrale des Niagarawerkes beziehen soll, ist für die allernächste Zukunft in Aussicht genommen. Es wird beabsichtigt, nach Errichtung dieser Station die Strecke in zwei Sektionen zu theilen, deren erste sich von Buffalo bis zur äussersten Stadtgrenze erstrecken und ihren Strom der Station der Eisenbahngesellschaft von Buffalo entnehmen würde; die zweite würde die Strecke von der Stadtgrenze bis Lockport — 11,263 km —, ferner die Hälfte der Strecke in der Richtung der Wasserfälle sowie die Hälfte der Linie nach Tonawanda zu umfassen und direkt mit Strom aus dem Werk der Wasserfälle gespeist werden. Durch Anschluss der elektrischen Bahn Buffalo-Lockport an die Bahn Buffalo-Niagara will man sich in die Lage setzen, für vorkommende Fälle den Strom nach Belieben aus der einen oder anderen Leitung entnehmen zu können.

Allgemeines.

— **Eine Wanderbibliothek für Eisenbahnbeamte.** Eine amerikanische Eisenbahngesellschaft — die Baltimore and Ohio Railway Company — hat schon vor einer Reihe von Jahren den interessanten Versuch gemacht, eine Bibliothek zum ausschliesslichen Gebrauch ihrer Angestellten und deren Familien zu schaffen. Die Gesellschaft hatte im Jahre 1886 3 000 Bände gekauft, und dieser erste Fonds ist sofort durch Personen, die sich für das Unternehmen interessirten, um 1 500 Werke vermehrt worden. Gegenwärtig besitzt die Bibliothek 14 000 Bände. Das Centralbüreau befindet sich in Baltimore. Von dort werden die Bücher, Revuen und Tageszeitungen den Beamten, die solche fordern, durch Vermittelung von 674 lokalen Agenten zuge-

schickt. Jede Sendung soll in den 24 Stunden, die dem Auftrage folgen, an den Besteller gelangen. Diese Bibliothek wird durch freiwillige Geschenke von Geld und Werken unterhalten. Die Zahl der Ausleihungen hat in den letzten Jahren eine bedeutende Zunahme erfahren, die ein Zeugniss dafür ablegt, in wie hohem Grade diese Einrichtung einem wirklichen Bedürfnisse entspricht. Im Jahre 1896 wurden 39 505 Werke von 2 500 Personen entliehen. Es ist dabei zu bemerken, dass Romane, die während des ersten Jahres 64 % der Cirkulation ausmachten, jetzt nur noch 53 % betragen.

— In einem in der „N. Fr. Pr." veröffentlichten Artikel über **Automobilwagen** kommt der Verfasser u. a. auch auf den Umstand zu sprechen, dass die Form dieser Gefährte noch vielfach Missfallen errege. Er bemerkt darüber: „Eine entsprechende Gestaltung des Wagenbaues wird sich von selbst entwickeln. Der Wagenbauer wird das seinige thun, aber auch das Publikum wird entgegenkommen müssen und nicht einen Wagen hässlich finden dürfen, nur weil keine Pferde davor gespannt sind. Wir glauben, dass der Motorwagen erst dann eine entsprechende Form gewinnen wird, wenn er seine Schüchternheit ablegen und seine motorischen Organe nicht mehr ängstlich verhüllen, sondern frei wie das Bicycle tragen wird. Die Hauptsache aber bleibt, dass wir heute ein neues Beförderungsmittel haben, welches alle bisherigen vollständig überflügelt, welches imstande ist, uns billig, rasch und sicher in die grössten Entfernungen zu tragen, welches verödete Strassen wieder belebt und entlegene Ortschaften dem Verkehre zugänglich macht. Selbst unsere konservativen Fiaker sprechen schon davon, das Pferdefuhrwerk durch das Automobil zu ersetzen, und sind einmal alle Schwierigkeiten überwunden, so wird man auch im grossen Publikum für das Fahrzeug der Zukunft schwärmen, das uns reizende Ausflüge nach Nah und Fern ermöglicht. Jedermann, dem es seine Mittel gestatten, wird sich seine eigene Eisenbahn vor das Haus stellen können, die wahre Eisenbahn in der Westentasche."

— **„Untersuchungen über die Reise- und Marschgeschwindigkeit im 12. und 13. Jahrhundert"** (Berlin bei Mittler & Sohn 1897). So ist der Titel einer Schrift von Dr. F. Ludwig, worin die Romfahrten der deutschen Könige und Kaiser, mehrere Reisen französischer Könige und einiger Päpste und Kirchenhäupter auf das tägliche Vorwärtskommen hin untersucht werden. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen fasst Ludwig in einigen Zahlen zusammen, die immerhin zeigen, dass damals wenigstens vornehme Leute doch weit schneller vorwärts kamen, als man bei dem fast wegelosen Zustande, oder vielmehr bei dem völligen Fehlen durchgehender, für den Weltverkehr bestimmter Strassenanlagen annehmen sollte. Die Heere machten im allgemeinen keine kleineren Märsche als gegenwärtig, sondern eher grössere und zwar oft auffallend lange hintereinander. Auch die fürstlichen Höfe reisten verhältnissmässig sehr rasch. Ab und zu kamen dabei sehr bedeutende Tagesleistungen zustande: 50, ja 60 und vereinzelt 70 km täglich. 50 km zu reiten erforderte etwa 10 Stunden, 14 Stunden zu Pferde zu sitzen und zu reisen, war also meist nur mit Zuhilfenahme der Nacht und ausnahmsweise möglich. 40 bis 50 km im Tage waren für den einzelnen Reisenden etwas gewöhnliches. Verona-Ala, Ala-Trient, Trient-Bozen, Bozen-Brixen hintereinander in vier Tagen waren eine schöne Leistung Wolfgers von Passau.

— **Temperaturtelephon.** Die Erfindung eines Amerikaners ermöglicht es, die Temperatur durch das Gehör festzustellen. Man bedient sich dabei eines Apparates, welcher äusserlich dem Batterieschrank eines Telephons gleicht. Auf einer Seite des Kastens befindet sich ein langer isolirter Draht, an dessen Ende eine kurze Spirale nicht übersponnenen Drahtes sich befindet. Auf der anderen Seite des Kastens führen Drähte nach dem Empfänger eines Fernsprechers. Hält man den letzteren an das Ohr, so kann man die Temperaturen hören, welche auf die Drahtspirale einwirken. Jede Temperaturschwankung, welcher die Drahtspirale ausgesetzt wird, bewirkt, dass der elektrische Strom ein summendes Geräusch im Telephon hervorruft. Beim Gebrauche des Instrumentes hält man den Empfänger des Fernsprechers gegen das Ohr und beobachtet gleichzeitig ein Zifferblatt auf dem Instrumente, auf welchem die verschiedenen Temperaturgrade verzeichnet sind. Im Mittelpunkte desselben ist ein Zeiger angeordnet, welchen der Beobachter nach vor- oder rückwärts drehen kann. Bringt man das Telephon ans Ohr, so wird ein lautes summendes Geräusch hörbar. Man dreht nun den Zeiger über das Zifferblatt. Je näher man der Temperatur kommt, in welcher sich die Spirale befindet, um so geringer wird das Geräusch. Dasselbe verschwindet ganz, wenn der Zeiger die genaue Temperatur anzeigt. Wie wir einer diesbezüglichen Mittheilung des Patent- und technischen Büreaus von Richard Lüders in Görlitz entnehmen, hat das Instrument bereits in Gefrierräumen ausgedehnte Anwendung gefunden, da man die Temperatur derselben feststellen kann, ohne den kalten Raum selbst zu betreten.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

1. die schmalspurige Strecke Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim der süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (56,50 km),
2. die schmalspurige Strecke Klingenberg-Colmnitz-Frauenstein der sächsischen Staatseisenbahnen (19,70 km),
3. die schmalspurige Strecke Treibach-Althofen-Klein-Glödnitz der k. k. österreichischen Staatsbahnen (28,90 km),
4. die vollspurige Strecke Deutschbrod-Saar der k. k. österreichischen Staatsbahnen (32,753 km) sowie
5. die am 15. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebenen Reststrecken Karlsbad (Centralbahnhof)-Karlsbad (B. E. B.) (3,056 km) und Zettlitz Abzweigung-Neurohlau (6,889 km) der Linie Karlsbad-Johanngeorgenstadt der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Ferner ist die 42,30 km lange Strecke Kolberg-Köslin der Altdamm-Kolberger Eisenbahngesellschaft, welche am 18. Mai d. J. eröffnet werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Betriebsüberlassungen.

Am 1. Mai d. J. haben die k. k. österreichischen Staatsbahnen in Wien-Hauptzollamt und in Wien-Markthalle die Dienstführung von der k. k. priv. Südbahngesellschaft übernommen und sie werden ferner am 1. Juni d. J. die Dienstführung in Wien-Freilager am Schüttl von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn übernehmen.

Die Abfertigung, Verrechnung und Abrechnung der Güter nach den vorbezeichneten Stationen hat daher von den genannten Zeitpunkten an nicht mehr im Verkehre mit der k. k. priv. Südbahngesellschaft und bezüglich Wien-Freilager am Schüttl mit der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sondern im Verkehre mit den k. k. österreichischen Staatsbahnen stattzufinden und werden letztere von den genannten Zeitpunkten an auch den kommerziellen Dienst in diesen Stationen im allgemeinen besorgen.

Eröffnung des Uebergangsverkehres auf dem Grenzbahnhofe Johanngeorgenstadt.

Am 15. Mai d. J. soll die Einführung des Gesammtverkehres auf der Linie Karlsbad-Johanngeorgenstadt erfolgen und es wird gleichzeitig auf der sächsischen Anschlussstrecke und auf dem Grenzbahnhofe Johanngeorgenstadt der Betrieb für den vollen Uebergangsverkehr sowohl für Personen und Gepäck als auch für Güter eröffnet werden. Der gemeinschaftliche Personen- und Gepäckdienst in Johanngeorgenstadt wird von sächsischem Personal besorgt.

Vereinskilometerzeiger.

Neu herausgegeben sind die Vereinskilometerzeiger Nr. 31 (königliche Eisenbahndirektion zu Altona), Nr. 48 (westfälische Landeseisenbahn) und Nr. 114 (königlich serbische Staatsbahnen). An Nachträgen zu den bestehenden Vereinskilometerzeigern sind erschienen: Nachtrag V zu den Kilometerzeigern Nr. 34 (königliche Eisenbahndirektionen zu Breslau, Kattowitz und Posen) und Nr. 45 (königlich sächsische Staatseisenbahnen) sowie zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern".

Durch die neuen Kilometerzeiger werden aufgehoben:
1. der im September 1897 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 31 nebst Nachtrag I,
2. der im Juni 1895 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 48 und
3. der im Juni 1892 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 114.

Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse.

Das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 6 (Crefelder Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden. Durch dasselbe wird das im Dezember 1894 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1950 vom 8. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung (abgesandt am 15. Mai d. J.).

Nr. 1962 vom 2. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 9. Mai d. J.).

Nr. 1967 vom 2. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Theilnahme der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahngesellschaft an den Einrichtungen des Vereins (abgesandt am 9. Mai d. J.).

Nr. 1981 vom 6. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Ergänzung der technischen Vereinbarungen (abgesandt am 10. Mai d. J.).

Nr. 2015 vom 5. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 9. Mai d. J.).

Nr. 2016 vom 5. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 9. Mai d. J.).

Nr. 2068 vom 10. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Statistik über die Dauer der Schienen, Erhebungsjahre 1879/96 (abgesandt am 15. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Gestern Abend verschied unerwartet infolge eines Herzschlages der königliche Ober-Bau- und Geheime Regierungsrath

Herr Ernst Dircksen.

In dem Heimgegangenen wurde ein Mann von umfassendem Wissen und reicher Erfahrung abberufen, der in seltener Frische und nie erlahmender Arbeitsfreudigkeit bis zu seinem plötzlichen Ende sich seiner amtlichen Thätigkeit widmete.

Es war ihm beschieden, nicht allein in seiner letzten Stellung, sondern auch früher, seinen bedeutenden Fähigkeiten entsprechende Werke von hohem und dauerndem Werthe zu schaffen und in den Kriegen 1866 und 1870/71 seinem Vaterlande ausserordentliche Dienste zu leisten; sein Hinscheiden ist deshalb ein schwerer Verlust für die Eisenbahnverwaltung, der auch über den engeren Kreis seiner letzten Wirksamkeit hinaus beklagt werden wird.

Wir verlieren in dem Verstorbenen einen wegen seiner hervorragenden Eigenschaften hochgeschätzten Mitarbeiter und werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Erfurt, 12. Mai 1899. (1297)

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der königlichen Eisenbahndirektion.

2. Be- und Entladefristen.

Die auf den preussischen Staatseisenbahnen am 1. Januar d. J. in Kraft getretene Aenderung der besonderen Bestimmungen zu §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung — betreffend Be- und Entladefristen — kommt vom 20. Juni d. J. ab auch für den diesseitigen Binnenverkehr zur Einführung.

Danzig, am 5. Mai 1899. (1298)

Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

3. Verkehrsstörungen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

Wegen Hochwasser und theilweiser Ueberfluthung des Umschlagplatzes Laube musste am 7. Mai l. J. der Umschlag am eben genannten Platze, sowie der Zuschub der für denselben bestimmten Wagen eingestellt werden.

Die Dauer dieser Störung ist nicht bestimmbar.

Wien, am 10. Mai 1899. (1299)

Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Am 20. d. Mts. wird die an der Strecke Lehrte-Oebisfelde gelegene, bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eingerichtete Haltestelle Leiferde bei Gifhorn für den Wagenladungs- und Viehverkehr — unter Ausschluss von Sprengstoffsendungen und Fahrzeugen — eröffnet werden.

Mit dem Eröffnungstage treten für die Haltestelle Leiferde bei Gifhorn in sämmtlichen Staatsbahngruppen- und Wechselverkehren, sowie in den Verbandsverkehren, in welchen bisher Eil- und Stückgutfrachtsätze für die genannte Haltestelle vorgesehen waren, direkte Frachtsätze für den Wagenladungs- und Viehverkehr in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau hier.

Hannover, den 11. Mai 1899. (1300)

Königliche Eisenbahndirektion.

Das Verkippen von Kohlen auf der Wasserumschlagsstelle in Pöpelwitz ist infolge des hohen Wasserstandes der Oder für einige Tage eingestellt.

Breslau, im Mai 1899. (1301)

Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Badisch-bayerischer Thierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 16. Mai l. J. werden die Stationen Geltendorf und Schondorf der bayerischen Staatsbahnen in obigen Verkehr einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Karlsruhe, den 13. Mai 1899. (1302)

Generaldirektion.

Sächsisch-schweizerischer Güterverkehr über Lindau.

Der Tarif für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau Theil II, Heft 1 vom 1. August 1895 sammt Nachtrag I und die durch die Bekanntmachungen vom 27. November 1895, 27. Februar und 25. September 1896, 31. August und vom 5. November 1897 und 4. Juli 1898 eingeführten Frachtsätze, welche inhaltlich unserer Bekanntmachung vom 29. März d. J. am 1. Juni d. J. ausser Kraft treten sollten, gelten noch bis mit Ende Juni d. J.

Ueber die Einführung des neuen Tarifes, womit theils Ermässigungen, theils Erhöhungen und Verkehrsbeschränkungen verbunden sein werden, erfolgt besondere Bekanntmachung.

Dresden, am 12. Mai 1899. (1303)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung kommen zwischen den Stationen der Neubaustrecke Kolberg-Köslin der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn, Alt-Banzin, Güdenhagen, Henkenhagen i. Pm., Hohenfelde i. Pm. und Timmenhagen einerseits und Stationen der am ostdeutschen Privatbahngütertarif betheiligten preussischen Staatsbahnverwaltungen andererseits in dem z. Zt. für die Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn bestehenden Verkehrsumfange direkte Frachtsätze zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze und

über die Abfertigungsbefugnisse ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.
Stettin, den 13. Mai 1899. (1303a)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

In dem vom 1. Mai 1899 ab gültigen III. Nachtrag zum Kilometerzeiger der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn ist die Bestimmung enthalten:
„Sendungen (nach Mülhausen) mit Frachtbriefen ohne Bahnhofsvorschrift werden auf Mülhausen Nord abgefertigt."
Diese Bestimmung gilt nur für Wagenladungen und Frachtstückgut.
Eilstückgüter und eilgutmässig zu befördernde Frachtstückgüter für Mülhausen ohne Bahnhofsvorschrift werden bis auf weiteres auf Mülhausen Stadt abgefertigt.
Strassburg, den 10. Mai 1899. (1304)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Ausnahmetarif für Geflügel aus Ungarn.
Mit Gültigkeit ab 1. Juni d. J. kommt ein neuer Ausnahmetarif für die eilgutmässige Beförderung von lebendem Geflügel bei Aufgabe in beliebigen Mengen im Verkehr zwischen Stationen der k. ungar. Staatseisenbahnen — einschliesslich der Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn —, der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn und der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungar. Linien) einerseits und Stationen der k. württembergischen Staatseisenbahnen, der grossh. badischen Staatseisenbahnen, der pfälzischen Eisenbahnen, der k. preussischen und grossh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz, der Main-Neckarbahn und der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. andererseits zur Einführung.
Hierdurch wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. September 1896 sammt Nachtrag aufgehoben.
Der Preis des neuen Tarifes beträgt 0,40 ℳ = 0,50 Kr.
München, den 13. Mai 1899. (1305)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr.
Tarif vom 1. April 1896.
Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag VI in Kraft. Er enthält u. a. ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Chodau und Neusattl der Buschtěhrader Eisenbahn einer- und Breitenhof, Erlabrunn und Johanngeorgenstadt der sächsischen Staatsbahnen andererseits, ferner Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Weissig b. Grossenhain der sächsischen Staatsbahnen und Münchhof der k. k. österreichischen Staatsbahnen.
Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.
Dresden, am 10. Mai 1899. (1306)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr.
Mit dem 1. Juni n. St. 1899 werden die Stationen Lindau Stadt, München C. B., München S. B., Nürnberg C. B. und Würzburg der königlich bayerischen Staatseisenbahnen mit Frachtsätzen für Eisenbahn- und Strassenbahnfahrzeuge in den Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen usw., ferner wird die Station Brockau des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau in das Tarifheft 2 des oben bezeichneten Verkehrs aufgenommen.
Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.
Bromberg, den 8. Mai 1899. (1307)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.
Mit dem 15. d. Mts. wird die für den Güter- und Thierverkehr mit Ausnahme von Sprengstoffen und schwerwiegenden Fahrzeugen eröffnete Station Ennigerloh der westfälischen Landeseisenbahn in das Gütertarifheft 1 für den obengenannten Verkehr sowie in den Privatbahn-Staatsbahnthiertarif bezüglich des Verkehrs mit den Stationen der Staatsbahndirektionsbezirke Elberfeld, Essen und Münster aufgenommen. Der Frachtberechnung werden die Tarifentfernungen für Neubeckum (früher Beckum = Ennigerloh) zuzüglich 5 km zu Grunde gelegt.
Münster, den 9. Mai 1899. (1308)
Königliche Eisenbahndirektion.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.
Zu dem vom 1. Januar d. J. gültigen Binnengütertarif tritt am 15. d. Mts. der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Zusatzbestimmungen zu den §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung bezüglich der Ladefristen für Güter.
Die Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.
Dahme, den 8. Mai 1899. (1309)
Die Direktion.

Böhmisch-norddeutscher Kohlenverkehr.
Tarif vom 1. November 1896.
Mit Ablauf des 30. Juni d. J. treten sämmtliche Frachtsätze für die Station Ritschenhausen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt ausser Kraft. Vom 1. Juli d. J. an werden Sendungen nach Ritschenhausen zu den im böhmisch-thüringischen Kohlenverkehre über Lichtenfels bestehenden direkten Sätzen abgefertigt.
Da der Tarif für den letztgenannten Verkehr keine Frachtsätze für Sendungen von Aussig (österreichische Nordwestbahn und österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft), Grosspriesen (österreichische Nordwestbahn), Maria = Ratschitz (Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft) und Settenz (Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft) nach Ritschenhausen enthält, macht sich vorkommenden Falles die Umkartirung in Aussig (Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft) oder in Komotau (Buschtěhrader Eisenbahn) erforderlich. Im Verkehre von Nürschan und Staab nach Ritschenhausen erhöhen sich die Frachtsätze vom 1. Juli d. J. ab um 1 ℳ für 10 000 kg.
Dresden, am 13. Mai 1899. (1310)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Geltung vom 15. Mai d. J. wird der im südwestdeutschen Verbande bestehende Ausnahmetarif Nr. 45 für Schiffsbaueisen auf den Verkehr von Weinheim, Station der Main-Neckarbahn, nach den Stationen Devant-les-Ponts, Strassburg und Schiltigheim der Reichseisenbahnen ausgedehnt. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze und die Anwendungsbestimmungen ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Strassburg, den 5. Mai 1899. (1311)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Schiffsbaueisentarif für binnenländische Werften.
Mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. wird die Station Zehdenick i. d. M. (Direktionsbezirk Stettin) als Empfangsstation in den Ausnahmetarif Nr. 9 S für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Werften des Gruppenverkehrs und der Gruppenwechselverkehre der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen einbezogen. Im Berlin-Stettin-schlesischen Güterverkehr ist diese Tarifmaassnahme mit Gültigkeit vom 10. Mai und im Berlin-Stettin-nordwestdeutschen Güterverkehr vom 15. Mai d. J. bereits eingeführt.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Stettin, den 12. Mai 1899. (1312)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgisch-hessischer Gütertarif.
Des Waarenverzeichniss des Seehafenausnahmetarifs T für Holzstoff und Holzzellstoff wird mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. durch Aufnahme der Artikel Strohstoff und Strohzellstoff ergänzt.
Gleichzeitig werden die Stationen Rheindürkheim und Stockstadt des Direktionsbezirks Mainz in den fraglichen Ausnahmetarif als Versandstationen aufgenommen.
Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.
Cassel, den 13. Mai 1898. (1313)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Russisch-ostpreussischer Getreideverkehr über Grajewo.
Vom 1. Juli d. J. neuen Stils sind die in dem Ausnahmetarif 7 für Getreide etc. von russischen Stationen über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel vom 1. Januar 1898 n. St. enthaltenen Stationen Kodnia und Shitomir der „Ersten Gesellschaft der Sekundärbahnen in Russland" zu streichen und kommen von diesem Tage nach Königsberg, Pillau, Memel bis Berditschew die Bestimmungen und Frachtsätze des Lokaltarifs der Shitomirschen Zufuhrbahn, von Berditschew die Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 zur Anwendung. Eine Aenderung der bestehenden Frachtsätze wird für direkte Getreidesendungen von Kodnia und Shitomir nach Königsberg usw. hierdurch zur Zeit nicht herbeigeführt. (1314)
Direktion.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.
Am 15. Mai d. J. treten direkte Frachtsätze für Schilfrohr zwischen einigen niederländischen Stationen und der Station Hessenthal der württembergischen Staatseisenbahn in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.
Köln, den 10. Mai 1899. (1315)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden in den Ausnahmetarif 24 für Grubenhölzer folgende Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg aufgenommen: Pretzier mit dem Anstossfrachtsatze

von 1,61 Frcs. für 1000 kg an Eschede, Siedenlangenbeck mit dem Anstossfrachtsatze von 0,90 Frcs. für 1000 kg an Vorsfelde.

Zugleich wird bekannt gemacht, dass die Bahnhofsanlage Hasselt (Kanal) die Benennung Hasselt (Bassin) erhalten hat. Sie ist ausschliesslich für Sendungen in Wagenladungen bestimmt, die mittelst Schiff eintreffen oder mittelst Schiff weiterbefördert werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 12. Mai 1899. (1316)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni d. J. kommen für die Abfertigung von Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen im Verkehr der Stationen der Prinz Heinrichbahn mit Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn für Sendungen von oder nach den an genannte Station angeschlossenen Werken, Zechen und dem Hafen Hardenberg direkte Frachtsätze zur Einführung, über welche die Station Eving Auskunft ertheilt.

Strassburg, den 2. Mai 1899. (1317)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.

Zum Verbandstarif, Theil II, Heft 2 tritt am 15. Mai der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Sätze für Getreide etc. im Verkehr mit einigen deutschen Stationen zufolge Abkürzung der Tarifentfernungen, einen neuen ermässigten Ausnahmetarif für Kleie usw., aus welchem jedoch der Artikel Weizenkeime ausgeschlossen wird, und ermässigte Sätze für leere, gebrauchte Säcke. Für Weizenkeime bleiben die z. Z. gültigen direkten Sätze noch bis zum 30. Juni d. J. in Geltung, worauf die Abfertigung im gebrochenen Verkehre erfolgt.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den bekannten Dienststellen zum Preise von 1 ℳ für das Stück zu haben.

Breslau, den 10. Mai 1899. (1318)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Theil II, Heft I.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Münden (Hannover) des Direktionsbezirks Cassel in den Ausnahmetarif Nr. 13 für Leimleder einbezogen. Die betreffenden Frachtsätze sind bei der Abfertigungsstelle Münden, den Auskunftsbüreaus und den Verkehrsbüreaus der preussischen Staatsbahndirektionen zu erfahren.

Breslau, den 9. Mai 1899. (1319)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 3 vom 1. November 1897.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab wird die Station Eichberg S. B. in den für Magnesit geltenden Ausnahmetarif Nr. 14 B aufgenommen.

Der Schnittsatz südlich vom Schnittpunkte beträgt für 100 kg 42,5 ₰.

Die Schnittsätze nördlich vom Schnittpunkte sowie die Anwendungsbedingungen sind aus dem Tarif zu ersehen.

Breslau, den 7. Mai 1899. (1320)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr, Thorner Transitverkehr, deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1 und deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1.

Am 15. Mai n. St. 1899 werden die Stationen Pommerensdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin und Niederdollendorf des Eisenbahndirektionsbezirks Köln in die oben bezeichneten Grenztarife aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Bromberg, den 9. Mai 1899. (1321)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-niederdeutscher Kohlenverkehr.

Mit dem 15. d. Mts. wird die Empfangsstation Flensburg der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn in den Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 7. Mai 1899. (1322)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 15. Mai d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. April 1899 der Nachtrag I in Kraft, enthaltend unter anderen Entfernungen für die Station Tönisheide des Direktionsbezirks Elberfeld (gültig vom Tage der Betriebseröffnung), Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 und des Seehafenausnahmetarifs E für Eisen und Stahl von Darmstadt Hauptbahnhof und Wiehl, Ergänzung des Ausnahmetarifs R für Holzstoff etc., sowie Aufhebung der für Station Venlo K. M. bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Eisen etc. der Ausnahmetarife 9 und 9 S, sowie der Seehafenausnahmetarife E und E 1 mit Wirkung vom 1. Juli 1899 ab.

Essen, den 10. Mai 1899. (1323)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Die Stationen Brockau und Schweidnitz-Niederstadt des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau werden in den Theil III B des deutsch-russischen Gütertarifs mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Bromberg, den 10. Mai 1899. (1324)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 10. Mai 1899 ab werden die Frachtsätze der allgemeinen Tarifklassen und der Ausnahmetarife 1a (Holz) und 3 (Gaskoks) für den Verkehr zwischen Rheinau und Basel loco Reichsbahn im südwestdeutschen Gütertarifheft 5 auf die für den Verkehr Rheinau-Basel S. C. B. mit dem gleichen Tage zur Einführung kommenden Tarifsätze ermässigt. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen und das Gütertarifbüreau in Strassburg.

Strassburg, den 6. Mai 1899. (1325)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1899 wird der Frachtsatz für Kohlen usw. von Morsbach b/Aachen nach Homburg v. d. Höhe im Taunus von 0,57 ℳ auf 0,71 ℳ für 100 kg erhöht.

Essen, den 9. Mai 1899. (1326)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz (Gruppe VI).

Mit Wirkung vom 10. d. Mts. wird für Steine des Sp.-T. III für die Verbindungen Büches-Düdelsheim-Worms und Worms Hafen ein Ausnahmefrachtsatz von 0,38 ℳ und für Büches-Düdelsheim-Mörfelden ein solcher von 0,27 ℳ je für 100 kg eingeführt.

Frankfurt a/M., den 5. Mai 1899. (1327)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1899 wird das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 40 für Getreide usw. zur Ausfuhr im badisch-pfälzischen Verkehr durch Aufnahme von „Reis roh und geschält, auch Bruchreis" ergänzt.

Ferner finden vom gleichen Zeitpunkte ab die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 35 für Pitch-Pine- usw. Holz zur Ausfuhr, Seite 13 des Nachtrags IV zum 9. Heft des Verbandsgütertarifs (Baden-Hessen) auch Anwendung auf Sendungen, die nach Italien, Oesterreich und Frankreich bestimmt sind und zur Einfuhr dahin verzollt werden.

Karlsruhe, den 8. Mai 1899. (1328)
Grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird zum badischen Binnengütertarif der Nachtrag VI ausgegeben.

Er enthält die seit Erscheinen des Nachtrags V bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, sowie die Einbeziehung der Station Neureuth.

Die Frachtsätze für diese Station treten erst mit dem noch näher bekannt zu gebenden Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr in Kraft.

Ferner enthält der Nachtrag neue, ermässigte Frachtsätze der Station Rheinau und einige Aenderungen bezüglich der Nebengebühren und der Ausnahmetarife.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 11. Mai 1899. (1329)
Generaldirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 5.

Am 15. Mai d. J. treten für die Beförderung von Holz der Abtheilung a und b bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze in Kraft:

Von Stationen der österr. Nordwestb.	nach Grossröhrsdorf Abtheilung a	nach Grossröhrsdorf Abtheilung b
	Pfennig für 100 kg	
Branzaus-Pirnitz . .	91	86
Iglau	87	82
Jarmeritz	98	93
Kojetitz	96	91
Okrischko	93	88
Polna-Stecken . . .	86	81
Pribislau-Schlappenz	84	79
Startsch-Trebitzsch .	95	90
Wiese	90	85

Dresden, am 8. Mai 1899. (1330)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr der Gruppe VIII.

Zum Tarif vom 1. April 1895 tritt mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. der Nachtrag 9 in Kraft. Derselbe enthält u. a. anderweite ermässigte Entfernungen für Station Enzweiler.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 1. Mai 1899. (1331)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 35 in den südwestdeutschen Gütertarifheften 1 und 5 für gewisse Holzarten im Verkehr von Ludwigshafen a/Rh., Mannheim, Rheinau und Strassburg nach Basel usw. zur Ausfuhr sind vom 1. Mai 1899 ab auch für solche Sendungen anwendbar, welche im Durchgang durch die Schweiz nach Oesterreich, Italien und Frankreich befördert werden.

Strassburg, den 4. Mai 1899. (1332)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rumänisch - norddeutscher Eisenbahnverband.
Theil II, Heft 1.

Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag VI zum Tarifheft 1 in Kraft. Er enthält ausser den seit Einführung des Nachtrages V im Verfügungswege eingeführten und vorschriftsmässig bekannt gegebenen Tarifmaassnahmen Frachtsätze für die in den Tarif neu einbezogenen Stationen Düsseldorf-Reisholz, Glauchau, Grimma oberer Bahnhof, Kiel, Oeynhausen, Oelsnitz i/V., Schweidnitz-Niederstadt, ermässigte Eilguttarife für frische Fische nach Berlin und Breslau, **ermässigte Frachtsätze** für raffinirtes Petroleum, neue ermässigte Frachtsätze für Rohbenzin, neue zum Theil ermässigte, zum Theil erhöhte Frachtsätze für Rohpetroleum, abgeänderte, erleichterte Bestimmungen für die Anwendung des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Güter aller Art, eine vereinfachte Neuordnung des Artikelverzeichnisses des Ausnahmetarifs Nr. 3 und überdies Ergänzungen und Berichtigungen der Tarifbestimmungen, des Kilometerzeigers usw. Soweit durch den Nachtrag Erhöhungen und Verkehrsbeschränkungen herbeigeführt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Oktober d. J. in Geltung. Der Nachtrag ist zum Preise von 0,30 ℳ durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Breslau, den 4. Mai 1899. (1333)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

Am 10. Mai d. J. wird die Station Zehdenick i. d. M. in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen des Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarifs als Empfangsstation aufgenommen.

Breslau, den 3. Mai 1899. (1334)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessisch-linksrheinischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der im oben bezeichneten Verkehre bestehende Ausnahmetarif Nr. 18 für Holzzellstoff zur Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern auf Strohstoff und Strohzellstoff, sowie auf die Versandstationen Rheindürkheim und Stockstadt a. M. ausgedehnt.

Ferner werden die Entfernungen zwischen Darmstadt Hauptbahnhof und Malstatt trs. Saarkanal und Sulzbach Grube aufgehoben und die Entfernung Darmstadt Hauptbhf.-Krettnich auf 191 km berichtigt. (1335)

Frankfurt a. Main, den 3. Mai 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2.

Vom 13. d. Mts. an wird für die Beförderung von europäischem Stammholz (Ausnahmetarif 4) bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg zwischen Regensburg und Lucka i. S.-A. ein Ausnahmefrachtsatz von 0,98 ℳ für 100 kg angewendet.

Dresden, am 8. Mai 1899. (1336)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Verkehr mit Oesterreich.
Tarifheft 4.

Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarifheft 4 in Kraft. Er enthält neue und ermässigte Frachtsätze für Kleie, auch Grieskleie, Erbsenschalenkleie und Gerstenkleie, ferner für Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Reishülsen und Melassefutter bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Mit der am Schlusse des Nachtrags verzeichneten Berichtigung des Haupttarifs, durch welche der Getreideausnahmesatz Kralup (B. E. B.) - Grossbauchlitz in Wegfall kommt, ist weder eine Frachterhöhung noch eine Verkehrsbeschränkung verbunden, da der Ausnahmesatz Kralup (St. E. G.)-Grossbauchlitz bestehen bleibt und dieselbe Höhe hat, wie der in Wegfall kommende Satz.

Abdrücke dieses Nachtrags sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und durch Vermittelung der Stationen zu erhalten.

Dresden, am 6. Mai 1899. (1337)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird der Artikel „Stärke, feuchte (auch feuchte Schlammstärke) = amidon humide et résidus humides du lavage de l'amidon“ aus dem Spezialtarif II in den Ausnahmetarif 4 versetzt.

Köln, den 6. Mai 1899. (1338)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. treten im rheinisch-westfälisch-belgischen Güterverkehr folgende Tarifmaassnahmen in Kraft:

1. In das Verzeichniss der nicht tarifirten belgischen Stationen und derjenigen Stationen, deren Tarifsatz anzuwenden ist, wird die Station Chimay (Société anonyme des produits céramiques de Saint Remy) der Chimaybahn aufgenommen. Für sie gelten die Frachtsätze der Station Momignies (Frontière).
2. Aufnahme folgenden Frachtsatzes in den Ausnahmetarif 20 für Schwefelsäure in Kesselwagen: Von Baelen-Wezel nach Uerdingen (über Dalheim) 7,64 Frcs. für 1 000 kg.
3. Ergänzung des Ausnahmetarifs 29 für Wegebaumaterialien durch nachstehende Frachtsätze: Zwischen Nessouvaux-Fraipont und Rheydt (über Bleyberg) für 10 t-Sendungen 4,89 Frcs., für 50 t-Sendungen 4,49 Frcs. für 1 000 kg; zwischen Vielsalm und Rheydt (über Bleyberg) für 10 t-Sendungen 6,59 Frcs., für 50 t-Sendungen 6,19 Frcs. für 1 000 kg.
4. Einführung eines neuen Ausnahmetarifs Nr. 35 für die Beförderung von krystallisirter und von kalzinirter Soda in Sendungen von 10 000 kg mit nachstehendem Frachtsatze: Von Stolberg nach Antwerpen (Bassins et Entrepôt) transit und Antwerpen (Sud-Quais) transit (über Herbesthal) 6,95 Frcs. für 1 000 kg.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 8. Mai 1899. (1339)
Königliche Eisenbahndirektion.

Unsere Bekanntmachung vom 14. April 1899 über die am 15. April d. J. erfolgte Neuausgabe des Gütertarifs für den Binnenverkehr, Theil II, wird dahin ergänzt, dass die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung mit der gemäss der Vorschrift unter I 2 daselbst erforderlichen Genehmigung der Aufsichtsbehörde getroffen sind.

Strassburg, den 5. Mai 1899. (1340)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Tarif Theil II Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

In Ergänzung der Tariftabellen, Abtheilung A, wird mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1899 die Station Klattau der k. k. österr. Staatsbahnen in den Tarif aufgenommen.

München, den 8. Mai 1899. (1341)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Ost-Nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.
Einführung des neuen Tarifes, Theil II Heft 7.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1899 und insoweit Erhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Juli 1899 tritt ein neuer Tarif, Theil II Heft 7, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Viehsalz in Kraft und wird das gleichnamige Tarifheft vom 1. April 1895 aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind ab 15. Mai l. J. bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 50 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 9. Mai 1899. (1342)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Ergänzungen, bezw. Abänderungen des Lokalgütertarifes, Theil II, Heft 3, anlässlich Eröffnung der Station Wels-Stadt der Welser Lokalbahnen.

Mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung der Station Wels-Stadt für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr (mit Ausnahme explosiver Güter) am Orte der bisherigen Personenhaltestelle gleichen Namens der Lokalbahn Wels-Unter-Rohr sind im obengenannten Tarifhefte, I. Abtheilung, 2. Abschnitt, unter „24. Wels-Unter-Rohr“ nachstehende Ergänzungen, bezw. Abänderungen vorzunehmen:

1. Eine Ergänzung des Stationstarifes unter VI a) 2 auf Seite 709, durch folgende Frachtsätze für den Lokalverkehr:

Zwischen Wels-Stadt und	Eilgut		Frachtgut											Eil-gut	Fracht-gut
	gewöhnliches	ermässigtes und besonders ermässigtes	Stückgutklasse		Wagenladungsklassen			Sp. - T.			A. - T.				
			I	II	A	B	C	1	2	3	I	II	III	IV a	IV b
	Frachtsätze in Hellern pro 100 kg														
Kremsmünster-Stift . .	94	49	49	38	33	26	21	24	23	16	20	14	19	43	17
Sattledt.	65	33	33	26	23	19	15	18	17	12	14	10	14	34	14
Steinhaus bei Wels . .	46	22	22	19	17	14	12	14	13	10	11	8	10	28	11
Unter-Rohr	116	62	62	48	41	32	25	29	27	19	24	17	23	50	20
Wels	26	14	14	14	12	12	11	12	12	10	11	8	10	26	11

2. Eine Ergänzung der Schnitttariftabellen unter VI b) 2 auf Seite 710 durch nachstehende Anstosstaxen in der Schnitttariftabelle A für den Wechselverkehr der Station Wels-Stadt mit Stationen der Lokalbahn Wels-Aschach a. d. Donau:

Vom Schnittpunkte bis	Eilgut		Frachtgut												
	gewöhnliches	ermässigtes und besonders ermässigtes	Stückgutklassen		Wagenladungsklassen			Sp. - T.			Ausnahmetarife				
			I	II	A	B	C	1	2	3	I a	I b	II a	II b	II c
	Frachtsätze in Hellern pro 100 kg														
	Schnitttariftabelle A. Stationen der Lokalbahn Wels-Unter-Rohr														
Wels-Stadt	16	10	10	10	8	8	8	8	8	7	8	8	6	8	8

Vom Schnittpunkte bis	Frachtgut										Eilgut	Frachtgut
	Ausnahmetarife											
	III	IV 1 a	IV 1 b	IV 1 c	IV 2 a	IV 2 b	IV 2 c	V a	V b	VI	VII a	VII b
	Frachtsätze in Hellern pro 100 kg											
	Schnitttariftabelle A. Stationen der Lokalbahn Wels-Unter-Rohr											
Wels-Stadt	7	10	8	8	10	8	8	10	8	10	16	7

3. Die Aufnahme der im weiteren aufgeführten neuen Posten von ermässigten Frachtsätzen für einzelne Relationen unter VII auf Seite 711:

Post Nr.	Artikel (Pos. der Güterklassifikation)	Verkehrsrelation	Frachtsatz in Hellern pro 100 kg	Bedingungen, unter welchen die Frachtermässigungen zur Anwendung gelangen	Anmerkung
3.	Güter der Wagenladungsklasse C, der Spezialtarife 1, 2 u. 3, sowie des Ausnahmetarifes I und III	Wels-Stadt-Haiding oder umgekehrt	16	Einhaltung der auf der Lokalbahn Wels-Unter-Rohr für die bezeichneten Tarifklassen (Spezial- u. Ausnahmetarife) allgemein geltenden Bestimmungen.	
	Güter des A.-T. II		13		
	„ „ „ IV a		41		
	„ „ „ IV b		17		
4.	Ziegel des Ausnahmetarifes II	Haiding-Wels-Stadt	11		

4. In Kilometerzeiger sub VIII auf Seite 711 die Umwandlung der bei Wels-Stadt befindlichen Ziffer „1)“ in „2)“ unter Beifügung einer weiteren Fussnote, lautend:

„2. Im Verkehre mit der Station Wels-Stadt ist die Beförderung explosiver Güter ausgeschlossen.“

5. Eine Ergänzung des Verzeichnisses unter IX auf Seite 711, wie folgt:

Station	In den nachstehend mit 1 bezeichneten Stationen wird das Auf- und Ablegen der Stück- und Wagenladungsgüter überhaupt nicht durch Organe der Bahn besorgt	In den nachstehend mit 1 bezeichneten Stationen wird das Auf- und Ablegen der Stück- und Wagenladungsgüter bei Aufgabe von mindestens 5000 kg nicht durch Organe der Bahn besorgt	Brückenwaagen	Hebekrahne	gedeckte Waarenmagazine	Verladerampen	Viehverladerampen	Anmerkung
Wels-Stadt	1	—	1	—	1	1	—	

Diese Ergänzungen und Abänderungen werden im Lokalgütertarife, Theil II, Heft 3, im Wege eines der nächsten Nachträge zu Heft 3 durchgeführt werden.

Wien, am 6. Mai 1899.

(1348)

Elbeumschlagsverkehr.

Für Muschelschalen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Bleistadt	81 ₰
Von Aussig-Landungsplatz nach Bleistadt	77 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Bleistadt	77 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Bleistadt	121 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 5. Mai 1899. (1244)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Fassholz (Fassdauben, Fassböden) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	
nach Budweis	82 ₰
„ Frauenberg . . .	83 „
„ Pilsen	60 „
„ Pilsenetz	61 „
Von Aussig-Landungsplatz	
nach Budweis	87 ₰
„ Frauenberg . . .	87 „
„ Pilsen	60 „
„ Pilsenetz	61 „
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Budweis	77 ₰
„ Frauenberg . . .	78 „
„ Pilsen	60 „
„ Pilsenetz	61 „
Von Dresden-Elbkai	
nach Budweis	111 ₰
„ Frauenberg . . .	112 „
„ Pilsen	89 „
„ Pilsenetz	90 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 7. Mai 1899. (1245)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Reexpedition von Zucker aller Art in Königgrätz.

Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember d. J. wird für Zucker der Position Z–8 der Güterklassifikation im Tarife Theil I Abtheilung B für Oesterreich-Ungarn vom 1. Januar 1898 als Frachtgut, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Doudleb nach Prag Oe. N. W. B., Reichenberg und Trautenau, sowie via Prag K. F. J. B. transit oder via Iglau transit nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnstrecken Wolframs - Weseli a/L. - Budweis, Weseli a/L. - Gmünd - Budweis, ferner nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, welche südlich von Budweis in Böhmen, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Tirol und Kärnthen gelegen sind (exlusive Leoben, Klagenfurt, Villach und Pontafel) und nach Stationen der Südbahnstrecke Ala-Kufstein und Lienz-Franzensfeste, endlich nach der Schweiz, Vorarlberg und Lindau, bei Einlagerung solcher Sendungen im Lagerhause des Zálozni úvèrni ústav in Königgrätz die Reexpeditionsbegünstigung in der Weise bewilligt, dass für die Strecken bis Prag K. F. J. B. trans. bezw. bis Iglau transit dieselben Antheile im Rückvergütungswege zur Verfügung gestellt werden, welche rücksichtlich der Strecken der österr. Nordwestbahn für Zuckertranstransporte von Doudleb nach Stationen der vorgenannten Gebiete in die direkten Tarife eingerechnet wurden. Die Reexpeditionsfrist beträgt 6 Monate vom Tage des Einlagerns der Sendungen in dem genannten Lagerhause an gerechnet.

Für jede der reexpedirten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 h (6 Heller) pro 100 kg berechnet. Im übrigen sind für die Reexpedition die vom 1. Mai 1896 gültigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden, maassgebend.

Wien, am 6. Mai 1899. (1346)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Zucker aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	
von Brody (Bhf.) trs. .	155 ₰
für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen Podwoloczyska (Bhf.) trs.	
für Sendungen von	
a) Woloczysk . . .	238 „
b) Proskurów und darüber hinaus . .	166 „
Nowosielitza (Bhf.) trs.	276 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Brody (Bhf.) trs. .	150 ₰
für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen Podwoloczyska (Bhf.) trs.	
für Sendungen von	
a) Woloczysk . . .	233 „
b) Proskurow und darüber hinaus . .	161 „
Nowosielitza (Bhf.) trs.	271 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Brody (Bhf.) trs. .	184 ₰
für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen Podwoloczyska (Bhf.) trs.	
für Sendungen von	
a) Woloczysk . . .	267 „
b) Proskurow und darüber hinaus . .	195 „
Nowosielitza (Bhf.) trs.	305 „

Hierdurch wird die in der Vereinszeitung Nr. 97 vom 17. Dezember 1898, Post 2953, enthaltene Publiktion ausser Kraft gesetzt.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 6. Mai 1899. (1347)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft 3.

Frachtsätze für Eisen- und Stahldraht.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899, treten für Transporte von Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Nach	Bahnbezeichnung	Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, in Ringen, Bündeln, unverpackt oder lose mit Papier umhüllt				Eisen- und Stahldraht, in Fässern verpackt			
		von							
		Assling k. k. St. B.		Klagenfurt S. B.		Assling k. k. St. B.		Klagenfurt S. B.	
		Frachtsätze für 100 kg in Mark							
		a	b	a	b	a	b	a	b
Elberfeld . .	Elb.	5,08	3,67	4,88	3,50	5,08	4,37	4,88	4,20
Iserlohn . .	„	—	3,61	4,77	3,44	—	4,26	4,77	4,08
Iserlohn (Ostbhf.) .	„	—	3,62	4,77	3,45	—	4,25	4,77	4,07
Werdohl . .	„	—	3,53	4,68	3,36	—	4,20	4,68	4,03
Westig . .	„	—	3,64	4,74	3,47	—	4,23	4,74	4,05

Es gelten die Frachtsätze

unter a bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg } für den Wagen und
„ b „ „ „ 10 000 „ } Frachtbrief.

Hierdurch werden die im Nachtrag II zum Tarifhefte 3 des, in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes, auf Seite 18 unter 4 enthaltenen „besonderen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 12 für einzelne Artikel und Stationsverbindungen“ ergänzt, bezw. berichtigt.

Wien, am 3. Mai 1899. (1348)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, gültig vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1899 und insoweit Erhöhungen eintreten vom 1. Juli 1899, bezw. hinsichtlich des Abschnittes C zum Hefte 1 mit Gültigkeit von den mittelst separater Kundmachung noch speziell festzusetzenden Terminen gelangt je ein Nachtrag IV zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3 zur Einführung.

Der Nachtrag IV zu Heft 1 enthält:
1. eine Neuauflage des Abschnittes C, in welchem nunmehr auch die Wiener Verbindungsbahn einbezogen wurde;
2. Aenderungen und Ergänzungen;
3. Berichtigungen.

Der Nachtrag IV zu Heft 2 enthält:
1. Aenderungen und Ergänzungen.
2. Berichtigungen.

Der Nachtrag IV zu Heft 3 enthält:
1. Tarif und Kilometerzeiger der Lokalbahn „Strakonitz-Breznitz-Rozmital“ und „Blatna-Nepomuk“, gültig vom Tage der Betriebseröffnung.
2. Tarif und Kilometerzeiger der Lokalbahn „Rakonitz-Mlatz“; gültig vom Tage der Betriebseröffnung.
3. Tarife und Kilometerzeiger der Lokalbahn „Strakonitz-Winterberg“, welche in den 1. Abschnitt einbezogen, und aus dem 2. Abschnitte eliminirt werden.
   Gültig vom 1. Juni 1899 und insoweit Erhöhungen eintreten, vom 1. Juli 1899.
4. Aenderungen und Ergänzungen.
5. Berichtigungen.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von je 20 Hellern pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 10. Mai 1899. (1349)

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Auf- und Abgabe von Wagenladungsgütern für das Magnesitwerk in der Haltestelle Eichberg.

In der auf der Linie Wien-Triest zwischen den Stationen Payerbach-Reichenau und Klamm gelegenen Haltestelle Eichberg, welche am 24. April l. J. für den selbständigen Personen-, Gepäck- und Eilgutdienst eröffnet wurde, können nunmehr auch Wagenladungsgüter für das dort befindliche Magnesitwerk zur Auf- und Abgabe gelangen.

Wien, den 8. Mai 1899. (1350)
Die Generaldirektion.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.
Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juni 1899 tritt ein neuer Tarif Theil II, Heft 1, für Gütersendungen im Verkehre zwischen russisch-österreichischen Grenzstationen sowie Tarnopol transit einerseits und Süddeutschland andererseits in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze:
1. für Maschinen und Maschinentheile,
2. für Eier.

Hierdurch wird mit dem gleichen Termin der gegenwärtig bestehende Ausnahmetarif für die Beförderung von Maschinen und Maschinentheilen (Theil II, Heft 1) von Süddeutschland nach Podwoloczyska (Bhf.) transit für Südwestrussland vom 1. Oktober 1896 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 25 Hellern = 20 Markpfennig für das Stück erhältlich.

Wien, am 2. Mai 1899. (1351)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Theil II. Heft 4 vom 1. März 1898.

Die in Nr. 28 ex 1899 sub Position 1035 auf Seite 487 verlautbarten ermässigten Frachtsätze für Kleie ab Korneuburg nach Tetschen transit treten mit 31. Mai d. J. ausser Kraft.

Wien, am 10. Mai 1899. (1352)
K. K. priv. österr. Nordwestbahn.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn.
Einführung ermässigter Frachtsätze für Kleie.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1899 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1899 gelangen für Kleie (auch Grieskleie und Gerstenkleie) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von den Stationen Budapest-Angyalföld, Budapest dunap. t. p. u., Budapest-fövközrakt., Budapest-Józsefváros, Budapest-Kelenföld, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u., Buda-Császárfürdö-kitöre, Köbanya alsó p. u. und Köbanya felsö p. u. nach den im deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbande aufgenommenen Hafenstationen direkte Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden können.

Wien, am 6. Mai 1899. (1353)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänische Eisenbahnen.

Am 1./13. Mai l. J. tritt eine neue Auflage des Betriebsreglements der rumänischen Eisenbahnen in Kraft.

Preis 1 Frc.

Bukarest, den 10. Mai 1899. (1354)

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit dem 14. Mai d. J. gelangt der durch Bekanntmachung vom 1. April d. J. angekündigte Nachtrag I zum diesseitigen Binnentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden zur Einführung. Durch diesen Nachtrag werden die in den Tariftabellen enthaltenen Fahrpreise der IV. Wagenklasse aufgehoben, die Bestimmungen über die Geltungsdauer der Rückfahrkarten zu dem Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeste durch neue ersetzt und die Bestimmungen über die Beförderung von Leichen aus dem Binnenthiertarif in den Binnenpersonentarif übernommen. Sodann gelangen gleichzeitig die durch Schalteraushang bekannt gegebenen Fahrpreisermässigungen an Markttagen zur Einführung. Exemplare des Nachtrags sind durch unsere Betriebsdirektion in Luckau zum Preise von 20 ₰ zu beziehen. Die neuen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) derselben genehmigt worden.

Berlin, den 9. Mai 1899. (1355)
Die Direktion.

Preussisch-hessische Staatsbahnen.

Mit dem 1. Juli d. J. wird die für die preussisch-hessischen Staatsbahnen bestehende besondere Bestimmung zu § 14 der Verkehrsordnung, wonach es beim Uebergang aus einem Personenzuge in die niedrigere Klasse eines Schnellzuges der Lösung einer Zuschlagkarte nicht bedarf, mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde aufgehoben.

Erfurt, den 15. Mai 1899. (1356)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der preussisch-hessischen Staatsbahnen.

Zum Tarif für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck usw. im Binnenverkehr, gültig vom 1. Mai 1898, tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend neben sonstigen bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen besondere Bestimmungen für die Abfertigung von unverpackt aufgelieferten einsitzigen Zweirädern.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau, demnächst auch auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 13. Mai 1899. (1357)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

---

6. Personen- und Güterverkehr.

Eröffnung des vollen Uebergangsverkehrs in Johanngeorgenstadt.

Mit Bezug auf die Bekanntmachung des Königlichen Finanzministeriums vom 8. d. Mts. und auf die unsrige vom 27. März d. J. wird veröffentlicht, dass nach Eröffnung des Betriebs auf der Linie Carlsbad-Johanngeorgenstadt für den Gesammtverkehr am 15. d. Mts. mit Genehmigung des königlichen Finanzministeriums vom gleichen Tage ab auch auf der sächsischen Anschlussstrecke und auf dem Grenzbahnhofe Johanngeorgenstadt der Betrieb für den vollen Uebergangsverkehr sowohl für Personen und Gepäck, als auch für Güter eröffnet wird.

Die Zugsanschlüsse sowie die durchlaufenden Wagen sind im Sommerfahrplane bereits enthalten. Die in Frage kommenden direkten Fahrkarten werden in die aushängenden Tarifauszüge mitaufgenommen.

Dresden, am 5. Mai 1899. (1358)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahngesellschaft.

Die in unseren Binnentarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Neuruppin, den 8. Mai 1899. (1359)
Die Direktion.

---

7. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung je 1 Centesimalwaage auf den Stationen Brunau-Packebusch, Mahlwinkel, Kusey, Brück und Westerhüsen soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können

auch von demselben gegen Einsendung von 0,50 M. in Baar bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von 5 Stück Centesimalwaagen“

versehen und zu dem auf

Mittwoch, den 24. Mai 1899, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Mai 1899. (1360)

Königliche Eisenbahndirektion.

Dänische Staatsbahnen.

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 4700 t Schienen und Verbindungstheilen ausverdungen werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 5 M. vom Büreau des Unterzeichneten, 11 Colbjörnsensgade, Kopenhagen V, erhältlich

Bietungstermin am 27. Mai 1899, Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, 6. Mai 1899. (1361)

Der Bahnchef.

Der Bau der Nebeneisenbahn von (Bremervörde) Hesedorf nach Buchholz, Baulänge etwa 52 km, soll einschliesslich Lieferung der Materialien in Generalunternehmung vergeben werden. Von der Vergebung ausgeschlossen werden nur einige untergeordnete Arbeiten und Lieferungen und die Beschaffung des Materials an Schienen, Schwellen und Kleineisenzeug, sowie der Weichen und der Signal- und Sicherungsanlagen. Angebote mit der Ueberschrift: „Bau der Eisenbahn von Bremervörde nach Buchholz“ sind unterschrieben, kostenfrei und versiegelt bis:

Mittwoch, den 21. Juni 1899, Nachmittags 1 Uhr,

an die unterzeichnete Eisenbahndirektion einzureichen. Die Eröffnung der Angebote wird zu dem angeführten Termine in unserem Verwaltungsgebäude, Joachimstrasse 7, hierselbst, Zimmer 18 III stattfinden. Bei der Zuschlagsertheilung kommen nur solche Bewerber in Betracht, deren Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit zweifellos nachgewiesen wird. Lage- und Höhenpläne, Verdingungsanschlag nebst Massenberechnungen, Vertragsentwurf, Baubeschreibung, Bedingnissheft usw. liegen bei der königlichen Eisenbahnbauabtheilung (Bremervörde-Buchholz) in Harburg a. Elbe während der Dienststunden zur Einsicht aus. Von letzterer wird auch etwaige weitere gewünschte Auskunft ertheilt. Die Verdingungsunterlagen einschliesslich der Lage- und Höhenpläne (Abdrücke) können gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 30 M. in Baar (nicht in Briefmarken) an die genannte Eisenbahnbauabtheilung in Harburg, nur von der letzteren bezogen werden. Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Hannover, den 8. Mai 1899. (1362)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von:

175 000 Laschenschrauben für Hauptlinien,
150 000 Laschenschrauben für Nebenlinien,
15 000 Schraubenbolzen für Zwangsschienen,
20 000 Federringen aus Tiegelflussstahl,
12 820 Gussklötzen für Zwangsschienen.

Bedingungen, Zeichnungen und Angebotsbogen werden von uns abgegeben.

Die Angebote sind schriftlich, verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Schienenbefestigungs-Material“ versehen bis

„Dienstag, den 23. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr“

bei uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der Angebote stattfindet.

Zuschlagsfrist bis 5. Juni d. J.

Karlsruhe, den 8. Mai 1899. (1363)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Wir bedürfen:

1. 30 Stück Bufferhülsen,
2. 80 „ Bufferkreuze,
3. 140 „ Bufferstangen,
4. 300 „ Schraubenkuppelungen ohne Bolzen,
5. 300 „ Schraubenkuppelspindeln,
6. 400 „ Sicherheitskuppelhaken,
7. 1 300 „ Siederöhren,
8. 300 „ Spiralfedern,
9. 100 „ Zughaken,
10. 1 200 kg Tiegelgussstahl zu Werkzeug,
11. 2 000 „ Spezialfederstahl.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können auf dem Büreau des Unterzeichneten eingesehen oder gegen Vergütung von 50 ₰ bezogen werden.

Die Angebote, den Preis pro Stück bezw. Kilogramm und die kürzeste Lieferzeit enthaltend, sind mit entsprechender Aufschrift verschlossen und frei bis längstens den 26. Mai lfd. Jahres, Vormittags 10½ Uhr, an den Maschineningenieur der Main-Neckarbahn in Darmstadt einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Darmstadt, den 6. Mai 1899. (1364)

Der Maschineningenieur.

Die Lieferung von 1 580 cbm Steinschlag (Kleinschlag) zur Erneuerung der Gleisbettung auf der Strecke Weimar-Gotha soll im ganzen oder getheilt — jedoch nicht in Mengen unter 500 cbm — vergeben werden.

Die Bedingungen können in dem Büreau der unterzeichneten Inspektion — Zimmer 145 des Hauptverwaltungsgebäudes — eingesehen, auch von dieser gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 20 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Hierhin sind auch die Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Steinschlag“ portofrei einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt am 29. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Beisein etwa erschienener Bewerber.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 9. Mai 1899. (1365)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Königl. bayer. Staatseisenbahnen.

Bausubmission.

Vorbehaltlich der Genehmigung der unterfertigten Stelle werden

Sonnabend, den 27. Mai 1899, Vormittags 9 Uhr,

bei der k. Eisenbahnbausektion Kronach nachstehende Eisenbahnbauarbeiten im Wege der

allgemeinen schriftlichen Submission

an den Meistbietenden vergeben werden, nämlich:

die Arbeitsloose I und II der Lokalbahn von Kronach nach Nordhalben und zwar:

Loos I 6 180,36 m lang, zwischen Kronach und Oberrodach,

Loos II 6 581,02 m lang, zwischen Oberrodach u. Steinwiesen,

enthaltend nach den Anschlägen,

	Loos I M.	Loos II M.	Summa M.
Erdarbeiten .	33 656,94	72 484,73	106 141,67
Wegbefestigungsarbeiten	3 737,41	869,09	4 606,50
Kunstbauten	16 500,22	16 188,40	32 688,62
Bahnunterbauarbeiten	30 933,73	19 575,45	50 509,18
im ganzen	84 828,30	109 117,67	193 945,97

Es kann sowohl auf jedes der beiden Loose allein, als auch auf beide Loose zusammen submittirt werden.

Die zu stellende Kaution beträgt
für das Loos I 6 000 M.,
und „ „ II 7 000 „

Bedingnissheft, Pläne und Kostenanschläge liegen im Amtslokale der k. Eisenbahnbausektion Kronach zu jedermanns Einsicht offen vor, wo auch die Submissionsformulare in Empfang genommen werden können.

Die Submissionen selbst müssen vorschriftsmässig überschrieben und versiegelt längstens bis

Freitag, den 26. Mai 1899, Abends 6 Uhr,

bei der k. Eisenbahnbausektion Kronach frankirt eingelaufen sein.

Die Submittenten sind bei Vermeidung aller im Submissionsformulare angedrohten Folgen gehalten, in dem oben angegebenen Verakkordirungstermine persönlich zu erscheinen oder sich durch genügend Bevollmächtigte vertreten zu lassen und haben, wenn solches verlangt wird, ihre Uebernahmsfähigkeit, ihr Kautions- und Betriebsvermögen sogleich genügend nachzuweisen und den bedingten Zuschlag zu gewärtigen.

München, im Mai 1899. (1366)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

In der Hauptwerkstätte zu Erfurt und der Nebenwerkstätte zu Meiningen lagernde 30 000 und 20 000 kg unverbrannten Gussschrotts sollen verkauft werden.

Termin hierzu ist auf Dienstag, den 30. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Verkaufsbedingungen und Gebotbogen können in unserer Kanzlei eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 15 ₰ in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 12. Mai 1899. (1367)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 38. 20. Mai 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 27. d. Mts.

Die amerikanischen und preussischen Eisenbahnen und die rheinisch-westfälische Industrie.

I.

Die Frage der Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen auf den preussischen Staatsbahnen, die wirthschaftlichen und betrieblichen Vortheile, die damit verbunden sein sollen, wurden auch bei den letzten Berathungen des Abgeordnetenhauses über den Eisenbahnetat gestreift. Der Abg. Macco glaubte aus den Erfahrungen nordamerikanischer Eisenbahnen einen neuen Beweis für die Vortheile grösserer Wagen entnehmen zu können. „Er habe sich“, so bemerkte er nach dem stenographischen Berichte, „eine von den grössten Bahnen herausgesucht, die in Amerika mit solchen schweren Wagen ausgestattet seien. Unter denselben befinde sich die grosse Pennsylvaniabahn mit einem Wagenpark von etwa 80 000 Wagen. Dabei habe sie aber zwei Drittel unseres ganzen Eisenbahnverkehres an Gütertonnenkilometern. Wir hätten also nur 50 % mehr, gebrauchten aber statt 80 000 rund 250 000 Wagen. Dieser krasse Unterschied, wo auf einen Wagen bei uns eine Leistung von 78 000 tkm, bei der Pennsylvaniabahn eine solche von 157 000 tkm entfalle, charakterisire so recht scharf den Unterschied in der Benutzung dieser Gefässe.“ Bei aller Verschiedenheit der Verhältnisse der beiden Länder sei dieser Unterschied so gross, dass man daraus einen Fingerzeig für unser Verhalten in dieser Frage nehmen könnte.

Diese Mittheilungen und Schlussfolgerungen des Herrn Abgeordneten waren mir — ich wohnte der betreffenden Sitzung bei — so auffallend, dass ich gleich meine stillen Bedenken gegen sie hatte. Da er seine Quellen nicht angab, so liessen sich seine Behauptungen nicht nachprüfen. Nun hat Herr Macco in dankenswerther Weise sein amerikanisches Material in dem mir vor wenigen Tagen zugegangenen Heft 8 der Zeitschrift „Stahl und Eisen“ S. 384/85 veröffentlicht. Er hat seine amerikanischen Zahlen aus „Poor's Railroad Manual“ entnommen und sie sind, in deutsche Werthe umgerechnet, in umstehender Tabelle I zusammengestellt.

Das ist also das Material des Herrn Macco. In seiner Rede im Abgeordnetenhause hat er nur eine Schlussfolgerung aus den Zahlen einer der vier Bahnen gezogen, er hat die von der Pennsylvaniabahn gefahrenen Gütertonnenkilometer durch die Anzahl der in ihrem Betriebe befindlichen Güterwagen getheilt, hieraus die Zahl der von einem Güterwagen gefahrenen Gütertonnenkilometer gefunden und diese Zahl der von einem Güterwagen auf dem Gesammtnetz der preussischen Staatsbahnen durchschnittlich durchfahrenen Gütertonnenkilometer gegenübergestellt. Wenn hiernach der Güterwagen der Pennsylvaniabahn 157 000 tkm zurücklegt, während der preussische Staatsbahnwagen nur 78 000 tkm fährt, so liegt nach Herrn Macco's Ansicht der Grund hierfür darin, dass der Güterwagen der Pennsylvaniabahn sehr viel grösser ist, als der der preussischen Staatsbahnen. Wenn die preussischen Staatsbahnen ebenso günstige Ergebnisse erzielen wollen, wie die Pennsylvaniabahn, so müssen sie also ebenso grosse Wagen bauen, wie diese.

Das ist die einzige von Herrn Macco gezogene Schlussfolgerung. Mit ihr will ich mich zunächst beschäftigen. Nachher werde ich dann noch eingehen müssen auf die eigenthümlichen Vergleiche und Schlüsse, die aus der umstehenden Tabelle I in dem Aufsatze der Zeitschrift „Stahl und Eisen“ gezogen werden und von denen im Abgeordnetenhause nicht die Rede war.

II.

Zunächst, sind die Zahlen der umstehenden Tabelle I richtig? Ich will einmal die amerikanischen Zahlen als zutreffend

Tabelle I.

1897	Gleise-kilometer	Personen-kilometer	Tonnen-kilometer	Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme %	durchschnittliche Einnahme für das Personenkilometer ₰	durchschnittliche Einnahme für das Tonnenkilometer ₰	Güterwagen Anzahl
Baltimore & Ohio R. R. east	2 024,145	359 751 361	4 169 988 961	76,29	4,305	1,407	30 980
desgl. west	1 244,423	106 342 938	1 461 073 660	84,73	4,725	1,197	
zusammen	3 268,568	466 094 299	5 631 062 621	78,23	4,565	1,357	
Newyork Central & Hudson River	3 849,188	1 110 038 209	6 099 748 289	70,78	4,956	1,775	37 543
Pennsylvanian R. R. Co. „ R. R. Division	2 756,087	534 672 345	10 055 865 826	64,37	5,20	1,239	48 588 + 38 788 = 87 386 Wagen = 157 000 tkm für den Wagen
United R. R. of Newjersey	750,609	524 753 387	1 524 079 493	73,17	4,865	2,875	
Philadelphia & Erie R. R. Division	914,693	56 247 703	2 155 684 463	68,06	5,969	1,069	
zusammen	4 421,389	1 115 673 435	13 735 629 782	67,37	5,034	1,399	
Lehigh Valley R. R. Co.	2 117,356	218 042 465	2 650 676 104	73,69	5,141	1,252	44 833 tkm*)
preussische Staatseisenbahnen 1896/97	29 041,29	11 390 524 600	19 888 010 408	55,27	2,71	3,83	252 194, für den Wagen 78 000 tkm

*) Offenbar ein Druckfehler. Soll heissen Wagen.

annehmen, obgleich bekanntlich das Poor'sche Handbuch lediglich eine Zusammenstellung des von den Eisenbahnen gelieferten Materials enthält, das niemand nachgeprüft hat und Poor auch von den amerikanischen Fachleuten ein bedenklicher Mangel an Sorgfalt bei seinen Zusammenstellungen zum Vorwurf gemacht wird. Indessen die Berichte der Bahnen selbst liegen mir nicht vor, die amtliche amerikanische Eisenbahnstatistik enthält keine Verkehrszahlen für die einzelnen Bahnen. Leider aber ist bei der Umrechnung der amerikanischen in deutsche Werthe ein recht grober Schnitzer gemacht. Bei der Verwandlung der amerikanischen Tonnenmeilen in deutsche Tonnenkilometer ist die amerikanische Tonne der deutschen gleich gerechnet, während in der amerikanischen Statistik die Tonne nicht 1 000 kg, sondern = 2 000 amerikanische Pfund = 907 kg ist. Die in der Tabelle enthaltenen Tonnenkilometer der amerikanischen Bahnen sind also zu hoch. Bei der Pennsylvaniabahn, und zwar der Abtheilung United Railroads of Newjersey, sind ferner — und das ist ein zweiter Fehler — 20 464 309 Gütertonnenmeilen zu den von der Eisenbahn gefahrenen gezählt, während sie thatsächlich auf dem Delaware- und Raritankanal zurückgelegt sind. Diesen zwei Fehlern gegenüber kommt weniger in Betracht, dass die verglichenen Zeiträume für die verschiedenen Bahnen nicht dieselben sind. Die Zahlen der Pennsylvaniabahn beziehen sich auf das Kalenderjahr 1897, die der Newyork Central- und der Baltimore und Ohio-Eisenbahn auf das sogen. fiscal year, d. h. das Jahr vom 1. Juli 1896 bis 30. Juni 1897, die der Lehigh Valleybahn auf das Jahr vom 1. Dezember 1896 bis 30. November 1897. Die in der Tabelle enthaltenen Zahlen der preussischen Staatsbahn sind nicht, wie dort angegeben wird, die des Jahres 1896/97, sondern die des Jahres 1897/98. In der folgenden Tabelle II sind nun, nach der von Herrn Macco benutzten Quelle, richtige Zahlen zusammengestellt und zwar sind die amerikanischen Zahlen neben den deutschen angegeben, um dem Leser die Nachprüfung zu erleichtern. Da man zweifelhaft sein kann, ob für die preussischen Staatsbahnen richtiger das Etatsjahr 1896/97 oder das Etatsjahr 1897/98 angenommen wird, so sind die Zahlen für beide Jahre genommen, der Leser kann danach selbst wählen, welches Jahr er vergleichen will. Endlich ist noch zu erwähnen, dass in der Tabelle in „Stahl und Eisen" die von einem Güterwagen zurückgelegten Tonnenkilometer nur für die Pennsylvaniabahn und die preussischen Staatsbahnen ausgerechnet sind. In der nachstehenden Tabelle II sind diese Zahlen auch für die übrigen drei Bahnen beigefügt. Wie stellen sich nun zunächst die Vergleichszahlen der amerikanischen und preussischen Bahnen bei richtiger Rechnung?

Auf den preussischen Staatsbahnen sind nach nachstehender Tabelle II gefahren von einem Güterwagen 76 981 km oder 78 860 tkm, je nach dem zu Grunde gelegten Jahr, gegen 142 539 (nicht 157 000) tkm auf der Pennsylvaniabahn, 168 058 auf der Baltimore und Ohio-, 147 336 auf der Newyork Central- und 91 191 auf der Lehigh Valleybahn. Man sieht, das sind bei den drei ersten Bahnen immer noch gewaltige Unterschiede, bei der letzten ist der Unterschied schon nicht mehr so erheblich. Ist es nun aber richtig, diese Unterschiede aus der Verschiedenheit der Tragfähigkeit der Güterwagen zu erklären? Dazu muss ich etwas weiter ausholen.

III.

In der Tabelle II sind den preussischen Staatsbahnen gegenübergestellt vier amerikanische Bahnen, deren Länge 4 420, 3 853, 3 268 und 2 117 km beträgt, — die also beiläufig nicht entfernt zu den grössten amerikanischen Bahnen gehören — gegenüber einer Länge von 29 000 km der preussischen Staatsbahnen. Von den vier amerikanischen Bahnen sind aber wiederum bei drei nicht die ganzen Netze, sondern nur die verkehrsreichsten Theile der Netze ausgesucht, sozusagen die Stammlinien, die die wichtigsten Verkehrsmittelpunkte mit einander verbinden und auf denen der Verkehr der übrigen Strecken des Netzes zusammenläuft. Diese Stammlinien sind schon bei der Baltimore und Ohiobahn, mehr aber noch bei der Newyork Central und der Pennsylvaniabahn Theile riesiger sogenannter Systeme, die sich zum Theil weit nach Westen erstrecken und zu denen Linien mit ganz erheblich schwächerem Verkehr gehören. Ein ganz bedeutender Theil der aus dem Westen kommenden Transporte sammelt sich aber an auf diesen östlichen Strecken und erscheint dann wieder in der Statistik für diese. Die vierte, die Lehigh Valleybahn, ist eine der sogenannten Kohlenbahnen. Von den auf ihr im Jahre 1890/91 gefahrenen 1 890 000 000 Gütertonnenmeilen kommen allein 1 043 000 000 auf Kohlen und Kokes. In den späteren Jahren hat sich dies

Tabelle II.

	Betriebslänge [1])		Personen		Tonnen [1])		Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme	durchschnittliche Einnahme f. d. Personen-		durchschnittliche Einnahme f. d. Tonnen-		Güterwagenanzahl	auf 1 Wagen entfallen
	engl. Meilen	km	engl. Meilen	km	engl. Meilen	km	%	Meile engl. cents	km ₰	Meile engl. cents	km ₰		tkm
Baltimore & Ohio R.R. east	1 257,78	2 023,768	223 539 030	359 674 299	2 591 181 856	3 781 474 926	76,35	1,72	4,49	0,54	1,554	—	—
desgl. west . .	773,27	1 244,191	66 080 245	106 323 114	907 893 904	1 324 946 771	84,73	1,81	4,725	0,46	1,324	—	—
zusammen	2 031,05	3 267,959	289 619 275	465 997 413	3 499 075 760	5 206 421 697	78,23	1,75	4,568	0,52	1,496	30 980 [2])	168 058
Newyork Central Hudson River . . .	2 394,88	3 853,362	689 764 624	1 109 831 280	3 790 311 495	5 531 440 354	70,78	1,90	4,959	0,68	1,957	37 543	147 336
Pennsylvanian R.R. Division	1 712,60	2 755,573	332 252 125	534 593 669	6 248 596 176	9 118 970 052	64,37	1,995	5,208	0,475	1,367	—	—
United R. R. of Newjersey .	466,42	750,470	326 075 553	524 655 565	947 044 984 [3]) 20 464 309	1 382 082 408 [3]) 29 864 855	73,17	1,864	4,866	1,102	3,172	48 588	—
Philad. & Erie R R. Division	568,33	914,443	34 951 658	56 237 218	1 339 516 848	1 954 841 325	68,06	2,287	5,970	0,420	1,174	+ 38 798 [4])	—
zusammen	2 745,35	4 420,486	693 279 336	1 115 486 452	8 555 622 317	12 485 758 640	67,37	1,948	5,085	0,536	1,542	87 386	142 539
Lehigh Valley R. R. . . .	1 315,70	2 116,96	135 489 011	218 001 819	1 647 098 803	2 403 715 050	73,69	1,970	5,142	0,48	1,381	—	—
					Anthrazitkohle					Anthrazitkohle			
	—	—	—	—	1 174 929 703	1 714 648 936	—	—	—	0,67	1,749	—	—
	—	—	—	—	2 822 028 506	4 118 363 986	—	—	—	—	—	44 833	91 191
Preuss. Staatseisenb. 1896/97	—	27 733,36	—	10 333 362 094	—	18 273 116 126	54,17	—	2,72	—	3,76	237 373	76 981
desgl. 1897/98 .	—	29 264,59	—	11 390 524 660	—	19 888 010 408	55,27	—	2,71	—	3,70	252 194	78 860

[1]) 1 engl. Meile = 1,609 km, 1 engl. Tonne = 907 kg.
[2]) Einschliesslich 15 208 Privatwagen.
[3]) Delaware & Raritan Canal. Diese Tonnenkilometer sind von mir bei Berechnung der von einem Güterwagen gefahrenen Tonnenkilometer abgezogen.
[4]) Privatwagen.

Verhältniss schwerlich geändert, Zahlen liegen mir darüber nicht vor. Auch die drei anderen Bahnen durchziehen mit den hier zum Vergleich herangezogenen Strecken die reichen Kohlengebiete der Vereinigten Staaten. Auf der Newyork Centralbahn wurden im Jahre 1891 unter insgesammt 16 600 000 t Gütern 4 680 000 t Kohlen gefahren. Ausser den Kohlen werden auf den drei anderen Bahnen, die zu den sogenannten Trunk Lines, den grossen westöstlichen Stammbahnen gehören, Getreide und Mehl, Vieh und andere Erzeugnisse der Landwirthschaft in ungeheuren Mengen über grosse Strecken, vielfach in geschlossenen Zügen von Chicago und anderen Stapelplätzen nach den östlichen Häfen Newyork, Philadelphia, Baltimore gefahren. Dieser Verkehr ist ein ziemlich regelmässiger, das ganze Jahr hindurch gleichmässiger, er gestattet eine ausgezeichnete Ausnutzung der Betriebsmittel.

Und solche Bahnen und Bahntheile werden dem Gesammtnetz der preussischen Staatsbahnen gegenübergestellt und mit ihm verglichen! Die besten, verkehrsreichsten Strecken einzelner Netze einem Gesammtnetz, von dem über ein Drittel Nebenbahnen sind, und das ein Gebiet mit zum erheblichen Theil äusserst schwachen und langsamen Verkehr — man denke nur an Pommern, Posen, Ost- und Westpreussen — durchschneidet. Dass bei so verschiedenen thatsächlichen Verhältnissen blosse Zahlen und noch dazu Durchschnittszahlen nichts beweisen, dass sie im Gegentheil nur irreführen, dieser Gedanke liegt doch ziemlich nahe. Wie aber gar der alleinige Grund der verschiedenen Leistungen die grössere Tragfähigkeit der amerikanischen Güterwagen sein soll, das ist vollends unerfindlich. Leider werden in der mir bekannten Statistik Ziffern über die Tragfähigkeit der amerikanischen Güterwagen nicht angegeben. Dass man dort Versuche mit dem Bau von Güterwagen, die 20, 30, ja 45 t fassen, macht, ist ja bekannt. Auch die preussischen Staatsbahnen haben vor einigen Jahren Güterwagen mit einer Trägfähigkeit von 30 t gebaut und machen zur Zeit Versuche mit Güterwagen von 50 t Tragfähigkeit. Die letzteren sollen für Schienentransporte verwendet werden. Die 30 t-Wagen aber sind seiner Zeit von der Industrie zurückgewiesen, als für sie unbrauchbar und aus dem Wagenpark wieder entfernt. Aber so grosse Wagen werden doch auch in Amerika nur für einzelne Transporte verwendet, sie bilden nur einen verschwindend kleinen Theil des gesammten Güterwagenparkes auch der hier verglichenen amerikanischen Bahnen. Dass die Verwendung so grosser Wagen bei so starkem Verkehr und auf so grossen Linien zur Erhöhung der Leistungen mit beiträgt, wird man ja zugeben können, aber der eigentliche Grund der von dem Herrn Abgeordneten hervorgehobenen Unterschiede liegt wo anders.

Im grossen ganzen leisten die amerikanischen Bahnen mit ihren Wagen in der That nicht mehr als wir mit den unsrigen. Leider lässt uns die deutsche Statistik insofern im Stich, als es nicht möglich ist, dies dadurch zu beweisen, dass wir ein den vier amerikanischen Bahnen ungefähr gleiches Netz aus den preussischen Staatsbahnen herausschneiden und dann gleichwerthige Zahlen gegenüberstellen. Dagegen bietet die amtliche, vom amerikanischen Bundesverkehrsamt herausgegebene Eisenbahnstatistik die Möglichkeit, das gesammte preussische Staatsbahnnetz mit einem an Umfang annähernd gleichen geschlossenen Netze amerikanischer Bahnen zu vergleichen. In der amtlichen amerikanischen Statistik wird bekanntlich das Gesammtnetz der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in zehn Gruppen eingetheilt. Die Gruppe II umfasst die Eisenbahnen der Staaten Newyork, Newjersey, Pennsylvania, Maryland, Delaware und einen Theil von Westvirginien, die in unserer Tabelle II aufgeführten vier Bahnen sind alle in ihr enthalten. Nach der

mir vorliegenden neuesten Statistik beläuft sich der Umfang der dieser Gruppe angehörigen Bahnen im Fiskaljahr 1896/97 auf 33 727 km, gegen 29 265 km preussische Staatsbahnen in 1897/98, ist also nur wenig grösser. Die Verkehrsverhältnisse der Bahnen der Gruppe II sind dagegen **viel** günstiger, als die der preussischen Staatsbahnen in ihrer Gesammtheit. Das darf natürlich bei der Beurtheilung nachstehender Zahlen auch nicht vergessen werden. Aus der amtlichen amerikanischen Statistik ist nun die folgende Tabelle III zusammengestellt:

Tabelle III.

	Betriebslänge		Personen		Tonnen		Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme	durchschnittliche Einnahme f. d. Personen-		durchschnittliche Einnahme f. d. Tonnen-		Güterwagenanzahl	auf 1 Wagen entfallen
	engl. Meilen	km	engl. Meilen	km	engl. Meilen	km	%	Meile engl. cents	km ₰	Meile engl. cents	km ₰		tkm
Gruppe II, 1. Juli 1896 bis 30. Juni 1897	20 967,59	33 736,85	3 599 346 190	5 791 348 020	29 579 613 559	43 167 393 582	66,23	1,814	4,74	0,675	1,94	373 400	115 606
auf 1 km Betriebslänge	—	—	—	171 662	—	1 279 533	—	—	—	—	—	—	—
preuss. Staatseisenb. 1896/97	—	27 733,36	—	10 333 362 094	—	18 273 116 126	54,17	—	2,72	—	3,76	237 373	76 981
auf 1 km Betriebslänge	—	—	—	383 933	—	664 929	—	—	—	—	—	—	—
desgl. 1897/98	—	29 264,59	—	11 390 524 660	—	19 888 010 408	55 27	—	2,71	—	3,70	252 194	78 860
auf 1 km Betriebslänge	—	—	—	401 349	—	685 933	—	—	—	—	—	—	—

Nach dieser Tabelle III haben die amerikanischen Eisenbahngüterwagen der Bahnen der Gruppe II im Durchschnitt 115 606 Gütertonnenkilometer gefahren, gegen rund 77 000 der preussischen Staatsbahnen in 1896/97 und rund 79 000 in 1897/98. Das ist ein Unterschied, der immer noch recht gross ist, aber doch lange nicht so gross wie der vom Abg. Macco in seiner Etatsrede hervorgehobene Unterschied von 157 000 und 78 000 Gütertonnenkilometern für den Wagen. Aus der vorstehenden Tabelle III aber ersehen wir gleichsam mit **einem** Blick, dass **der hauptsächlichste Grund für die bessere Ausnutzung der amerikanischen Güterwagen der viel stärkere Verkehr auf den amerikanischen Bahnen ist.** In der Gruppe II sind gefahren über 43 000 000 000 tkm, gegenüber rund 18 000 000 000 und 20 000 000 000 tkm auf den preussischen Staatsbahnen. Auf 1 km Bahnlänge aber sind auf jenen amerikanischen Bahnen gefahren 1 279 533 tkm, gegenüber 664 929 tkm und 685 933 tkm auf den preussischen Staatsbahnen, d. h. der auf diesen Bahnen herrschende Verkehr war fast **doppelt** so dicht, wie der der preussischen Staatsbahnen. So ist denn auch der Verkehr dieser Gruppe bei weitem dichter, als der aller anderen Gruppen und der des Gesammtnetzes der Vereinigten Staaten. Während die Anzahl der auf einer **englischen Meile gefahrenen Tonnenmeilen** (NB.) in Gruppe II beträgt 1 410 730 (= obigen 1 279 533 tkm auf das Kilometer), beträgt diese Zahl in der nächst verkehrsreichen Gruppe III nur 752 779, in Gruppe I 471 657, im Durchschnitt aller Bahnen der Vereinigten Staaten 519 079. Es ist endlich nicht ausser Betracht zu lassen, dass unter den 373 400 Güterwagen der Gruppe II **nicht** mitgerechnet sind die auf den Bahnen gleichfalls laufenden Privatwagen der Privatgesellschaften. Die Berichte der Eisenbahnen an das Bundesverkehrsamt geben diese Wagen nicht an. Dagegen sind die Tonnenkilometer die von **allen** auf den Bahnen fahrenden Wagen zurückgelegten, einschliesslich der Privatwagen. Würden diese letzteren den obigen 373 400 Wagen zugezählt, so würde sich eine noch geringere Zahl von Gütertonnenkilometer für den Wagen, als obige 115 606 ergeben, **welche**, lässt sich freilich auch nicht annähernd schätzen.

Ich möchte die Leser nicht mit noch mehr Zahlen ermüden. Soviel dürfte aus meinen Ausführungen hervorgehen, dass 1. die Zahlen des Herrn Macco durchweg anfechtbar sind und dass er 2. aus seinen Zahlen unrichtige Schlüsse gezogen hat. Es ist eben ein eigen Ding mit der Statistik. Blosse Zahlen beweisen nichts, man muss ihnen etwas tiefer auf den Grund gehen.

IV.

Der Abg. Macco hat in seiner Etatsrede mit seinen Vergleichen nichts anderes anregen wollen, als die Beschaffung grösserer Güterwagen in Preussen und dabei ausdrücklich bemerkt, dass ein direkter Vergleich der amerikanischen mit unseren Verhältnissen nicht möglich sei, dass hier nur ein Fingerzeig gegeben werden solle, wie wir fortschreiten könnten. Der Zeitschrift „Stahl und Eisen" haben die Zahlen der Tabelle aber so gut gefallen, dass sie sich ganz anders ins Zeug legt und uns einmal ordentlich zeigt, was wir alles von Amerika lernen können. Für sie ist schlankweg „die Leistung **eines** amerikanischen Wagens (nicht etwa eines Wagens **einer** der vier Bahnen) gerade doppelt so hoch, wie die Leistung eines preussischen Wagens." Für sie sind die Frachten der vier in der Tabelle zusammengestellten amerikanischen Bahnen im Gesammtumfang von noch nicht 14 000 km „die durchschnittlichen Frachten, die **die** (NB.) amerikanischen Bahnen erzielen." **Die** amerikanischen Bahnen (d. h. doch wohl die Bahnen der **Vereinigten Staaten von Amerika**) hatten 1896/97 einen Umfang von 296 745 km. Auf den ausser jenen 14 000 km der Tabelle vorhandenen 282 000 km werden vielfach Frachten erzielt, die viel höher sind, als die preussischen regelmässigen Sätze. — Aus dem Vergleich wird dann noch gefolgert, „dass bei uns das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen viel zu stark heruntergedrückt sei. Man könne darüber nicht im Zweifel sein, dass dies auf Kosten der Ausrüstung und Ausstattung der Eisenbahnen geschehen sei." Dem Schreiber dieser Zeilen scheint wohl der höchste Betriebskoeffizient, der der Baltimore und Ohiobahn, am besten zu gefallen, vielleicht interessirt ihn auch zu erfahren, dass diese Bahn sich in dem angenehmen Zustande des Bankerotts befand, als sie ihre uns als mustergültig vorgehaltenen Ergebnisse mit dem hohen Betriebskoeffizient erzielte. Die übrigen drei Bahnen sind, soviel mir bekannt, gut imstande, die Pennsylvaniabahn ist die amerikanische Musterbahn.

Aber ich glaube, auch die Verwaltungen dieser Bahnen werden sich wundern, wenn sie lesen sollten, dass, weil ihr Betriebskoeffizient ungünstiger sei, als der der preussischen Staatsbahnen, sie **besser** wirthschafteten als diese, sie insbesondere besser ausgerüstet und ausgestattet seien, als die preussischen Staatsbahnen! Ganz im Gegentheil, und diesen Punkt möchte ich hier noch besonders betonen. Der Güterwagenpark der **preussischen** Staatsbahnen ist **so** bemessen, dass er nicht nur für die Zeiten des regelmässigen, sondern auch für die des

ausserordentlichen Verkehres genügt. Die Industrie in erster Linie verlangt von der preussischen Staatsbahnverwaltung, dass soviel Wagen da sind, um auch in den wenigen Wochen der Hochfluth des Verkehres alle Transporte schlank zu erledigen, sie verlangt dies selbst um den Preis, dass ein erheblicher Theil der Güterwagen während des grössten Theiles des Jahres unbeschäftigt ist. Diese, nur einen Theil des Jahres fahrenden Wagen drücken die Durchschnittszahl aller von einem Wagen gefahrenen Tonnenkilometer natürlich erheblich herunter. Das ist übrigens Herrn Macco auch entgangen. Der Wagenpark der amerikanischen Bahnen genügt für den regelmässigen Verkehr. Schwankungen, wie sie bei uns alljährlich vorkommen, gibt es dort nur sehr selten, und wenn einmal der Güterandrang so gross ist, dass die Eisenbahnen ihn nicht prompt bewältigen können, nun dann müssen die Verfrachter eben warten und sie warten geduldig. Wehe dem amerikanischen Verfrachter, der über Wagenmangel in der Presse klagen, wehe der Zeitung, die solche Klagen in ihre Spalten aufnehmen würde! Der Verfrachter wäre geliefert, keine Bahn würde mehr sein Gut fahren, denn den gesetzlichen Beförderungszwang kennt man in Amerika nicht. Die Zeitung aber würde niemals wieder zu Anzeigen benutzt, sie würde aus den Büreaus der Bahnen verschwinden, sie würde nie mehr auf solche Vergünstigungen rechnen dürfen, wie sie wohlgesinnte Zeitungen von den amerikanischen Bahnen erhalten! Ob unserer Industrie mit solchen Zuständen wohl gedient wäre?

Schliesslich verkennt auch die Zeitschrift „Stahl und Eisen“ nicht, dass die Beschaffung grösserer Wagen auch für die Verfrachter mancherlei Unbequemlichkeiten mit sich bringt. Sie will diese freundlich mit in den Kauf nehmen, wenn — die Abfertigungsgebühren für die grossen Wagen wesentlich ermässigt werden.

Also der Verfasser des vorliegenden Aufsatzes benutzt die Zahlen des Herrn Abg. Macco, um theils verblümt, theils mit dürren Worten für die Industrie auch im gegenwärtigen Augenblicke Ermässigungen der Güterfrachtsätze und mehr Beschaffung von Betriebsmitteln u. dergl. zu verlangen. Welchen Einfluss die Befriedigung solcher Ansprüche auf die Staatsfinanzen haben würde, dass ist dem Verfasser ganz gleichgültig, darüber setzt er sich leichten Herzens hinweg.

Nachdem ich den Nachweis erbracht habe, auf wie anfechtbarer Grundlage die Anschauungen dieser Herren über die amerikanischen Eisenbahnen beruhen, verlohnt es sich nicht, auf derartige Begehrlichkeiten noch näher einzugehen. Ich wollte sie auch nur etwas niedriger hängen. Sind sie doch ein bezeichnender Beweis dafür, welche Ansprüche gewisse industrielle Kreise immer noch an den Staatssäckel erheben.

A. v. d. Leyen.

Lesezimmer nebst Büchereien für Eisenbahnbeamte und -Arbeiter.

In Nr. 20 S. 329 d. Ztg. ist mitgetheilt worden, dass seitens der Reichspostverwaltung versuchsweise für die Beamten bei den grösseren Postämtern Lesezimmer eingerichtet wurden, welchen hauptsächlich die aus dienstlichen Gründen gelesenen politischen Ortszeitungen überwiesen seien.

Die daran geknüpfte Anregung, dass man auch bei der Eisenbahnverwaltung solche Lesezimmer, in welchen auch geeignete Bücher nicht fehlen dürften, einrichten möge, ist bereits an verschiedenen Stellen in die That umgesetzt worden, u. a. in Breslau, wo die z. Z. bestehenden 3 Büchereien sich eines sehr lebhaften Zuspruches erfreuen.

Da über diese Einrichtung bei der königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau wiederholt angefragt worden ist, so dürfte es für alle diejenigen Behörden, welche gleiches planen, von Interesse sein, über die Erfahrungen, welche hier gemacht worden sind, unterrichtet zu werden.

Innerhalb des im Januar 1898 gegründeten „Eisenbahnvereins zu Breslau“, welcher eine Vereinigung der daselbst und in der nächsten Umgebung beschäftigten Beamten und Arbeiter zu gemeinnützigen und geselligen Zwecken darstellt und über welchen in der Nr. 89 d. Ztg. vom 19. November 1898 (S. 1378) berichtet worden ist, sind von dem zur Hälfte aus Beamten, zur Hälfte aus Arbeitern bestehenden Vorstande für die verschiedenen Aufgaben mehrere Ausschüsse bestellt worden. Unter diesen hat der aus 5 Mitgliedern bestehende Büchereiausschuss, nachdem ihm für das erste Geschäftsjahr (1898) aus der Vereinskasse (Beiträge à 1 ℳ. jährlich von mehr als 6 000 Mitgliedern) der Betrag von 1 000 ℳ. zur Verfügung gestellt worden war, sofort auf 3 Bahnhöfen Lesezimmer nebst Büchereien eingerichtet, welche im Laufe des April der Benutzung übergeben werden konnten.

Die dazu erforderlichen, angemessen ausgestatteten, auch mit Kartenmaterial versehenen Räume werden seitens der Staatsverwaltung unterhalten, geheizt, beleuchtet usw. Die Aufsicht über die dort ausgelegten, der Belehrung und der Unterhaltung dienenden Blätter usw. erfolgt unter der Leitung eines Büchereiverwalters den ganzen Tag hindurch (Sonntags nur bis Mittag) durch diejenigen Beamten, welche dort ihre Arbeiten zu erledigen haben; dieselben tauschen auch die von den Mitgliedern des Vereins bezw. deren Familienangehörigen unentgeltlich entliehenen Bücher um, führen darüber eine — übrigens ganz einfache — Kontrole und sorgen dafür, dass die Bestimmungen der „Büchereiordnung“, nach welcher z. B. jedes Mitglied nur 1 Buch auf längstens 14 Tage entleihen darf, beachtet werden.

Durch mündliches Benehmen mit mehreren Buchhandlungen sind für 700 ℳ. etwa 500 Bücher antiquarisch erworben worden, welche im allgemeinen dem Geschmack der Leser entsprochen zu haben scheinen. In etwas geringerem Grade darf dies auch bezüglich derjenigen Werke behauptet werden, welche infolge mehrfacher, zum Theil im Amtsblatt abgedruckten Aufforderungen von verschiedenen Mitgliedern dem Verein geschenkweise überlassen worden waren.

Besonders begehrt und daher oft vergriffen waren die in ganzen, halben oder viertel Jahrgängen gebundenen Zeitschriften, wie Daheim, Gartenlaube, Ueber Land und Meer, Grenzboten, Deutsche Rundschau, Nord und Süd, Westermann's Monatshefte, Deutsche Romanzeitung usw.

In der auf dem Bahnhofe O. S. bestehenden Bücherei waren in den ersten 10 Monaten ausgeliehen worden 5 020 Bücher, also im Durchschnitt täglich 17, auf dem Freiburger Bahnhofe waren ausgeliehen 2 139 (im Durchschnitt 9); auf dem Oderthorbahnhofe 3 395 (im Durchschnitt 15).

Die Rechnungen über die zu Lasten des bewilligten Kredites erfolgten Beschaffungen werden, nachdem sie von dem Vorsitzenden oder dem von diesem damit beauftragten Mitgliede des Büchereiausschusses als richtig bescheinigt worden, dem Schriftführer des Vereins zur Herbeiführung der Zahlung vorgelegt; dahin gehören auch Stempel, Kontobücher, Buchbinderarbeiten, kleinere Inventarienstücke, wie einige Bilder für die Lesezimmer, in welchen übrigens ausser den abonnirten Zeitschriften (nicht Zeitungen) das Eisenbahn-Verordnungsblatt, Archiv, Eisenbahnvereinszeitung, Amtsblatt, sowie die unentgeltlich gelieferten Organe gemeinnütziger Vereine, wie z. B. des Riesengebirgsvereins, ausliegen.

Die Benutzung der Lesezimmer, welche bisher noch sehr mässig war, scheint sich allmählich heben zu wollen; die in den Büchereien vorhandenen, zum Nachschlagen bestimmt gewesenen Konversationslexika waren fast gar nicht in Anspruch genommen.

Da das Hauptkontingent der die Bücherei O. S. benutzenden Leser die auf dem grossen Rangirbahnhof Brockau beschäftigten und daher dort wohnenden Beamten und Arbeiter gebildet haben, welche einen weiten Weg zurückzulegen hatten, so ist seit dem 1. Mai 1899 im Stationsgebäude zu Brockau eine vierte Bücherei eingerichtet, welche mit einem Lesezimmer verbunden, zum Herbst d. J. in das z. Z. im Bau begriffene sogenannte Wohlfahrtsgebäude verlegt werden soll.

In Anbetracht dieser Ausdehnung und zur Anschaffung einer grösseren Anzahl von neueren Werken, welche auch anspruchsvolleren Lesern genügen, hat der Vorstand des Eisenbahnvereins dem Büchereiausschuss für das Jahr 1899 1 500 ℳ überwiesen, ein Betrag, welcher es ermöglichen wird, dass jede Bücherei statt wie bisher 200 bis 300 Bände künftig 400 bis 500 enthält, wobei diejenigen eisenbahntechnischen Werke nicht mitgerechnet sind, welche die königliche Eisenbahndirektion aus ihren Beständen leihweise abgetreten hat.

Die Auswahl unter den (mit Preisangabe) reichlich angebotenen Büchern und Schriften trifft der Ausschuss in Abendsitzungen, welche nach Bedarf von seinem Vorsitzenden einberufen werden. Neben vielen klassischen und poetischen, erbaulichen und das Kolonialwesen behandelnden Werken ist auch auf eine grössere Anzahl von Jugendschriften und vaterländischen Erzählungen Bedacht genommen worden, hauptsächlich aber, wie schon bemerkt, auf die letzten 20 Jahrgänge populärer Zeitschriften, welche verhältnissmässig sehr billig zu erlangen gewesen sind. Die nach der Anschaffung etwa als ungeeignet befundenen Bücher werden von den Verkäufern auch noch nach mehreren Wochen gegen gleichwerthige aber harmlose Lektüre umgetauscht.

Eine am Ende des ersten Geschäftsjahres gehaltene Umfrage nach Beschwerden oder Wünschen der Vereinsmitglieder ist dahin beantwortet worden, dass erstere fehlten; die letzteren gingen dahin, dass die Büchereien vergrössert werden möchten, weil die Bücher mitunter vergriffen gewesen waren und dass jedes Mitglied einen gedruckten Katalog erhielte.

Dieser Wunsch wird sich wohl erst im nächsten Jahre erfüllen lassen.

Die zur Verfügung stehenden Geldmittel mussten zunächst für die Anschaffung der Bücher selbst verwendet werden; dadurch, dass neuerdings eine grosse Vermehrung derselben eingetreten ist und wahrscheinlich auch noch im nächsten Jahre eintreten wird, wäre ein Katalog jetzt noch verfrüht. Da in solchem auch die Zugehörigkeit der Bücher zu den einzelnen Büchereien vermerkt sein müsste, die letzteren aber am 1. Mai d. J. ihre Bestände mit einander ausgetauscht haben und vielleicht über ein Jahr nochmals tauschen werden, so empfiehlt es sich einen gewissen Beharrungszustand abzuwarten und sich bis dahin mit einem umgedruckten Verzeichniss zu begnügen, welches die Nummer, den Verfasser, den Titel, die Anzahl der Bände und den Standort nachweisend in den Büchereien und Bureaus zur Einsicht aller Betheiligten ausliegt.

Breslau, im Mai 1899. Schmoeckel.

Merkwürdige Eisenbahngefährte.

Von W. Berdrow.

Der Wechsel der Zeiten hat sich kaum auf einem Gebiete des Eisenbahnwesens so auffallend erwiesen, wie im Gebrauch und in der Herstellung besonderer Wagen für alle die verschiedenen Zwecke, denen die Eisenbahn nachzukommen hat. Schnellzüge und Schnellzugslokomotiven hat es, wenigstens ausnahmsweise, schon vor 50 Jahren gegeben, die Schwere der heutigen Schienen ist vorübergehend schon in den Anfängen des Eisenbahnwesens erreicht, wenn auch wieder verlassen worden, die Grundzüge des Signalwesens sind schon sehr frühzeitig festgelegt, aber was die Beförderungsmittel selbst anlangte, so waren sie anfänglich von geradezu erstaunlicher Einförmigkeit und Ursprünglichkeit. Dieselbe Form flacher, offener Wagen oder einfacher Plattformen auf Rädern diente allen möglichen Zwecken; wer kennt nicht jene Abbildungen der ältesten Personenwagen, die aus Kutschen bestanden, welche man auf den erwähnten Plattformwagen für Gütertransporte festband oder -keilte. Und heute, welch eine unübersehbare Menge verschiedener Eisenbahngefährte, welche Abweichungen nicht nur nach überflüssig vermehrten Wagenklassen, sondern auch nach Schwere und Grösse, nach äusserer Eleganz und innerer Bequemlichkeit, nach Ausstattung mit Licht, Luft und Wärme, welche unübersehbare Fluth endlich von verschiedenen Güterwagen für hundert, nein für tausend abweichende Gegenstände und Zwecke. Wir greifen hier nur von den merkwürdigsten und weniger bekannten Beispielen einige heraus.

Zu den älteren, von jeder grossen Eisenbahnverwaltung geführten Spezialwagen für Kohlen- und Erztransporte, die sich durch ihre bedeutende Tragfähigkeit, für Holztransporte, die sich durch ihre Länge auszeichnen, für Ziegel, Sand und dergl. mit ganz flachem Kasten, für ungewöhnlich lange Güter, auf zwei zusammengekoppelten kurzen Plattformwagen — zu diesen und anderen älteren Beispielen des Spezialwagenbaues sind neuerdings andere in unglaublicher Zahl hinzugekommen. Noch immer hört man hier und da eine neugierige Frage über den Zweck der graugestrichenen Gastransportwagen mit ihren zwei bis drei Druckkesseln. Es ist also noch heute nicht allgemein bekannt, dass dieselben dazu dienen, den Transport des komprimirten Oelgases von den Gasanstalten der Betriebswerkstätten zu den einzelnen Zügen und Wagen zu vermitteln. Eine besondere umfangreiche Klasse von Spezialwagen haben ja die grossartigen Lebensmitteltransporte der Neuzeit hervorgebracht. Zweckmässige Kühlwagen sei es mit kaltem Wasser, sei es mit Eis gefüllt, dienen zur Beförderung von Milch und Fleisch über grössere Entfernungen, doch stehen sie wie diejenigen für den Biertransport meist in dem Besitz der betreffenden Interessenten und nicht der Eisenbahnverwaltungen. Grossartig ist der Wagenpark, den die amerikanischen Riesenschlächtereien, wie Swift oder Armour, für den Transport von frisch geschlachtetem Fleisch nach Newyork und den anderen Grossstädten des Landes unterhalten. Armour besitzt nicht weniger als 300 grosse mit vollständiger Gefriereinrichtung versehene Wagen, die auf allen Linien zwischen Newyork und St. Francisco laufen, und von denen jeder mindestens 1000 D. kostet. Ihre Doppelwandungen und Decken werden mit einer Gefriermischung gefüllt, die bei mehrtägigen Reisen auch unterwegs noch nach Bedarf erneuert wird. Für den Transport von Fischen sind ähnliche Wagen von einfacherer Konstruktion in vielen Ländern in Gebrauch, abweichend davon sind die Spezialwagen für den Transport lebendiger Fische, die auf der Anwendung von Bassins mit Seewasser beruhen, das wie in einem Aquarium allmählich abgesogen und nach seiner Auffrischung durch Luftzufuhr wieder ins Bassin geleitet wird. Zwischen der Nordsee und Berlin sind derartige Wagen im Gebrauch, und auch die westsibirische Eisenbahn soll mit ihnen ausgestattet werden, um den Export der prachtvollen Fische zu erleichtern, die in den sibirischen Gewässern noch in märchenhafter Fülle zu finden sind. Eben hier werden jetzt auch Spezialwagen zur Butterausfuhr eingestellt, wie wir sie auch in Deutschland z. B. zur Butterbeförde-

rung von Ostpreussen nach Berlin und zwar im Besitz der Eisenbahnverwaltung haben. Man benutzt hierzu Wagen mit doppelten Wänden und Decken, um das Eindringen der Aussenwärme zu verhindern und mit einem Eisbehälter unter der Decke, der etwa 700 kg Eis fasst. In derartigen Wagen, und später in den Kühlräumen der Dampfschiffe transportirt, sind bereits grosse Mengen von Butter aus den amerikanischen Präriestaaten nach Deutschland und England gebracht, und ihr Preis soll sich durch die 2 000 km lange Eisenbahnfahrt und die drei Mal längere Schiffsreise nur um 11 ₰ pro Pfund erhöhen. Für den Eiertransport, der ebenfalls tage- und unter Umständen wochenlange Reisen voraussetzt, gibt man mehr auf eine gute, gegen Druck geschützte Unterbringung grosser Mengen, als auf einen intensiven Wärme- oder Kälteschutz. Die Eiertransportwagen besitzen an den Wänden grosse schubfachartige Zellen zur Aufnahme der Eierkisten und werden durch Doppelwände, Filz und Stroh gegen das Eindringen abnormer Wärme oder Kälte geschützt.

Indessen nicht alle Transporte, die besondere Wagenkonstruktionen verlangen, vollziehen sich in so grossem Umfange, dass sie wie die vorgenannten Lebensmittel die Beschaffung von Spezialwagen seitens der Eisenbahnverwaltungen rechtfertigen. Wenn allerdings ein neuer Beförderungsgegenstand gleichsam mit einem Schlage eine derartige Massenattake auf die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen macht, wie sie neuerdings seitens der Fahrräder zu verzeichnen ist, so wird schliesslich nichts übrig bleiben, als durch Einrichtung von Spezialwagen auch diesen Wünschen gerecht zu werden, in den meisten Fällen bedeutender und ungewöhnlicher Transporte muss es indessen den Verfrachtern überlassen bleiben, das Beförderungsmittel selbst zu stellen. Wer denkt da nicht an die gewaltigen Monstregefährte, deren sich Krupp zur Beförderung seiner Geschützrohre und Panzerplatten bedient und vor allem an den ungeheuren Wagen, mit dem mehrfach und zum letzten Mal im Jahre 1893 das Rohr der grössten in Deutschland hergestellten Küstenkanone befördert wurde? Das Rohr wog bei 14 m Länge und 42 cm Weite 122 t. Es wurde im Jahre 1886 hergestellt und 1893 zur kolumbischen Weltausstellung nach Chicago gesandt. Der zu seiner Beförderung dienende Krupp'sche Spezialwagen hatte 16 Achsen und ein Gewicht von rund 81 t. Die einzelnen Radgestelle von je 4 Achsen besassen Drehzapfen und waren oberhalb derselben durch ein Rahmenwerk von Blechträgern mit einander verbunden; zwei grosse Brückenträger kuppelten den vorderen und hinteren Wagenkörper von je 16 Rädern zusammen, und auf ihnen ruhte in der Mitte das Rohr, dessen Druck sich durch diese Anordnung gleichmässig auf alle Achsen vertheilte. In den Vereinigten Staaten musste ein besonderer Spezialwagen für den Transport des ungeheuren Geschützrohres gebaut werden.

Bisweilen lohnt es auch, solche Spezialwagen für bestimmte Zwecke herzustellen und an die Interessentenkreise zu vermiethen oder den Transport gewisser Gegenstände durch sie gleichsam zu monopolisiren. So werden in längeren Güterzügen bisweilen eiserne Wagen einer bestimmten Unternehmerfirma sichtbar, die speziell für den Transport flüssiger Säuren konstruirt sind. Für den Möbeltransport hat man bei uns, abgesehen von der direkten Verladung in gewöhnliche Güterwagen, bisher die Benutzung grosser Möbelwagen des gewöhnlichen Systems vorgezogen, die ihren Platz auf grossen offenen Güterwagen finden. In Amerika hat die Chicago Rock Island Bahn auch für diesen Zweck grosse Spezialwagen mit Drehgestell angeschafft, die durch Wandmatratzen und gute Federung die verladenen Sachen gegen Beschädigung schützen.

Es ist übrigens, wie natürlich, nicht allein der Gütertransport, der hundertfältige Typen von Spezialwagen hat entstehen lassen. Auch für den Personenverkehr sind mehr oder weniger merkwürdige Eisenbahngefährte in der Neuzeit den verschiedensten Zwecken angepasst. Die in den letzten zehn Jahren zuerst in Amerika entstandenen und dann auch auf allen grossen europäischen Linien eingeführten Salonwagen, Schlaf- und Speisewagen wollen wir hier nicht einmal streifen. Weniger bekannt sind schon die hier und da auf malerischen Linien eingeführten Aussichtswagen, die in der Regel hinten an den Zug angehängt werden und in ihrer hinteren Hälfte fast ganz aus grossen Glasscheiben bestehen; man hat sogar den hierfür bestimmten Wagen einen viereckigen, ganz aus Glasscheiben in einem Eisenrahmen bestehenden Aufbau gegeben, der einen freien Ueberblick nach allen Seiten gestattet. Die amerikanischen Parlor Cars, Luxuswagen mit einzelnen gepolsterten und bequemen Drehsesseln, womöglich auch noch mit einem kleinen Pianino und einem Bibliothekschrank, hat vielleicht mancher Leser im Lande der grossen Dimensionen schon selbst benutzt, wenn sie nicht etwa in gewissen europäischen Durchgangszügen schon eingeführt sind. Dagegen wird der sogen. Theaterwagen, wenn nicht die darüber mitgetheilten und auch in diesen Blättern seinerzeit abgedruckten Nachrichten aus Wahrheit und Dichtung stark gemischt sind, wohl ein Privilegium einiger Ueberlandexpresszüge bleiben, die ihren Passagieren märchenhafte Schnelligkeit, märchenhafte Bequemlichkeit, eigene Zimmerchen, üppige Bäder, kostbare Diners, genug einen märchenhaften Luxus für ein ebenso märchenhaftes Geld zur Verfügung stellen und die dem Gebotenen wirklich nichts anderes mehr hinzuzufügen wissen, als eine Miniaturspezialitätenbühne, auf der Negerkomiker, dressirte Hunde und Tänzerinnen den Männern der grossen Börse die Fahrzeit zwischen Newyork, Chicago und St. Francisco verkürzen sollen. Aber nicht dem Vergnügen und Luxus allein sind die neueren Spezialwagen des Personenverkehres gewidmet. Hospital- oder Lazarethwagen für eine grössere Zahl Erkrankter sind bereits mehrfach zur Ausführung gekommen. Sie sollen z. B. den französischen und belgischen Wallfahrtszügen nach Lourdes eingereiht sein und nicht nur einen Krankensaal mit 24 Betten und ärztlicher Begleitung, sondern auch eine Kapelle enthalten, in der mit spezieller Erlaubniss des Papstes die Messe gelesen wird. In den Vereinigten Staaten wurde ein derartiger, hauptsächlich wohl zum schnellen Rettungsdienst bei Eisenbahnunfällen bestimmter Krankenwagen für die Long Island R. Co. gebaut, der nicht nur 24 Betten, sondern auch ein Operationszimmer, Arznei- und Besteckschränke und alle zur sofortigen Behandlung Verwundeter nöthigen Hilfsmittel enthält. So hat man dann endlich auch für die ziemlich häufige Beförderung von Leichen, die früher entweder zu hohem Preise in besonderen Kupees oder billiger in gedeckten Güterwagen stattfand, besondere Spezialwagen gebaut. In Belgien sind dieselben mehrfach ausgeführt, in Oesterreich gibt es einen prachtvollen Salonleichenwagen im Besitz der Ersten Eisenbahnwagenleihgesellschaft, ein elegantes, würdiges Gefährt mit tiefgrüner und schwarzer Lackirung, wenigen Fenstern, einem grossen Aufbahrungsraum mit Katafalk und einem kleinen Raum für die Begleiter. Auch die französische Westbahn besitzt seit längerer Zeit einen gediegenen Spezialwagen für die Leichenbeförderung; auch hier wird der Sarg in einem kapellenartigen schwarzverhangenen Raume aufgestellt, eine Abtheilung I. Klasse daneben ist mit Schlafeinrichtung versehen und der Gepäckraum des Wagens enthält einige Sitze für die begleitende Dienerschaft.

Eine grosse Zahl merkwürdiger Spezialwagen dient weder der Personen- noch der Güterbeförderung, sondern anderen ungewöhnlicheren Zwecken. Die russisch-asiatischen Eisenbahnverwaltungen, denen man eine weitgehende Fürsorge für ihre zum Theil in der Wildniss vergrabenen Stationsbeamten nachrühmen kann, haben mehrere solcher Wagen in Gebrauch. So dient der Kirchenwagen der transkaspischen Bahn, ein gewaltiges Gefährt, dessen Inneres einer grossen Kapelle ähnlich mit Orgel, Altar und allem anderen gottesdienstlichen Zubehör ausgestattet ist, und den ein Priester begleitet, zur Abhaltung der Messe bald auf dieser bald auf jener Station, deren Beamte und Arbeiter anderenfalls den Kirchenbesuch entbehren müssten. Ebenso hat die Direktion der südwestlichen Eisenbahnen in Russland mit Rücksicht auf die Entlegenheit ihrer meisten Eisenbahnstationen eine rollende Bibliothek herstellen lassen, die,

wechselweise den einzelnen Zügen eingefügt, jede Station dreimal monatlich zu besuchen hat, um den Austausch der Bücher zu bewirken. Für die Benutzung dieser Eisenbahnbibliothek werden monatlich 15—20 Kopeken erhoben. Von ebenso wohlthätiger Wirkung, wenn auch auf einem anderen Gebiete, dürften die neuerdings für amerikanische Linien gebauten Feuerlöschwagen werden, die ihren Stand in den Hauptbahnhöfen erhalten und bei ausbrechenden Bränden durch eine Lokomotive sowohl in die Nähe des Brandherdes gefahren, als auch in Thätigkeit gesetzt werden können. Der Löschwagen nämlich, der einen Wasserbehälter von 15 000 l besitzt, hat eine Spritzvorrichtung, welche mit Hilfe einer Schlauchverkuppelung direkt durch den Dampf der Lokomotive bethätigt werden kann.

Wir wollen zum Schluss, um viele andere Exemplare der Gattung Spezialwagen zu übergehen, nur noch einiger Fälle gedenken, in denen nicht die Bestimmung des betreffenden Wagens, sondern das Material, aus dem er gefertigt ist, unsere Aufmerksamkeit erregt. Eisenbahnwagen mit Kupferbeschlag, wie sie auf amerikanischen Zügen für Luxuszüge neuerdings gebaut worden sind, dürften kaum berufen sein, die bisher für elegante Wagen übliche Aussenfläche, schmale genau in einander gefügte Bretter aus fein polirten edelen Hölzern, zu verdrängen. Wenn auch der höhere Preis der natürlich oder künstlich patinirten Kupferhaut durch ihre längere Haltbarkeit gegenüber der Politur oder dem ebenfalls ziemlich kostspieligen Lackanstrich einigermaassen ausgeglichen wird, so verdient doch wenigstens nach unserem Geschmack das wärmer getönte, in der Farbe vornehm gehaltene Holzwerk den Vorzug vor dem Kupferbeschlag. Auch die in Frankreich angefertigten Aluminiumwagen — man hat gerade in Frankreich seit Jahrzehnten die Leidenschaft, alle möglichen Dinge versuchsweise aus Aluminium herzustellen — werden kaum Nachfolger finden. Man hoffte mit dem Ersatz der meisten Metalltheile, mit Ausnahme der im Betriebe stark angegriffenen Achsen, Räder, Kuppelungen und dergl., durch Aluminium eine Gewichtsverminderung des einzelnen Wagens um anderthalb Tonnen zu erzielen, aber selbst wenn dies oder noch etwas mehr erreicht ist, so bleibt es doch gegenüber den mannigfachen Nachtheilen des Aluminiums in Bezug auf Festigkeit und Dauerhaftigkeit ziemlich bedeutungslos.

Nachrichten.

Deutschland.

— In der Kanalkommission des preussischen Abgeordnetenhauses ist die **Mittellandkanalvorlage** vorläufig mit 17 gegen 11 Stimmen abgelehnt worden. Gegen die Vorlage stimmten die Vertreter der beiden konservativen Parteien und einige Mitglieder des Centrums. Indessen ist mit diesem Beschluss das Schicksal der Kanalvorlage noch nicht entschieden, man nimmt vielmehr an, dass sie im Hause selbst schliesslich doch die Mehrheit finden wird. Das Centrum scheint der Kanalvorlage nicht unfreundlich gegenüber zu stehen und selbst mit seinen schlesischen Mitgliedern gewonnen werden zu können, wenn den schlesischen Interessenten hinreichende Zusicherungen gemacht werden. Minister Dr. von Miquel hat für die zweite Lesung im Plenum eine Erklärung des Staatsministeriums in Aussicht gestellt mit dem Bemerken, die Regierung könne keine allgemeine Verpflichtung eingehen, alle aus Verkehrsveränderungen hervortretenden Nachtheile zu beseitigen, in betreff der Kompensationen werde geschehen, was die Regierung an bestimmten Zusagen geben könne, doch müsse sich erst das Staatsministerium darüber schlüssig machen. Angenommen wurde schliesslich auf konservativen Antrag eine Resolution, das Haus möge beschliessen, der Staatsregierung seine Bereitwilligkeit zur Bewilligung der für die Vermehrung und Erweiterung der Ausrüstung und Anlagen der Eisenbahnen erforderlichen Mittel auszusprechen, um die Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen entsprechend dem stetig wachsenden Verkehr zu erhöhen. Minister Thielen erklärte dazu, dass die Regierung diese Resolution gern annehme, die Erbauung des Kanals aber werde die zweckmässige Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes überhaupt nicht hindern.

In den Pfingstferien wird der Bericht der Kommission fertiggestellt und dem Hause unterbreitet werden, so dass bald nach Pfingsten die Verhandlungen im Plenum anberaumt werden können.

In Uebereinstimmung hiermit schreibt die „N. A. Z.“: „Die Ablehnung der Kanalvorlage in der mit ihrer Vorberathung betrauten Kommission des Abgeordnetenhauses ist zweifellos als ein bedauerliches Moment in der Entwickelung eines in so hervorragendem Maasse auf die Förderung der wirthschaftlichen Interessen weiter Landestheile und damit der ganzen Monarchie gerichteten Unternehmens zu betrachten. Die Staatsregierung hat, wie in allen vorhergehenden Stadien, so auch im Laufe der Kommissionsverhandlungen einmüthig den Standpunkt vertreten, dass die Durchführung des Mittellandkanalprojektes nicht nur von weitreichendem Nutzen für das ganze Land sein würde, sondern auch aus Verkehrs- und anderen Rücksichten als eine Nothwendigkeit anzusehen sei. Auch bei eingehendster Würdigung der von den Gegnern der Vorlage vorgetragenen Einwendungen und bei sorgfältigster Prüfung der von ihnen geltend gemachten Bedenken muss die Staatsregierung an diesem Standpunkte festhalten, und sie gibt sich der Erwartung hin, dass eine weitere Erörterung der wirthschaftlichen, verkehrspolitischen und militärischen Seite der Kanalvorlage im Plenum des Abgeordnetenhauses zu einem anderen, erfreulicheren Ergebniss führen wird, als es die Kommissionsverhandlungen gezeitigt haben, zumal die technische und finanzielle Seite der Angelegenheit auch in der Kommission keinen besonderen Schwierigkeiten begegnet ist. Die Staatsregierung glaubt sich dieser Erwartung um so eher hingeben zu dürfen, als sie bei aller Wahrung ihrer prinzipiellen Stellung zu der Kompensationsfrage ihre Bereitwilligkeit erklärt hat, in eine Prüfung darüber einzutreten, auf welchem Wege einer etwaigen durch Verschiebung der wirthschaftlichen Verhältnisse infolge des Kanalbaues eintretenden Schädigung einzelner Landestheile im konkreten Falle vorzubeugen sei.“

— Gestützt auf die Gutachten mehrerer Landwirthschaftskammern hat die Centralstelle der preussischen Landwirthschaftskammern eine Eingabe an das Reichseisenbahnamt gerichtet, durch welche die Herausgabe eines **Viehkursbuches** als ein dringendes Bedürfniss des Verkehres bezeichnet wird. Die Landwirthschaftskammern wünschen, dass in das Kursbuch als Vordruck die allgemeinen Bestimmungen über Tarife und Begleitpapiere usw. zur Belehrung des Publikums und in die Anschlussfahrpläne auch diejenigen der Kleinbahnen aufgenommen werden möchten.

Ferner betont die Eingabe die allgemeinen Ursachen der Verzögerungen in der Viehbeförderung und befürwortet deren Beseitigung durch besondere Maassnahmen. Dabei wird der Wunsch ausgesprochen, Viehsendungen möchten allgemein den Vorrang vor Gütersendungen haben, und in Fällen von Betriebsstörungen, Anschlussversäumniss und sonstigen Beförderungshindernissen möchte die Benutzung von Personenzügen für Viehsendungen ohne Zuschlag in weiterem Umfang gestattet werden. Ueber die Wagengestellung für Viehsendungen wird Klage geführt und hervorgehoben, dieselbe lasse bisher sowohl nach der Zeit der Gestellung, als auch nach Beachtung der bestellten Grössenmaasse viel zu wünschen übrig; daraus entständen aber Verluste und Mehrkosten an Fracht für die Versender.

Des weiteren regt die Eingabe für die Viehbegleiter eine bessere Art der Beförderung, als im Viehwagen, an, nämlich eine solche theils in der III. Wagenklasse, theils wenigstens in einem Raume, der für menschlichen Aufenthalt eingerichtet ist. Zugleich wird der Wunsch ausgesprochen, auf Antrag der Viehbegleiter möge der Empfänger der Sendung unentgeltlich durch den Draht benachrichtigt werden, wenn Sendungen wegen Betriebsstörungen, Versäumung des Anschlusses usw. zurückbleiben bezw. sich verspäten; auch möchten Viehsendungen ohne Begleiter schneller, als bisher, angekündigt werden.

Schliesslich wird als empfehlenswerth bezeichnet, dass die Angestellten der Eisenbahn, besonders auf den kleineren Stationen, in der Abfertigung von Fernbeförderungen besser geschult werden. Im Viehkursbuch könnten die bereits in den Einzelfahrplänen zerstreut aufgeführten Fernverbindungen unter Angabe sämmtlicher Haltestationen und, wenn möglich, auch unter kurzen Hinweisen auf Anschlüsse zusammengestellt werden.

— Die **braunschweigische Landeseisenbahn** erzielte im Jahre 1898 an Betriebseinnahmen 964 888 *M.* (gegen 870 614 *M.* im Vorjahre). Der Gewinnüberschuss beträgt 243 825 (194 632) *M.* Der Aufsichtsrath beantragt, von der im Vorjahre beschlossenen Umwandelung der 4 % Anleihe abzusehen und dafür eine neue 3½ % Anleihe im Betrage von nur 2 000 000 *M.* auszugeben.

— Nach dem Geschäftsberichte für das Jahr 1898 sind die Gesammteinnahmen der **Eutin-Lübecker Eisenbahn** von 531 224 *M.* im Vorjahre auf 568 807 *M.* gestiegen. Die Mehreinnahmen betrugen im Personenverkehre 12 078 *M.*, im Güterverkehre 9 096 *M.* und aus sonstigen Quellen 16 409 *M.* Der Prozentsatz der Betriebskosten im Verhältniss zu den Einnahmen beträgt 70,33; er hat sich um 3,98 vermehrt. Es verbleibt ein reiner Ueberschuss von 60 245 *M.*, wovon eine Dividende von 2 % = 48 000 *M.* vertheilt und 5 000 *M.* als ausserordentliche Einlage in den Rücklage-Erneuerungsbestand verwandt werden sollen. Der Zuschuss der Staatsregierungen zur Verzinsung und Tilgung der von denselben verbürgten 4 % Vorrechtsschuldverschreibungen 1. Ausgabe betrug 53 272 *M.* Die von der Hauptversammlung am 30. Mai 1895 beschlossene Zurückzahlung der 4 % und Aufnahme einer entsprechenden 3 % verbürgten Vorrechtsanleihe konnte auch in dem verflossenen Geschäftsjahre noch nicht zur Ausführung gebracht werden.

— **Das Kursbuch.** In der Vorrede zu einem alten deutschen Reisebuch aus dem Anfang des 18. Jahrhunderts heisst es: „Reisen ist eine Sache, die man zeitlebens nur einmal unternimmt; daher muss man auf die Unkosten nicht gar so genau Reflexion machen.“ Es reiste nur, wer reisen musste, man dachte nur an das Ziel und sah nicht auf den Weg. Das Reisen galt als ein nothwendiges Uebel, es war zeitraubend, kostspielig und unter Umständen auch gefährlich. Die Wege waren, wenn überhaupt vorhanden, schlecht, oft auch unsicher, man hatte keine Freude am Reisen. Der Personenverkehr entwickelte sich nur kümmerlich und leicht zu übersehen waren die eingerichteten Postverbindungen. Seit 1786 erschien für die preussischen Staaten jährlich ein Postkursbuch, anfangs ein dünnes Bändchen in kleinem Duodezformat mit umständlichen Angaben über Abgang und Ankunft. Nach dem preussischen Postkursbuch von 1801 fuhr man von Berlin nach Dresden zwei Tage und zwei Nächte, von Berlin nach Leipzig zwei Tage und eine Nacht, und mit Bezug auf die Post von Berlin nach Hamburg hiess es: „Sie kommt an am dritten Tage Abends, gewöhnlich aber am vierten Tage Morgens.“ Anfang der 30er Jahre waren die Posten so vervollkommnet worden, dass man von Berlin nach Breslau schon in 2¾ Tagen, von Berlin nach Dresden schon in 26 Stunden und von Berlin nach Leipzig in 20 Stunden gelangen konnte. Damals und in den ersten Jahren der Eisenbahnzeit vermochte sich so ziemlich jedermann in den Kursbüchern zurecht zu finden. Inzwischen sind sie von Jahr zu Jahr angeschwollen, so dass selbst gebildete und in Verkehrsfragen wohlunterrichtete Leute sich nicht mehr recht auskennen und nach Bedarf bei Antritt grösserer Reisen den Rath von Fachmännern erbitten. Ja selbst Fachmänner, wenn auch nicht gerade solche aus der Eisenbahnverwaltung, die fast tagtäglich das Kursbuch benutzen, haben zugestanden, dass sie immer wieder darin neues entdecken, was sie früher übersehen, bessere Anschlüsse, kürzere Verbindungen u. dgl. m.

Das amtliche Reichskursbuch umfasst bereits über 800 eng gedruckte Seiten und wer sich in diesen Tabellen zurechtfinden will, muss schon eine ansehnliche Uebung und Erfahrung hinter sich haben, um sich die mannigfachen Verschlingungen der Züge zu veranschaulichen. Für nahe Fahrten begnügt man sich mit kleineren Kursbüchern für gewisse Landestheile. In diesem Jahre hat das Reichskursbuch wieder zwei neue Konkurrenten erhalten, die einige Neuerungen bringen. Schroeder's „Pfeil“ ist ein Kursbuch ausschliesslich für den Schnellzugsverkehr, Storm's „Kursbuch fürs Reich“ enthält ein alphabetisches Stationenverzeichniss mit den Fahrpreisen für 225 grössere Städte und zwar die Preise der einfachen Fahrt III. Klasse für alle Züge, für Personenzüge und Rückfahrkarten, die Gültigkeitsdauer für Rückfahrkarten, die Militärfahrkartenpreise und endlich die Gepäckfracht für 10 km. Diese Zusammenstellung ist sogar unter den Gebrauchsmusterschutz gestellt worden. Beide Kursbücher sind billig, haben aber doch manche Mängel. Neue Bahnen schlagen sie nicht ein, wie es zuerst der Geheime Rechnungsrath Schulze, der Vorsteher des Kursbüreaus des Reichspostamts, mit seiner „Fahrplankarte von Europa“ in bemerkenswerther Weise versucht hat. Wenn diese Karte ergänzt wird durch einzelne Abschnitte über die wichtigeren Verkehrsbeziehungen, dann würde sie auch in weiteren Kreisen bekannt und benutzt werden und die Anerkennung finden, die ihr der Fachmann schon jetzt hat zollen müssen.

Was will man vom Kursbuch wissen, wenn man eine Reise vorhat? Wieviel Zeit habe ich aufzuwenden? Wann fahre ich ab? Wann komme ich an? Was kostet die Reise? Darauf gibt die gewöhnliche Eisenbahnkarte keine Auskunft; sie zeigt nur die Eisenbahnverbindungen selbst und die Entfernungen an. Letztere sind dem Reisenden gleichgültig, zumal man nicht selten mit Hilfe der sogenannten Blitzzüge weitere Strecken rascher durcheilt als kürzere in gewöhnlichen Personenzügen. Am übersichtlichsten wäre eine Kurskarte mit Angabe der Abgangs- und Ankunftszeiten aller Züge bei jedem Haltepunkt. Da aber eine solche Karte so gross ausfallen würde, dass man sie nur mit Hilfe einer ansehnlichen Leiter verfolgen könnte, so hat man sich damit geholfen, dass man auf den Eisenbahnkarten der Kursbücher zu jeder Strecke eine Zahl gesetzt hat, die man im Kursbuch aufsuchen muss, um den Fahrplan der betreffenden Strecke zu finden. Für den ungeübten Kursbuchleser ist diese Handhabe die zweckmässigste und empfehlenswertheste. Ausserdem mag er in dem alphabetischen Ortsregister das Ziel seiner Fahrt suchen und von da aus mit dem Nachschlagen beginnen. Der Ausgangspunkt ist also leicht zu finden. Schwieriger wird dann freilich je nach der Länge der Fahrt und der Lage des Ortes die weitere Ermittelung und man begreift, dass in vielen Fällen auch der eifrigste Forscher verzweifelnd das weitere Studium einstellt und auf dem Bahnhof sich mit Hilfe der kundigen Beamten seinen Reiseplan zusammenstellt. In dem amtlichen Kursbuch finden sich zwar einige wichtige Reiseverbindungen zwischen deutschen und europäischen Hauptstädten angegeben, aber sie beziehen sich natürlich nur auf wenige, wenn auch verhältnissmässig häufige Fälle. Es muss sich schliesslich jeder seinen Reiseplan selbst machen. Wer in Berlin, Köln, Erfurt, Frankfurt a/M., Hamburg, Leipzig oder Dresden wohnt, thut gut, sich zu den amtlichen Auskunftsstellen der deutschen Eisenbahnverwaltungen zu bemühen, welche verpflichtet sind, freilich ohne Gewähr für die Richtigkeit, über Fahrpläne, Reisewege, Anschlüsse, Beförderungspreise usw. Auskunft zu ertheilen.

Ist endlich der Reiseplan auf dem Papier fertiggestellt, dann beginnt der Kampf mit der rauhen Wirklichkeit. Nicht alle Züge halten an allen Orten, nicht alle führen sie alle Wagenklassen oder durchgehende Wagen, nicht alle haben sie Anschlüsse, es gibt Orte mit mehreren Bahnhöfen, Verspätungen sind unvermeidlich, es müssen allerlei Hindernisse und Zufälligkeiten überwunden werden, die aus dem Kursbuche kaum zu ersehen waren. Vielleicht hat man bei Feststellung des Fahrplanes Tag und Nacht verwechselt, auch die Gepäckabfertigung bereitet Schwierigkeiten, und so benöthigt man in höherem Grade, was man sich früher aus Sicherheitsgründen wünschte: Glück auf die Reise

— **Personalnachrichten.** Der Ministerialrath im hessischen Ministerium der Finanzen und Vorsitzende der Ministerialabtheilung für Eisenbahnwesen, Geheime Rath Gustav Michell, ist in den Ruhestand getreten und an dessen Stelle der vortragende Rath in der Abtheilung des Ministeriums der Finanzen für Eisenbahnwesen, Geheime Oberfinanzrath Ludwig Ewald, zum Ministerialrath und Vorsitzenden dieser Abtheilung, sowie der ständige juristische Hilfsarbeiter bei dem vorgenannten Ministerium, Regierungsrath Dr. Ferdinand Rohde, zum vortragenden Rath bei dem Ministerium der Finanzen, Abtheilung für Eisenbahnwesen mit dem Amtstitel „Oberfinanzrath“ ernannt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Desinfektion der Viehtransportwagen.** In der Sitzung des niederösterreichischen Landtages vom 28. April d. J. wurde von einer Anzahl von Abgeordneten eine Interpellation in Angelegenheit der Desinfektion der Viehtransportwagen der Eisenbahnen eingebracht. Die Interpellation weist zunächst auf die besondere Wichtigkeit der Desinfektion hin, welche durch verschiedene gesetzliche Bestimmungen und mehrere Staatsverträge anerkannt ist, sowie auf den Umstand, dass die gegenwärtigen Verfahren gemäss eines vom Obersten Sanitätsrathe erstatteten Gutachtens theils nicht wirksam, theils technisch undurchführbar und theils zu theuer sind. Um so dankenswerther seien die Bemühungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche durch einen ihrer Ingenieure (Freund) ein technisch einfaches, nicht kostspieliges und vollkommen wirksames Desinfektionsverfahren ausbilden liess, welches vom hygienischen Institut der Wiener Universität als vollkommen entsprechend befunden wurde. (Vgl. Nr. 5 S. 72 d. Ztg.) Die allgemeine Einführung dieses Verfahrens sei im Interesse der Viehzucht dringend geboten. Die Interpellanten richteten an den Statthalter die Anfrage: „Ist das neue Desinfektionsverfahren mit Chlorkalklösung dem Statthalter bekannt und ist derselbe geneigt, seinen Einfluss bei der Regierung dahin geltend zu machen, dass die Desinfektion der Viehwagen künftighin in allen Fällen der Infektion und des begründeten Infektionsverdachtes nach dem erwähnten neuen Chlorkalkverfahren erfolge und dementsprechend auch die Abände-

rung der bestehenden Verordnungen durch die Regierung baldigst vollzogen werde?"

— **Aktion der Südbahnaktionäre zur Wahrung ihrer Interessen.** Von den beiden Aktionskomitees, welche sich in Hamburg und Wien gebildet haben, um die Wünsche eines Kreises von Südbahnaktionären zur Geltung zu bringen, hat das Wiener Komitee seine formulirten Postulate dem Verwaltungsrathe der Südbahn mit dem Begehren überreicht, dieselben auf die Tagesordnung der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung zu stellen. Die Anträge des Komitees bezwecken insbesondere: 1. die Bewirkung einer Anrechnung der Passivzinsen und Kaufschillingsraten als Abzugsposten bei der Steuerbemessung; 2. die Erwirkung günstigerer Kaufschillings-Abzahlungsmodalitäten und der Ausgabe von Prioritäten zur Tilgung des Kaufschillingsrestes; 3. die Einschränkung mancher Ausgaben, insbesondere der Zuweisungen an die für den Prioritätendienst gebildete Reserve; 4. die Einlösung der Kupons des Silberprioritätenanlehens vom Jahre 1869 über 50 000 000 fl. in Silber oder Papier und nicht in Gold, ferner die Beschleunigung der Konvertirung des Prioritätenanlehens und der Emission des bereits beschlossenen Investitionsanlehens von 80 000 000 ℳ; 5. die Aenderung der Artikel 47, 48, 49 der Statuten in der Richtung der Restituirung der Volleinlösung der ausgeloosten Aktien (Aufhebung des freihändigen Ankaufes); 6. die Einsetzung eines 15 gliedrigen Sanirungskomitees aus der Generalversammlung behufs Prüfung der Sachlage und Objekte, Erstattung des Berichtes und Stellung von Anträgen bei einer ausserordentlichen Generalversammlung.

Dem Vernehmen nach hat sich der Verwaltungsrath der Südbahn mit diesen Vorschlägen bereits beschäftigt. Da die Tagesordnung für die ordentliche Generalversammlung im Sinne der Statuten schon festgestellt erscheint und publizirt wurde, konnte der Verwaltungsrath schon aus formalen Gründen den Wünschen der Aktionäre nicht Rechnung tragen, insofern sie sich auf eine Erledigung der Anträge in der für den 29. d. Mts. einberufenen Generalversammlung bezogen. Die Verwaltung wird sich daher auf die Mittheilung beschränken, dass die Anträge eventuell den Verhandlungsgegenstand einer ausserordentlichen Generalversammlung bilden müssten.

Seitens des Vertreters der Hamburger Aktionärgruppe wird in Angelegenheit der eingeleiteten Aktion ein Schreiben veröffentlicht, dem folgendes zu entnehmen ist: Die von kompetenter Seite erfolgte Erklärung lässt die Interessen der Aktionäre unberücksichtigt. In der Erklärung selbst wird zugegeben, dass die Frage der Goldzahlung der 5 % Prioritäten strittig sei. Nichtsdestoweniger lege die Verwaltung den Aktionären grosse Lasten auf, indem sie die Goldzahlung auf sich nahm. Das unzeitige Zurückweisen der bisher nur angedeuteten, aber noch gar nicht gestellten Anträge seitens der Organe, welche in erster Linie zur Wahrnehmung der Rechte der Aktionäre berufen sind, versetzt die Aktionäre in die Nothwendigkeit, sachdienliche Anträge selbst zu stellen. Es kann den Aktionären nicht genügen, wenn „im Schoosse der Verwaltung schon seit Jahren unausgesetzte Studien darauf verwendet werden, eine Verbesserung herbeizuführen"; die Aktionäre können entsprechende Vorschläge und Maassregeln von der Verwaltung verlangen und jedenfalls beanspruchen, dass, wenn sie selbst zweckentsprechende Vorschläge machen, die Verwaltung dieselben ohne Voreingenommenheit prüft. Es ist jetzt nicht am Platze, auf Einzelheiten einzugehen, da bisher noch nicht einmal feststeht, ob und welche Anträge von der hiesigen Agitation gestellt werden. Nur das Eine muss betont werden, dass man sich durch die verfrühte Stellungnahme der Organe der Gesellschaft in keiner Weise zurückhalten lassen wird, die Maassnahmen durchzuführen, die nach reiflicher Ueberlegung den Interessen der Aktionäre am besten entsprechen. Dabei denken die Aktionäre absolut nicht daran, durch einen Rechtsbruch die Rechte der Obligationäre zu schmälern, wie ihnen von verschiedenen Seiten unbegreiflicherweise vorgeworfen wird; sie wollen nur, dass die Verpflichtungen gegenüber den Obligationären auf das richtige Maass zurückgeführt werden.

— Es liegt nunmehr der Geschäftsbericht der **österreichischen Nordwestbahn** für das Jahr 1898 vor. Demselben ist (vergl. auch die Mittheilung in Nr. 30 S. 250 d. Ztg.) folgendes zu entnehmen:

Im Berichtsjahre ist eine bedeutende Steigerung der Betriebseinnahmen eingetreten. Beim garantirten Netze sind die Betriebseinnahmen um 842 154 fl., somit um fast 8 %, gestiegen, während die Zunahme derselben bei dem Ergänzungsnetze einen noch höheren Prozentsatz, nämlich mehr als 10 %, ausmacht, da eine Mehreinnahme von 717 815 fl. erzielt wurde. Allerdings stehen diesen Mehreinnahmen auch erhöhte Ausgaben gegenüber; bei dem garantirten Netze beträgt das Mehr der Ausgaben gegenüber dem Vorjahre 198 848 fl. = 3,71 %, bei dem unter günstigeren Verhältnissen arbeitenden nicht garantirten Netze 82 569 fl. = 2.60 %. Gegenüber der Steigerung der Einnahmen betragen die Mehrleistungen auf dem garantirten Netze im Personenverkehre 8,09 % und im Frachtenverkehre 7,78 %, während auf dem Ergänzungsnetze die Anzahl der beförderten Personen um 6,99 % und die Menge der beförderten Güter um 3,83 % gestiegen ist. Den Güterverkehr betreffend, ist die absolute Steigerung desselben um so bemerkenswerther, als im Jahre 1898 die Massentransporte an Getreide aus Ungarn, welche sonst längere Strecken der Nordwestbahnlinien zu durchfahren hatten, völlig ausblieben und nur zum Theile durch einigen Import an Getreide, der jedoch blos verhältnissmässig kurze Strecken des Netzes passirte, ersetzt wurden. Auch der Verkehr, den sonst die Textilindustrie den Nordwestbahnlinien zuführt, blieb im verflossenen Geschäftsjahre in den bescheidensten Grenzen, da die Verhältnisse dieses Industriezweiges noch immer recht ungünstige sind. Wenn nichtsdestoweniger der Güterverkehr so ansehnlich zunahm, so ist dies hauptsächlich dem erhöhten Lokalverkehre beizumessen, dem eine rege Bauthätigkeit zu statten kam, sowie dem Zuckerexport und der in starker Entwickelung begriffenen Eisenindustrie.

Die Gesammteinnahmen des garantirten Netzes haben betragen im Jahre 1898 11 479 233 (+ 842 154) fl. Die Gesammtausgaben nach Abzug der Zinsen des Materialvorrathskonto beliefen sich im Jahre 1898 auf 6 792 089 (+ 251 295) fl. Der Nettoertrag des Jahres 1898 stellt sich ohne Berücksichtigung der vorgenannten Zinsen auf 4 687 143 fl. und ist daher im Vergleiche zu jenem des Vorjahres mit 4 096 284 fl. gestiegen um 590 859 fl. Wird dem um die Zinsen des Materialvorrathskonto gekürzten Betriebsnettoertrages für 1898, d. i. dem Betrage von 4 657 143 fl., die provisorisch ermittelte Summe des garantirten Reinerträgnisses in Silber von 4 565 328 fl. entgegengehalten, so ergibt sich für das Jahr 1898 ein Ueberschuss von 91 814 fl., von welchem die Hälfte an die Staatsverwaltung abzuführen ist. Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen 5 555 973 (+ 198 848) fl. Diese Erhöhung ist zum nicht geringen Theile darauf zurückzuführen, dass die Verwaltung auch im abgelaufenen Jahre bestrebt war, die materielle Lage der Bediensteten zu bessern. Der Betriebskoeffizient berechnete sich auf 48 % gegen 50 % im Vorjahre. Der Personenverkehr hatte eine Frequenz von 5 370 000 (+ 400 000) Reisenden mit einer Einnahme von 2 810 000 (+ 280 000) fl. An Gütern wurden im Jahre 1898 3 650 000 (+ 260 000) t befördert und 8 170 000 (+ 470 000) fl. eingenommen. An Kohlen wurden 850 000 (+ 40 000) t, an Zuckerrüben und Rübenabfällen 170 000 (+ 50 000) t, an Rohzucker 110 000 (+ 10 000) t befördert. Der Verkehr an Getreide und Malz betrug 209 737 t und ergab eine Verminderung um 2,8 %.

Die Gesammteinnahmen des Ergänzungsnetzes betrugen im Jahre 1898 7 777 368 (+ 717 815) fl., während die Gesammtausgaben sich auf 3 555 421 (+ 101 018) fl. bezifferten. Der Nettoertrag ergibt sonach 4 221 947 (+ 616 796) fl. Die Betriebskosten stellten sich auf 3 257 447 (+ 82 509) fl. Der Betriebskoeffizient bezifferte sich bei der Elbethalbahn auf 41,3 % gegen 44,4 % im Vorjahre. Der Personenverkehr zeigte eine Frequenz von 2 140 000 (+ 140 000) Reisenden und eine Einnahme von 1 110 000 (+ 90 000) fl. Der Güterverkehr der Elbethalbahn umfasste 3 910 000 (+ 140 000) t Parteigüter mit einer Einnahme von 6 410 000 (+ 570 000) fl. Mit Ausnahme des Verkehres in Eisen (— 16 974 t), in Mahlprodukten (— 7 815 t), in Rohzucker (— 4 358 t) und an Garnen sind in fast sämmtlichen Artikeln Transportsteigerungen zu verzeichnen. Es wurden mehr befördert: Kohlen + 12 348 t, Hölzer + 43 469 t, Zucker (ausschliesslich Rohzucker) + 28 532 t. Die Braunkohlentransporte betrugen 1 350 000 (— 20 000) t oder 34,7 % des gesammten Frachtenverkehres. An Steuern entfielen auf das garantirte Netz 999 661 (29 741) fl., auf das Ergänzungsnetz 42 661 (— 155) fl. Die Investitionen des Jahres 1898 betrugen bei der garantirten Linie 429 587 fl., wovon 230 497 fl. auf den Fahrpark entfallen. Von den Baukosten des garantirten Netzes mit 84 900 000 fl. sind 77 987 fl., von den Nachtragsbauten mit 990 545 fl. ein Betrag von 142 908 fl. nicht fundirt. Zur Bedeckung der Kosten für Ergänzungsbauten und Investitionen auf dem garantirten Netze, welche bis Ende 1898 10 300 000 fl. betragen, sind bis Ende 1897 10 000 000 fl., im Jahre 1898 390 000 fl. Obligationen der Emission 1885 ausgegeben worden. Am 31. Dezember 1898 standen neben einem Baufonds von 40 039 fl. noch Obligationen der Emission 1885 im Betrage von 580 000 fl. zur Verfügung. Die Investitionen des Ergänzungsnetzes betrugen 895 795 fl., der gesammte Aufwand an Baukosten bezifferte sich bis 1898 mit 63 300 000 fl., hiervon ist ein Betrag von 3 540 514 fl. durch Titres nicht fundirt. Im Besitze der Gesellschaft befinden sich noch 10 000 Stück Aktien Lit. B und 580 000 fl. Nominale Obligationen der Emission 1885. Die Staatsgarantieschuld der Nordwestbahn beträgt nach der letzten Bilanz 32 400 000 fl.

Das Gewinn- und Verlustkonto des garantirten Netzes schliesst mit einem Abgange von 181 537 fl., welchem ausser dem Gewinnvortrage aus dem Vorjahre mit 213 358 fl. noch der den Stammaktien statutenmässig gebührende Antheil an dem Ueberschusse des Ergänzungsnetzes mit 465 351 fl., zusammen daher ein Betrag von 678 710 fl. gegenübersteht, so dass für die

Stammaktien ein Betrag von 497 173 fl. zur Verfügung verbleibt. Der Verwaltungsrath beantragt, hiervon zur Vertheilung einer Superdividende von 1,50 fl. für die 180 000 Stück Stammaktien 270 000 fl. zu verwenden und den verbleibenden Restbetrag von 227 173 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Das Gewinn- und Verlustkonto des Ergänzungsnetzes weist folgende Ziffern auf: Nach Abzug der zur planmässigen Tilgung und zur Leistung einer 5 % Dividende der Aktien Lit. B entfallenden Quote, ferner nach Dotirung des Reservefonds, endlich nach Abzug der Tantieme des Verwaltungsrathes erübrigt ein Betrag von 827 292 fl., wovon nach den Statuten 465 351 fl. auf die Stammaktien entfallen, während der Rest von 361 940 fl. auf die Aktien Lit. B verbleibt. Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre mit 46 176 fl. stehen für die letztgenannten Aktien somit 408 116 fl. zur Disposition. Der Verwaltungsrath beantragt, hiervon zur Vertheilung einer Dividende von 2,50 fl. für die cirkulirenden 137 438 Aktien Lit. B 343 595 fl. und für die cirkulirenden 2 562 Genussscheine 6 405 fl., zusammen 350 000 fl. zu verwenden und den verbleibenden Restbetrag von 58 116 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Generalversammlung wird bekanntlich auch über eine Abänderung des Tilgungsplanes für die Aktien Lit. B beschliessen. Diezbezüglich führt der Geschäftsbericht aus: Während den Aktientilgungsplänen anderer Eisenbahngesellschaften ausnahmslos ein 5 % Zinsfuss zu Grunde gelegt ist, wurde für die Aktien Lit. B in der Generalversammlung vom 16. Juni 1888 mit Rücksicht auf die noch nicht konsolidirten Betriebsverhältnisse des Ergänzungsnetzes die Aufstellung eines Tilgungsplanes auf Basis einer 3 % Verzinsung beschlossen. Seither haben sich die Verhältnisse geändert, an den verloosten Aktien werden seit Jahren thatsächlich 5 % Zinsen in Ersparniss gebracht, und es liegt nunmehr kein Grund vor, an dem seiner Zeit adoptirten 3 % Zinsfusse festzuhalten. Da ausserdem in dem bestehenden Tilgungsplane Unrichtigkeiten enthalten sind, die einer Sanirung bedürfen, wird die Aufstellung eines neuen Tilgungsplanes mit nachfolgenden Aenderungen beantragt:

a) anstatt des 3 % Zinsfusses soll ein solcher von 5 % zu Grunde gelegt werden;

b) die Amortisationsdauer soll mit dem inzwischen festgestellten wirklichen Ablaufe der Konzessionsdauer des Ergänzungsnetzes (14. Oktober 1965) in Uebereinstimmung gebracht werden;

c) die im bestehenden Tilgungsplane nicht berücksichtigte Relationsparität auf die durch Heimzahlung der auf Mark deutscher Reichswährung lautenden Obligationen der Emission 1874 im Jahre 1957 freiwerdende Amortisationsquote soll gleichfalls in Rechnung gezogen werden, und endlich

d) soll sowohl die Verloosung, als auch die Rückzahlung der verloosten Aktien auf einen früheren Termin verlegt werden. Nach den jetzigen Bestimmungen findet die Verloosung am 15. Juni und die Einlösung am 1. Juli eines jeden Jahres zu Lasten des der Verloosung vorangegangenen Geschäftsjahres statt. Gegen diese Bestimmungen sind seitens der Aktionäre mit Recht Reklamationen erhoben worden, weil eine Unbilligkeit darin liegt, dass der Aktionär im Falle der Verloosung nach dem dermaligen Vorgange ausser der Einbusse am Kurse noch die Zinsen eines halben Jahres verliert. Behufs Beseitigung dieser Unzukömmlichkeit soll künftighin die Verloosung auf den Oktober des Gegenstandsjahres und die Einlösung auf den 2. Januar des folgenden Jahres verlegt werden

Der Verwaltungsrath stellt demnach den Antrag: Die Generalversammlung wolle beschliessen: In Abänderung des am 16. Juni 1888 rücksichtlich der Tilgung der Aktien Lit. B gefassten Beschlusses wird der Verwaltungsrath ermächtigt, mit der Regierung einen neuen Tilgungsplan für die Aktien Lit. B zu vereinbaren, welcher den in den vorstehenden Ausführungen ad a bis d enthaltenen Grundsätzen Rechnung trägt.

— **Malztarife.** Der Verein österreichischer Malzfabrikanten in Olmütz hat an den Eisenbahnminister eine Eingabe, betreffend die Herabsetzung der Malzfrachtsätze gerichtet. Der Verein bittet, darauf einzuwirken, dass die Eisenbahnfrachtsätze für österreichische Malztransporte sowohl der österreichischen Staats- als Privatbahnen so herabgesetzt werden, wie dies für die höherwerthigen Artikel Petroleum, Spiritus und Zucker bereits geschehen ist.

— Das Projekt der **Zillerthalbahn**, dessen Verwirklichung seitens der Interessenten seit längerer Zeit angestrebt wird, ist nun, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, insofern in ein vorgerückteres Stadium getreten, als die Interessentenbeiträge mit dem vorgesehenen Betrage von 300 000 fl. gezeichnet sind. Nachdem überdies das Land eine Subvention von 100 000 fl. für dieses als normalspurig in Aussicht genommene Bahnprojekt bewilligt hat, sind die Interessenten an die Regierung mit dem Ersuchen herangetreten, der Staat möge für das ausser den sichergestellten 400 000 fl. noch erforderliche Kapital die Garantie übernehmen. Inzwischen hat sich bei näherem Eingehen auf das Projekt die Erwägung ergeben, ob den durch die genannte Lokalbahn zu befriedigenden Bedürfnissen nicht auch durch eine schmalspurige Bahn Rechnung getragen werden könnte, wodurch sich selbstverständlich die Herstellungskosten wesentlich ermässigen würden und der Aufwand für diese Lokalbahn im Rahmen der verfügbaren Mitteln bestritten werden könnte. Diese Frage wird nunmehr den Gegenstand eingehender Erhebungen und Studien bilden. Sollte die Entscheidung für die Schmalspur fallen, so würde sich die Nothwendigkeit ergeben, dass der tiroler Landtag die dem Projekte unter der Voraussetzung der normalspurigen Ausführung zugesicherte Subvention durch einen speziellen und neuerlichen Beschluss der schmalspurigen Bahnlinie votirt.

— **Fortsetzung der Lokalbahn Beneschau-Wlaschim.** Die binnen kurzem stattfindende Generalversammlung der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Beneschau - Wlaschim wird dem Vernehmen nach die Bewerbung der Gesellschaft um die Konzession für die Fortsetzungslinie nach Kralovic beschliessen. Die Konzessionsverhandlungen dürften demnächst eingeleitet werden und wohl bald zum Abschlusse führen.

— **Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl.** In dem Gesetze, betreffend die im Jahre 1898 sicherzustellenden Lokalbahnen, ist auch das Projekt einer normalspurigen Lokalbahn von Chlumetz nach Königstadtl enthalten. Wie dem „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ gemeldet wird, sind nunmehr die Konzessionsverhandlungen so weit gediehen, dass die Konzessionsertheilung demnächst bevorsteht. Die Finanzirung erfolgt in der Weise, dass bei einem Gesammtanlagekapitale von 617 500 fl. der Staat die Garantie für die Verzinsung eines Vorzugskapitals von 425 000 fl. übernimmt, während die Interessenten die Summe von 160 000 fl. in Stammaktien bereits gezeichnet haben und seitens des Landes ein Landesbeitrag von 41 000 fl. gegen Uebernahme von Stammaktien gewährt wird.

— Die Konzessionirung der **Lokalbahn Mutenitz-Gaya** steht, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, demnächst bevor. Konzessionärin ist die Brünner Lokaleisenbahngesellschaft. Das Anlagekapital beträgt 800 000 fl., zu welchen das Land eine kleine Subvention beiträgt. Der Betrieb wird von der Nordbahn geführt werden, welche bekanntlich auch die Lokalbahn Seitz-Czeicz betreibt. Die Lokalbahn Mutenitz-Gaya wird nicht nur für das Gebiet, das sie durchziehen soll, von wirthschaftlichem Vortheile sein, sie wird auch der Lokalbahn Seitz-Czeicz eine nicht zu unterschätzende Verkehrsalimentation bringen.

— Die Konzessionsverhandlungen in betreff der **Lokalbahn Schweissing-Haid** sind zum Abschlusse gelangt und steht die Konzessionirung demnächst bevor.

— **Schadenersatz für auf dem Transport verendete Fische.** Eine als Eilgut aufgegebene Sendung lebender Fische wurde im Winter auf einem offen gebauten Kohlenwagen mit einem Güterzuge befördert. Infolge dieser Beförderungsweise fror das Wasser an der Oberfläche der Fässer zu. Die Fische verloren die nöthige Luftzufuhr und gingen zu Grunde. Der Absender klagte gegen die Bahn auf Schadenersatz, indem er geltend machte, dass die Bahn nicht berechtigt sei, Fische in offenen Wagen zu befördern, weil selbe im Tarife nicht unter den Gütern genannt sind, die auf offenen Wagen befördert werden dürfen, und auch auf dem Frachtbrief ein Vermerk nicht enthalten war, der die Bahn zu dieser Beförderungsweise berechtigt hätte. Zudem seien die Fische zu lange auf dem Transporte gewesen, indem Eilgut überhaupt stets mit dem nächsten zur Verfügung stehenden gemischten oder Personenzuge, Thiere gemäss der Instruktion noch rascher und Fische insbesondere stets mit Personenzügen, im Transitverkehre sogar mit Eilzügen zu befördern sind. Endlich sei dem Absender von dem Magazinbediensteten die ausdrückliche Zusage der Beförderung mit Personenzug gemacht worden.

Das Klagebegehren wurde vom Bezirksgericht Brünn abgewiesen, und zwar im wesentlichen aus folgenden Gründen:

Beim Widerspruch der beklagten Seite trifft den Kläger die Beweislast für das behauptete Verschulden der Bahn bezw. ihrer Leute. Dieser Beweis ist dem Kläger nicht gelungen; wenngleich eine praesumtio facti für das Verschulden der Bahn spricht, so vermag diese dennoch nicht die praesumtio juris des § 77 Abs. 2 des Betriebsreglements zu entkräften. Die vom Kläger angeführten Zeugen haben vielmehr Thatsachen angegeben, aus denen unzweifelhaft hervorgeht, dass der Kläger mit der Beförderung der Fische in einem offenen Wagen einverstanden war, und dass ihm ferner eine Zusage in der behaupteten Art nicht gemacht wurde.

Selbst zugegeben, dass ihm einer der mit der Expedition betrauten Bediensteten eine solche Zusage gemacht hätte, so kann aus diesem Grunde allein die Bahn nicht haftbar gemacht

werden, da selbst nach den klägerischen Angaben die Zusage nicht von dem Stationsvorstande ausgegangen ist, der aber allein nach den Bestimmungen des Reglements zur Abgabe einer solchen verbindlichen Erklärung berechtigt gewesen wäre. Zugegeben auch, dass die Bahn mangels eines nach § 57 Abs. 1 Betriebsreglements geforderten schriftlichen Vermerkes auf dem Frachtbriefe die Fische in gedecktem Wagen hätte befördern sollen, so kann dies an der Entscheidung des Falles nichts ändern, da der Sachverständige ausdrücklich sagt, der Transport in offenen Wagen sei keineswegs der Grund hierfür gewesen, dass die Fische in erstickten Zustande an ihrem Bestimmungsorte ankamen.

Für die Lieferfrist von lebenden Thieren, wozu auch Fische gehören, die keine besondere Regelung im Reglement erfahren, ist vielmehr einzig und allein maassgebend § 47 Betriebsreglements, und entfällt, da die reglementarische Lieferfrist nicht überschritten wurde, ein Ersatzanspruch wegen vermeintlich zu langsamer Beförderung.

— **Triester Hafenbau.** Die Ausgestaltung des Triester Hafens durch Anlage neuer Molen und Lagerhäuser, über welche im vorigen Jahre ein Gesetzentwurf eingebracht wurde, welcher aber der verfassungsmässigen Behandlung nicht unterzogen werden konnte, wird voraussichtlich in den ersten Monaten des nächsten Jahres in Angriff genommen werden. Die erforderlichen umfassenden Vorarbeiten, um ohne Verzug an die Arbeit selbst gehen zu können, sind im vollen Zuge, so dass Aussicht vorhanden ist, dass in der Arbeitsausführung keinerlei Verzug eintreten wird. Hierauf wird maassgebendenorts grosses Gewicht gelegt, da dem Verkehre eine entsprechende Anzahl von Anlegeplätzen mit thunlichster Beschleunigung zur Verfügung gestellt werden muss. Durch die Ausgestaltung des Triester Hafens wird einem thatsächlich bestehenden Bedürfnisse Rechnung getragen werden, denn es ist unbedingt nothwendig, dass die Hafeneinrichtungen mit der Zunahme des Schifffahrtverkehres gleichen Schritt halten.

— **Der Personenverkehr auf den ungarischen Staatsbahnen** hat sich im **Jahre 1898** gegen das Vorjahr um 3 % gehoben. Die Gesammtzahl der Reisenden betrug 33 146 363, nahezu um 1 000 000 mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen betrugen 26 083 044 fl., um 831 319 fl. mehr als im Vorjahre. Nach Abzug der Transportsteuer und Stempelgebühren bleibt eine reine Transporteinnahme von nahezu 21 500 000 fl., um 687 810 fl. mehr. Die Zahl der im Nachbarverkehre beförderten Personen betrug 44 % der gesammten Reisenden, die Einnahmen im Nachbarverkehre nur 9 %. Was die einzelnen Wagenklassen anbelangt, so wurde die I. Klasse in Anspruch genommen von 1,7 %, die II. von 19,2 %, die III. von 79,1 %. Zu den Einnahmen steuerten bei: die I. Klasse 8,3 %, die II. Klasse 39,6 %, die III. Klasse 52,1 %.

— Die definitiven **Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen** haben sich im Monat Januar d. J. sehr günstig gestaltet, indem sie die provisorischen Ausweise um 500 000 fl und die vorjährigen Januareinnahmen um 600 000 fl. überstiegen. Die definitiven Einnahmen betrugen 7 060 647 fl., eine Januareinnahme, die seit dem Bestande der Staatsbahnen noch niemals erzielt wurde. Die Mehreinnahme gegen das Vorjahr ist auf den beträchlich gesteigerten Güterverkehr zurückzuführen.

— **Auswechselung hölzerner Brücken durch eiserne auf den ungarischen Staatsbahnen.** Im Laufe dieses Jahres wird auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen eine Anzahl noch bestehender hölzerner Brücken mit einem Kostenaufwande von 200 000 fl. gegen eiserne ausgewechselt werden und zwar derart, dass durch die Ausführung dieser Arbeit der regelmässige Zugverkehr keine Störung erfährt.

— **Fahrkarten nach Stationen des Plattensee zu ermässigten Preisen.** Die Budapester Betriebsdirektion der Südbahngesellschaft verlautbart, dass während der diesjährigen Badesaison besonders ermässigte Karten von Budapest und einigen anderen Stationen nach den Stationen am Plattensee zur Ausgabe gelangen.

— **Die vis major im Frachtgeschäfte.** In einem konkreten Falle, in welchem infolge des eingetretenen niedrigen Wasserstandes die Tragfähigkeit der Schleppschiffe sich auf 1/30 % reduzirte, und infolgedessen die übernommene Verfrachtung wohl nicht absolut unmöglich, doch unter den ganz veränderten Verhältnissen zu dem vereinbarten Frachtsatze einfach unausführbar geworden war, hat die königlich ungarische Kurie die Entscheidung getroffen, dass derartige durch elementare Ereignisse herbeigeführte Verhältnisse nicht als das Risiko des Frachtenführers zu betrachten sind, und dass derselbe daher nicht verpflichtet sei, vor der Behebung derartiger Schwierigkeiten die Verfrachtung auszuführen oder für die verspätete Verfrachtung Schadenersatz zu leisten.

— **Die Schifffahrtsgebühren am Eisernen Thore.** Die ungarische Regierung schreitet an die Beseitigung der administrativen Hindernisse, welche in erster Linie als die Ursache für die Verschiebung der Aktivirung des Tarifes angeführt wurden. Zunächst sind, wie man aus Budapest meldet, mit der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft die offiziellen Verhandlungen wegen Uebernahme des gesellschaftlichen Lootsenkorps durch den ungarischen Staat eingeleitet worden, und hat in dieser Angelegenheit kürzlich die erste Konferenz in Budapest stattgefunden, in welcher indess eine Verständigung noch nicht erzielt wurde. Auch die Errichtung des Aufsichtsamtes für den Kanal wird einige Zeit erfordern, und überdies wird man wohl die Installirung des Seilschiffes abwarten, bis man an die endgültige Aufstellung und Inkraftsetzung der Schifffahrtsgebühren am Eisernen Thore schreitet. Bezüglich des im Baue befindlichen Seilschiffes wird gemeldet, dass dasselbe imstande sein wird, je zwei der grössten Donauschlepper mit voller Ladung den Kanal hinauf zu befördern. Das Schiff ist nach Art der auf der Rhône verkehrenden Remorqueure konstruirt. Das 6 km lange, 32 mm starke Drahtseil, welches am ungarisch-rumänischen Ufer befestigt ist, wird mittelst der Schiffsmaschine auf eine Trommel, welche 2,5 m im Durchmesser hat, aufgerollt, wodurch das Schiff aufwärts gezogen wird und die beladenen Schlepper mit sich zieht. Noch im Laufe dieses Monats soll das Schiff vom Stapel laufen. Zu bemerken ist, dass ein gewöhnlicher Remorqueur höchstens einen Schlepper, und auch den meistens nur mit Dampfervorspann den Kanal hinauf befördern kann.

Luxemburg.

— Die Generalversammlung der **Prinz Heinrichbahn** genehmigte alle Vorschläge des Verwaltungsrathes (siehe Nr. 37 S. 649 d. Ztg.) und setzte die Dividende auf 4,6 % = 23 Frcs. für die Aktie fest. Dem Antrage einiger Aktionäre, zukünftig statt der Dekadenausweise Monatsausweise zu veröffentlichen, soll stattgegeben werden, falls sich nach Bekanntmachung dieses Vorschlages nicht aus dem Kreise sonstiger Interessenten Bedenken dagegen einstellen. Die Entwickelung des Unternehmens wurde als fortdauernd günstig bezeichnet.

Vereinsausland.

— Die italienische Südbahn wird mit Ablauf ihres Winterfahrplanes, d. i. mit Ende dieses Monats den **Nord-Südexpress** auch auf der Strecke Verona-Venedig einstellen und zwar wird die letzte Fahrt von Verona nach Venedig am 30. d. Mts. und die letzte Rückfahrt von Venedig am 31. d. Mts. stattfinden. Der Zug verkehrt demnach während der Sommermonate nur zwischen Berlin und Verona.

— **Pariser Bahnhofsbuchhandel.** Unter dem Kaiserreich erhielt die Pariser Verlagsbuchhandlung Hachette das alleinige Recht, in den französischen Bahnhöfen Bücherstände einzurichten und Bücher zu verkaufen. Die Firma entwickelte sich dadurch zur grössten Buchhandlung Frankreichs. Für die Westbahn läuft das Alleinrecht der Firma am 1. Oktober d. J. ab, bei der neuen Vergebung wurde es nach der „Voss. Ztg." für 220 000 Frcs. dem Verleger Fasquelle zugeschlagen, während Hachette von je her nur 60 000 Frcs. bezahlt hatte. Fasquelle ist durch den Verlag der Werke Zola's und anderer Romanschreiber meist ähnlicher Richtung in wenigen Jahrzehnten zu einem der reichsten Verleger Frankreichs geworden.

— **Serbische Eisenbahnprojekte.** Die serbische Regierung ertheilte an Edward Calthrop und D. Markus in London die Konzession zum Bau und zum Betriebe folgender Eisenbahnlinien: 1. Belgrad - Obrenovatz - Lajkovatz - Valjevo - Kosjevitz-Pozega; 2. Stalatz - Kruschevatz - Trstenik - Kraljevo - Pozega-Uzice; 3. Uzice - Kremna - Mokra Gora - bosnische Grenze; 4. Valjevo - Osecina - Zavlaka - Loznica - bosnische Grenze; 5. Schabatz - Leschnitza - Loznitza; 6. Kragujevatz - Guberevci-Kraljevo. Die Konzessionäre sind verpflichtet, den Bau der obigen Eisenbahnlinien längstens in zwei Jahren zu beginnen. Spätestens in dritthalb Jahren sind 60 km, in fünf Jahren 260 km, in sechs Jahren 400 km der genannten Strecken fertigzustellen und dem Verkehr zu übergeben. Das Gesammtnetz muss in längstens neun Jahren vollendet sein. Die Konzessionsdauer beträgt 90 Jahre; nach dieser Zeit sind die genannten

Eisenbahnstrecken sammt dem gesammten Material, Anlagen usw. Staatseigenthum. Bei der Aufnahme in den Eisenbahnverkehrsdienst müssen bei gleicher Qualifikation die serbischen Staatsbürger stets vor anderen bevorzugt werden. Die Tarife auf den neuen Eisenbahnlinien können innerhalb der ersten zehn Jahre um 25 % höher sein als auf den bereits bestehenden Eisenbahnlinien. Nach zehn Jahren ist die Regierung berechtigt, eine Tarifherabsetzung zu fordern. („N. Fr. Pr.")

— **Die schwedische Staatseisenbahnverwaltung** ist von der Regierung ermächtigt worden, aus den vom Reichstage für Eisenbahnmaterial bewilligten 5 000 000 Kr. folgende Ankäufe zu machen: 30 Lokomotiven verschiedener Art, 25 Personenwagen, 240 gedeckte und 400 offene Güterwagen.

— Die „St. Petersburger Zeitung" bringt gestützt auf amtliche Publikationen folgende kurze Mittheilung über die **Roheinnahmen der russischen Eisenbahnen im Jahre 1898.** Die Roheinnahmen der russischen Eisenbahnen (ausser denen der Transkaspibahn und denen des Grossfürstenthums Finland) stellten sich im Dezember 1898 auf 48 697 120 R. gegen 47 342 728 R. im Dezember 1897. Die Summe der von den Staatsbahnen vereinnahmten Beträge betrug 32 915 899 R. gegen 32 326 526 R. im Dezember 1897, während die Privatbahnen 15 781 229 R. einnahmen gegen 15 016 202 R. im entsprechenden Monate des Vorjahres. Die Roheinnahmen im Dezember 1898 sind im Vergleich zu denen für denselben Monat des Jahres 1897 für die Staatsbahnen um 1,7 % und für die Privatbahnen um 5,1 % gewachsen. Die Wersteinnahme stellte sich auf 1 259 R. gegen 1 299 R. im Dezember 1897, ist also um 40 R. oder 3,1 % zurückgegangen. Es wurden 5 288 647 Personen befördert, also 691 871 Personen mehr als im Dezember 1897. An Gütersendungen wurden 511 578 000 Pud befördert gegen 502 276 000 Pud im letzten Monate des Jahres 1897. Die gesammte Jahreseinnahme der Eisenbahnen betrug im Jahre 1898 457 549 541 R. gegen 432 445 168 R. im Vorjahre, hat sich also um 25 104 373 R. oder 5,8 % vergrössert. Befördert wurden 70 877 406 Personen gegen 65 609 664 Personen im Jahre 1897 und an Gütersendungen 6 024 585 000 Pud gegen 5 562 542 000 Pud im Jahre 1897. Der Personenverkehr ist somit um 8 % und der Güterverkehr um 8,3 % gewachsen.

Wenngleich diese Mittheilungen sehr sparsam sind, so geben sie doch immerhin einen kurzen Ueberblick über die Entwickelung des Verkehres im abgelaufenen Jahre, was um so mehr Beachtung verdient, als der ausführliche amtliche Bericht erst sehr viel später den Interessenten zugänglich gemacht wird.

— **Verkehrserleichterungen im russischen Güterverkehr nach weit abgelegenen Orten.** Zur Erleichterung des direkten Verkehres nach den weit abgelegenen Stationen und Reichstheilen werden wiederum Verkehrserleichterungen in Aussicht genommen, die eine Belebung der kommerziellen Beziehungen gewiss zur Folge haben werden.

In dieser Beziehung wird zunächst der am 7/19. d. Mts. zusammengetretene Kongress der Vertreter russischer Eisenbahnen und der am direkten kaukasisch-transkaspischen Verkehr betheiligten Dampfergesellschaften über die folgenden sehr wichtigen Fragen verhandeln:

Aufnahme der centralasiatischen Stadtstationen, der Stationen der Wladikawkas-Eisenbahn, ferner der Stationen der Rjäsan-Ural und der Südostbahnen in den direkten kaukasisch-transkaspischen Verkehr und Einführung eines direkten Personenverkehres zwischen den Hauptstationen der transkaspischen und der transkaukasischen Eisenbahn und den Häfen Konstantinopel, Ssmyrna, Piräus, Jaffa und Alexandria in die Verkehrsleitung über Krassnowodsk-Baku-Batum.

Sodann hat das Ministerium der Verkehrsanstalten in Aussicht genommen, einen direkten Güterverkehr zwischen allen Stationen der russischen Eisenbahnen und den Städten Minussinsk und Jenisseisk ins Leben treten zu lassen. In diesem direkten Verkehr werden alle Güter ohne Ausnahme auf Grund eines einzigen Versanddokuments von einer beliebigen Station des Eisenbahnnetzes nach Krassnojarsk und von dort auf dem Jenissei nach Minussinsk und Jenisseisk abgefertigt werden und ebenso von diesen Städten nach einer beliebigen Station des russischen Eisenbahnnetzes. Der Transport auf dem Jenissei wird auf Dampfern des Rheders Gadalow besorgt werden. Behufs Ausführung verschiedener Operationen bei Annahme und Auslieferung der zum Transport angenommenen Güter wird die Verwaltung der mittelsibirischen Eisenbahn in den Städten Jenisseisk und Minussinsk Güterabfertigungsstellen eröffnen.

Diese Transporterleichterungen werden namentlich denjenigen Versendern zu Nutze kommen, die noch keine langjährigen Beziehungen nach den genannten asiatischen Landestheilen haben und daher mit verschiedenen in Betracht kommenden Handelswegen usw. noch nicht vertraut genug sind.

— Wie der „Kraj" erfährt, wird mit Rücksicht auf den am 10. Januar 1900 erfolgenden Uebergang der **Iwangorod-Dombrowobahn** an den Fiskus die Verwaltung dieser Bahn mit der Verwaltung der Weichselbahnen verschmolzen werden. Andererseits wird aus der letzteren die Warschau-Terespoler Bahn ausgeschlossen, welche in administrativer Beziehung mit der Moskau-Brester Bahn vereinigt werden soll. Damit wird die grosse, zweigleisige Hauptbahn Moskau-Brest bis Warschau zu einer Verwaltung vereinigt. Mit Rücksicht auf die grosse Bedeutung der beiden Endpunkte der langen Bahnstrecke, Moskau und Warschau, in politischer, militärischer und wirthschaftlicher Beziehung, liegt in der Zusammenziehung dieser beiden Bahnen eine wesentliche Vereinfachung, die dem Verkehre und Betriebe voraussichtlich sehr zu statten kommen wird.

— **Berechnungstabellen der russischen Eisenbahnen zur Feststellung der Beförderungsgebühren.** Die vielen unrichtigen Berechnungen der tarifmässigen Beförderungskosten, der Nebengebühren usw., die durch die niedrige Bildungsstufe der zuständigen Eisenbahnbeamten allein kaum erklärt werden, hat dem russischen Ministerium der Verkehrsanstalten schon mehrfach Veranlassung gegeben nach Mitteln zu suchen, die diesem Missstande Abhilfe schaffen könnten. Neuerdings ist in einer der letzten Sitzungen des allgemeinen Kongresses der Vertreter der russischen Eisenbahnen, der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" zufolge, abermals ein neues System der Aufstellung von Berechnungstabellen zur Feststellung der den Eisenbahnen zustehenden Transportzahlungen für Güter einer Prüfung unterzogen worden. Bekanntlich entsteht die Mehrzahl der Mehrerhebungen infolge der technischen Komplizirtheit der Berechnung der Transportzahlung. Die nach dem neuen System aufgestellten Berechnungstabellen, welche die sofortige Berechnung der Transportzahlungen enthalten, für ein Gewicht von 1 bis 10 Pud auf Entfernungen von 1 bis 5 000 Werst, müssen zur Vereinfachung der Technik der Berechnung beitragen. Die neuen Berechnungstabellen werden zwei Bände (1 200 Druckseiten gewöhnlichen Formats) umfassen. Der Kongress fand, dass diese Frage bei Ausarbeitung des neuen allgemeinen Tarifes unbedingt berücksichtigt werden müsste.

Bei dem grossen Interesse, das auch in Deutschland an einer korrekten Frachtberechnung im Verkehr mit Russland naturgemäss vorhanden sein muss, würde ein jedes Hilfsmittel, das die russischen Beamten in den Stand setzte, nach dieser Richtung hin zuverlässig zu arbeiten, mit Freuden begrüsst werden. Ob das in Vorschlag gebrachte System aber das gesuchte Hilfsmittel zu bieten vermag, ist eine andere Frage. Zwei Bände — 1 200 Druckseiten! Ob sich da die Beamten so leicht zurecht finden werden, ist die erste Frage, sodann aber kommen immer noch mindestens zwei Exempel zur Ausführung, die richtig gemacht werden müssen, nämlich bei einem Gewicht der Sendung von 725 Pud die Multiplikation des Frachtsatzes für 10 Pud mit 72 und die Addition des Frachtsatzes für 5 Pud zu dem Resultat des ersten Exempels. Also die Gewähr für eine zuverlässige Ausrechnung der Fracht ist immerhin noch nicht sehr gross, namentlich wenn man berücksichtigt, dass bei den Beamten, wie allgemein in Russland bekannt, von dem Gesichtspunkt aus gearbeitet wird, lieber viel zu viel, als etwas zu wenig Gebühren zu berechnen und zu erheben, da das zu viel berechnete Frachtgeld auf dem Reklamationswege dem Interessenten zurückgezahlt werden kann, während das zu wenig berechnete Frachtgeld von dem Gehalt der betreffenden Beamten bei der nächsten Gehaltszahlung einbehalten wird!

Der Standpunkt hat auch seine Berechtigung, nur schädigt er allerdings sehr den Verkehr.

— **Der Zoll für nach Russland eingeführte Kohle und die ungenügende Transportfähigkeit der Bahnen.** Vor Jahren wurde in Russland ein Zoll auf die importirten Steinkohlen festgesetzt und zwar war derselbe für die Häfen des schwarzen und asowschen Meeres wesentlich höher als für die übrigen Landesgrenzen normirt. Die Begründung für den Zoll im allgemeinen und die besonders hohen Sätze für die Südhäfen im speziellen war, dass der russische Bergbau und die Industrie geschützt werden sollten.

Offenbar hat man zu jener Zeit, als die Zölle festgesetzt wurden, nicht mit dem Umstande gerechnet, dass die Eisenbahnen den gestellten Anforderungen nicht genügen könnten. Dieser Zeitpunkt ist jetzt eingetreten und der Mangel an Kohle ist so drückend geworden, dass mit Genehmigung des Ministers der Verkehrsanstalten die Verwaltung der Kursk-Charkow-Ssewastopol-Staatseisenbahn 3 000 000 Pud (rund 50 000 t) englischer Steinkohle angekauft hat. Dieser grosse Ankauf ist durch die Befürchtung begründet, dass einerseits infolge der ungewöhnlich grossen Entwickelung der Industrie des Südens die Kohlenindustrie des Donezbassins nicht imstande sein werde, allen an sie gestellten Anforderungen zu genügen; andererseits die Leistungsfähigkeit der Bahnen zur Beförderung derselben nicht ausreichen dürfte. Diese interessante und im gegebenen

Falle gewissermaassen vom Ministerium der Verkehrsanstalten sanktionirte Begründung beweist wiederum die Nothwendigkeit, dass die Aufhebung des erhöhten Zolles für ausländische Steinkohle, welche nach den Häfen des schwarzen Meeres gebracht wird, aus mehr als einem Grunde dringend nothwendig erscheint, namentlich mit Rücksicht auf die länger nicht ausreichende Leistungsfähigkeit des russischen Eisenbahnnetzes.

Ganz besonders krass tritt dieser Umstand in dem vorliegenden Falle hervor, wenn man erwägt, dass die Kursk-Charkow-Ssewastopolbahn das Donezgebiet berührt.

Neben dieser offen erklärten Unfähigkeit, den eigenen Bedarf aus eigener Kraft zu decken, treten gleichzeitig Bestrebungen seitens der Vertreter der Montanindustrie Südrusslands auf, eine Erleichterung der Zufuhr russischer Steinkohlen nach der Donau und nach Rumänien eintreten zu lassen, um dort ein neues Absatzgebiet für die russische Kohle zu gewinnen. Erreicht könnte dieses Ziel werden durch eine Verbindung der russischen Donauhäfen Bessarabiens mit dem schwarzen Meere. Die Bevollmächtigten der Montanindustrie verweisen darauf, dass — wie sich bei den seiner Zeit vom Ministerium der Verkehrsanstalten angestellten Untersuchungen herausgestellt hat — die Herstellung einer solchen Verbindung sich durch Vertiefung der Donaumündung bewerkstelligen lasse und haben darum nachgesucht. Die Steinkohlenindustrie scheint sich hiernach für leistungsfähig genug zu halten, sogar auch noch einem Export die nöthige Mengen Kohlen zur Verfügung zu stellen. Es bleibt also nur die mangelnde Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen übrig, welche die auswärtige Beschaffung des bedeutenden Kohlenquantums nothwendig macht.

— **Verlängerung der centralasiatischen Bahn.** Vor gar nicht langer Zeit theilten wir auf Grund St. Petersburger Berichte mit, dass die Absicht bestände, die centralasiatische Bahn, deren Anfang die Transkaspibahn ist, weiter zu führen. Wie eilig es man in Russland hat in Asien mit dem Bau von Eisenbahnen fortzuschreiten, davon bringt die Nachricht Kunde, der zufolge die Verlängerung der centralasiatischen Eisenbahn bis zur Stadt Werny und von Werny weiter nach Norden heute schon definitiv feststeht. Zur Ausführung der Voruntersuchungen ist schon eine Abtheilung von Ingenieuren aus Taschkent abgereist. Einstweilen bleibt nur noch die Frage offen, welche Linienführung zu wählen ist, ob direkt über die Steppen nach Orenburg, Station der Ssamara-Orenburgbahn, oder über Ssemipalatinsk nach Barnaul und Kriwoschtschekowo, Station der westsibirischen Bahn. Die erste Linienführung hat sehr einflussreiche Anhänger, namentlich unter den Taschkenter Baumwollplantagenbesitzern und unter den Moskauer Manufakturisten, welche einen möglichst kurzen Weg zur Ausfuhr der Baumwolle nach Moskau zu haben wünschen. Auf einer in Ssemipalatinsk abgehaltenen Konferenz ist jedoch klargestellt worden, dass die Leitung der Bahn nach Ssemipalatinsk und Barnaul vortheilhafter sein dürfte. Die Bahn wird aus privaten Mitteln erbaut.

— **Zum Bahnbau in Deutsch-Ostafrika.** Alle Verkehrsmittel in Afrika streben nach dem Innern, um eine Verbindung mit dem Seewege herzustellen. Kongoeisenbahn und Dampfschiffe führen von Westen her tief landeinwärts, die Kapbahnen und ihre Verlängerung bis Buluwayo und demnächst zum Zambesi, die Beira-Eisenbahn bis Fort Salisbury in Rhodesia, die englische Ugandabahn von Mombassa zum Viktoria-Nyanza, im Norden endlich die Nilbahn und das französische Bahnnetz in Algerien nach den früher unbekannten Centrallandschaften des dunklen Erdtheils. Nur in den älteren portugiesischen und in den neueren deutschen Kolonien ist verhältnissmässig wenig geschehen. Mit der Fortführung der Usambarabahn bis an den Luengerefluss wird nicht viel erreicht werden. Die ganze Usambarabahn kann, wie ein hervorragender Kenner Ostafrikas im „Hannoverschen Courier“ schreibt, ihrer Lage nach im äussersten Winkel der Kolonie nur eine Lokalbahn, wenn auch eine wichtige und rentable, bleiben. „Sie wird in ihrem Fortgange durch die sehr nahe und parallel laufende englische Ugandabahn erstickt. Zur wirklichen Aufschliessung der deutschen Kolonie kann nur eine grosse, quer durch die Mittelachse der Kolonie nach dem Seengebiet führende grosse Linie dienen. Als Ausgangspunkt derselben gibt es nur den grossen, Sansibar gegenüber gelegenen Hafen Dar-es-Salaam, der jetzt langsam alle wirthschaftlichen Unternehmungen und allen Verkehr über See an sich zieht. Ueber die Linie ins Innere lässt sich streiten. Sie ist unweigerlich gegeben entlang der grossen Karawanenstrasse von Dar-es-Salaam bis Kilossa (300 km). Von Kilossa aber kann man gleichviel Gründe für die Fortführung nach dem Tanganyikasee (über Tabora nach Ujiji) wie über Uhehe nach der Nordspitze des Nyassasees und von dort nach dem Tanganyika anführen.

Für die erstere Route spricht die Thatsache, dass das Seenplateau (Ruanda, Urundi, Ussukuma und Unyamwesi) reich an Menschen und Vieh ist, die mit der Küste in Verbindung gesetzt werden müssen, und dass es reich an Goldfeldern ist, die in letzter Zeit aufgedeckt sind und sich in schneller Folge vermehren. Die Kapbahnen, die Delagoabahn und die Beirabahn verdanken ihre Existenz nur den Goldfeldern, die Beirabahn musste sogar von 75 cm auf 1 m Spurweite verbreitert werden, als sie die erste Goldmine bei Umtali erreicht hatte. Es wird sich nun zeigen, ob die Deutschen gleich den anderen Nationen den ihnen zugefallenen Vortheil ausbeuten werden oder ob sie selbst vor dem Golde noch scheu und ängstlich kurztreten. Ohne Eisenbahn werden alle Schätze des Inneren gänzlich werthlos bleiben, mit einer Durchgangslinie wird die Betriebsamkeit der Bevölkerung sich heben, ein lebbafter Vieh- und Getreidehandel zur Küste sich entwickeln und eine grossartige Goldindustrie erblühen.

Die zweite Route (Kilossa-Uhehe-Nyassa-Tanganyika) erschliesst uns das gesunde und fruchtbare Hochland Uhehe und schafft ein nationales Auswanderungsgebiet, das nur der Verbindung mit der Küste harrt. Sie erreicht ferner die an der Nordwestecke des Nyassasees entdeckten Steinkohlenlager und eröffnet endlich das reiche Kautschukgebiet am Südende des Tanganyika. Die Aussichten beider Linien sind so günstig, dass sie voraussichtlich beide gebaut werden, da sie sich gegenseitig keine Konkurrenz machen, sondern die Produkte ganz verschiedener, weitgestreckter Gebiete zur Küste fördern.

Es ist erst eine Entdeckung der allerletzten Jahre, dass der wahre Reichthum der deutschen Kolonie nicht in den Küstenlandschaften, sondern in denen des Inneren beruht und dass diese nur an das Weltmeer geknüpft werden müssen. Vor allem aber wird die Anlage dieser Linien oder wenigstens einer derselben dringend, sobald die grosse englische Nord-Südbahn durch deutsches Gebiet zugelassen wird und unserer Kolonie die Produkte nach Kairo und Kapstadt oder Zambesi abwärts entführt.

Hier heisst es also schnellen Entschluss fassen. Das deutsche Kapital ist willig zum Bau, aus süddeutschen industriellen Kreisen ist die Anregung und eine bestimmte geschäftlich formulirte Offerte vorgelegt. Das Kapital verlangt allerdings Garantien in Form von Landkonzessionen, und diese müssen zum Wohle und zur Entwickelung des ganzen Landes gewährt werden. Wir sind so fest von der Bedeutung des Bahnbaues in Centralafrika überzeugt, dass wir es für eine Versündigung an unserer nationalen Zukunft halten, jetzt den Vogel Strauss zu spielen und kein Land an die muthigen Unternehmer abtreten zu wollen. Will man Vorsicht walten lassen und frühere Fehler vermeiden, so stipulire man die Landkonzession nach der Ablieferung einer bestimmten fertiggestellten Bahnstrecke. Damit ist jeder Schwindel ausgeschlossen; die Kolonialverwaltung hat dann stets ein festes Objekt in der Hand, wenn sie ein entsprechendes Aequivalent an Land abtritt. Wir warnen vor der übertriebenen Angstmeierei, die nichts einsetzt und infolge dessen auch nichts schafft. Schnell bauen, billig bauen, vor den Konkurrenten die Seen erreichen, das sei unsere Parole!“

Allgemeines.

— **Gefährdung eines Luftballons durch einen Personenzug.** Ein bemannter Ballon der Berliner Luftschifferabtheilung wurde dieser Tage bei seiner beabsichtigten Landung durch einen heranbrausenden Eisenbahnzug arg gefährdet. Als die Insassen, drei Offiziere der Abtheilung, mit dem Ballon unweit Wismar in Mecklenburg niedersteigen wollten und hierbei zufällig dem Bahnkörper zugetrieben wurden, kam in demselben Augenblicke von der Richtung Berlin her ein Personenzug angebraust. Nur dem schleunigen, durch Auswerfen von Ballast erfolgten Wiederaufstieg war es zu danken, dass der Koloss von dem Zuge nicht erfasst worden war. Nach dem Passiren des Trains ging die Landung 3 km davon bei Triewalk glatt von statten. Der Ballon hatte zu der Fahrt, die auf dem Schienenwege 246 km lang ist, $5^1/_2$ Stunden gebraucht.

— Fortwährende Ueberraschungen und Neuerungen werden von dem Gebiete der **Telegraphie** gemeldet. Aus London wird berichtet, dass Professor Rowland von der John Hopkins Universität in Baltimore einen neuen Multiplextelegraphen erfunden hat, welcher es ermöglicht, acht Depeschen auf demselben Drahte zu schicken und das selbst auf grosse Entfernungen. Die Depesche wird in den gewöhnlichen Buchstaben und Zahlen gedruckt. Einer Art „Typewriter“ ist sein Apparat ziemlich ähnlich. Vier Depeschen gehen nach jeder der beiden Richtungen, wenn man ihn duplizirt.

Ausserdem haben zwei ungarische Elektriker eine Schnelltelegraphie erfunden, vermittelst deren man in einer Stunde 100 000 Worte abtelegraphiren kann. Wie das „Berl. Tagebl.“ aus Pest meldet, bewährte die Erfindung sich glänzend bei den Versuchen auf der 350 km langen Strecke Budapest-Temesvar. Es sollen angeblich Verhandlungen mit der deutschen Reichspost schweben, welche darauf abzielen, eine Probe auf der Strecke Budapest-Berlin zu veranstalten.

— Schwankungen der Seefrachten. In welchem Maasse die Seefrachten schwanken, zeigt ein Rückblick auf die Frachtsätze zwischen der Donaumündung und den Häfen des Mittelmeeres und der Nordsee. In den ersten Monaten des Jahres 1898 zahlte man für die Tonne Waaren, hauptsächlich Getreide, von Sulina nach den nordwestlichen Häfen Europas rund 8,50 ℳ. Nach Erhöhung der Getreidepreise stiegen diese Frachten in den Monaten April und Mai auf 11—13 ℳ. Infolge des schlechten Geschäftsverkehres sanken sie im Monat Juni wieder auf 8,50 ℳ. und stellten sich im August und September bei etwas regerem Handelsverkehr auf 11—12 ℳ. Als Rumäniens Getreideernte reichlich ausgefallen war, erhöhten sie sich im Oktober bis auf 14,50 ℳ., sanken aber im November und Dezember wieder mit dem Rückgang der Getreidepreise auf 11—11,50 ℳ. Etwas geringer waren die Schwankungen der Frachtsätze zwischen Sulina und den Mittelmeerhäfen, die sich im Laufe des vorigen Jahres je nach der Konjunktur zwischen 8 und 12,50 ℳ. bewegten.

— Ueber die Entwickelung der Eisenbahnen der Erde in dem Jahrfünft 1893—1897 enthält das soeben erschienene Maiheft des im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Archivs für Eisenbahnwesen“ eine eingehende, zum grössten Theile auf amtlichen Quellen beruhende Darstellung, der wir folgende Zahlenangaben entnehmen:

Am Ende des Jahres 1897 hatte das Eisenbahnnetz der Erde eine Länge von 732 255 km erreicht, eine Länge, die das 18,25 fache des Erdumfanges am Aequator (40 070 km) noch um etwa 1 000 km und das 1,9 fache der mittleren Entfernung des Mondes von der Erde (384 420 km) noch um nahezu 12 000 km übertrifft.

Von den einzelnen Erdtheilen steht in Bezug auf Eisenbahnlänge, wie auch in den Vorjahren, Amerika mit 380 384 km, also mit mehr als der Hälfte der gesammten Länge der Eisenbahnen der Erde, obenan. Danach folgen Europa mit 263 145 km und mit bedeutend kleineren Zahlen Asien, Australien und Afrika.

Von den einzelnen Staaten der Erde weisen die Vereinigten Staaten von Amerika in ihrem weit ausgedehnten Gebiete das grösste Eisenbahnnetz auf — 296 745 km. Danach folgt das Deutsche Reich mit 48 116 km, während die gewaltige Fläche des russischen Reiches einschliesslich Finlands und des gesammten asiatischen Russlands nur 45 576 km Eisenbahnen aufweist. Das nächstgrösste Netz besitzt Frankreich mit 41 342 km, dann folgen Grossbritannien und Irland mit 34 445 km, Britisch-Ostindien mit 33 820 km, Oesterreich-Ungarn einschliesslich Bosniens usw. mit 33 668 km, Britisch-Nordamerika mit 26 866 km, Italien mit 15 643 km, die argentinische Republik mit 15 172 km.

Einen sicheren Maassstab für die wirthschaftliche Entwickelung eines Landes bietet das Verhältniss seiner Eisenbahnlänge zur Flächengrösse. Dieses Verhältniss ist am günstigsten im Königreich Belgien, wo 20 km Bahnlänge auf je 100 qkm Fläche kommen. Nur wenig anders ist dies Verhältniss im Königreich Sachsen mit 18,3 km auf je 100 qkm. Dann folgen: das Grossherzogthum Baden mit 12,3, die Reichslande Elsass-Lothringen mit 11,9, Grossbritannien und Irland mit 10,9, das Deutsche Reich im Durchschnitt mit 8,9, die Niederlande einschliesslich Luxemburgs ebenso wie die Schweiz mit 8,8, Württemberg mit 8,3, Bayern mit 8,2, Preussen mit 8,1, Frankreich mit 7,8 km Eisenbahnen auf je 100 qkm Fläche.

Das Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Bevölkerungszahl ist in den dünnbevölkerten Ländern am grössten. Obenan steht in dieser Beziehung die Kolonie Süd-Australien, wo 84,3 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner kommen. Dieser Kolonie ganz nahe steht die Kolonie Queensland mit 83,7 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner. Danach folgen: der Oranje-Freistaat mit 63,8, Britisch-Nordamerika mit 51,8, Neuseeland mit 49,8, Tasmanien mit 47,9, Neufundland mit 43,3, die Kolonie Viktoria mit 43,0, die Vereinigten Staaten von Amerika mit 42,2, die argentinische Republik mit 33,5 km Eisenbahnen auf je 10 000 Einwohner. In den dichter bevölkerten Ländern Europas ist dies Verhältniss überall wesentlich kleiner. Obenan steht hier Schweden mit 20,5 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner. Danach folgen die Schweiz mit 12,0, Dänemark mit 11,1, Frankreich mit 10,8, Deutschland ebenso wie Norwegen mit 9,2, Belgien mit 9,1, Grossbritannien und Irland mit 8,5 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner.

Der Zuwachs, den die Eisenbahnlänge der Erde in der Zeit vom Ende des Jahres 1893 bis Ende 1897 erhielt, beträgt 60 362 km. Dieser Zuwachs ist, wenn auch nur um etwa 100 km, kleiner als der in dem Zeitraum 1892—1896 und der kleinste seit der Zeit, in der die Entwickelung des Eisenbahnnetzes der Erde im „Archiv für Eisenbahnwesen“ regelmässig verfolgt wird. Der Rückgang im Zuwachs an Eisenbahnlänge tritt besonders stark in den Vereinigten Staaten von Amerika hervor, wo die Zunahme von 52 179 km in dem Zeitabschnitte 1885—1889 in stetiger Abnahme auf 10 562 in 1893—1897 gesunken ist. Im Zunehmen begriffen ist dagegen der Zuwachs in Asien und Afrika.

Die Feststellung der auf die Eisenbahnen der Erde verwendeten Anlagekosten ist mit den grössten Schwierigkeiten verknüpft. Zuverlässige Angaben über die wirklich verwendeten Beträge liegen nur vereinzelt für wenige Länder vor, der Betrag des Aktien- und Obligationenkapitals der einzelnen Eisenbahngesellschaften weicht meist sehr beträchtlich von dem Betrage der wirklich verwendeten Kosten ab. Daher rühren die Schwankungen in den Angaben für die Kosten der Eisenbahnen in verschiedenen Jahren. Die Anlagekosten der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten werden für 1897 um fast 1 500 000 000 ℳ niedriger angegeben als für 1895. Diese Verminderung rührt daher, dass bei den zahlreichen dortigen Bahnen, die in Konkurs verfallen waren, als sie nach Beendigung des Konkurses in andere Hände gelangten, viele Millionen ihres Aktien- und Obligationenkapitals einfach abgeschrieben werden mussten. Wenn hiernach eine unbedingt richtige Feststellung der auf die Eisenbahnen der Erde verwendeten Anlagekosten nicht angängig erscheint, so dürfte doch eine Berechnung dieser Kosten nach den gemachten Angaben der Wahrheit so nahe kommen, als dies der Natur der Sache nach überhaupt möglich ist.

Aus einer Zusammenstellung im „Archiv für Eisenbahnwesen“ ergeben sich nun für Europa die Kosten für 231 787 km Eisenbahnen zu 66 748 000 000 ℳ., die Kosten für 1 km im Durchschnitt also zu 287 971 ℳ. Wird dieser Durchschnittspreis für alle Eisenbahnen in Europa angenommen, die am Ende des Jahres 1897 im Betriebe waren, so ergeben sich ihre Anlagekosten zu 263 145 × 287 971 . . . . = 75 778 128 795 ℳ.

Für die Eisenbahnen der übrigen Erdtheile ergeben sich in gleicher Weise die Anlagekosten zu 469 110 × 147 039 = 68 970 465 290 „

Die gesammten Anlagekosten der am Ende des Jahres 1897 im Betriebe gewesenen Eisenbahnen ergeben sich danach zu . . . . 144 748 594 085 ℳ.
oder rund 144 750 000 000 ℳ.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Sitzung am 9. d. Mts. gedachte der Vorsitzende Wirkliche Geheime Oberbaurath Streckert zunächst des am 7. d. Mts. verstorbenen Geheimen Bauraths Alexander Wernekinck, der seit dem Jahre 1873 Mitglied des Vereins gewesen ist.

Sodann behandelte Geheimer Oberbaurath Blum in einem eingehenden Vortrage „Vergleichende Betrachtungen zur Unfallstatistik“, in denen er zunächst auf die Beunruhigung hinwies, die sich weiter Kreise bemächtigt habe, als im Jahre 1897 mehrere Unfälle auf den preussischen Staatsbahnen von ungewöhnlich ernsten Folgen begleitet waren. Die preussische Staatseisenbahnverwaltung erfuhr damals heftige Angriffe in der Presse, die im wesentlichen darauf hinausgingen, dass aus Ersparungsrücksichten die Betriebssicherheit vernachlässigt, das Betriebspersonal aus diesen Gründen überanstrengt, auch ungenügend vorgebildet sei und dergleichen mehr. Wenn es auch gelang, durch Entgegnungen von sachverständiger Seite und Erklärungen an maassgebender Stelle die eingetretene Beunruhigung etwas einzuschränken, so verstummten dennoch nicht die Vorwürfe von gegnerischer Seite, die vollständig zu widerlegen man damals leider nicht in der Lage war, weil die Unfallergebnisse des Gesammtjahres noch nicht mit denen seiner Vorgänger und anderen Bahnen verglichen werden konnten. Heute, wo die Ergebnisse der Statistik vorliegen, sei aber ein solcher Vergleich möglich, und da dürfe gleich die sehr bemerkenswerthe Thatsache hervorgehoben werden, dass in der langen Reihe der Jahre seit 1880/81, d. h. seitdem eine Eisenbahnstatistik vom Reichseisenbahnamt aufgestellt werde, die auf Betriebseinheiten (Zugkilometer) bezogene Zahl der Unfälle in dem berüchtigten Unfalljahre 1897/98 bei der Gesammtheit aller deutschen Bahnen hinter den Zahlen irgend eines der Vorjahre zurückbleibt, und dass auch bei den preussischen Staatsbahnen nur ein Jahr — 1895/96 — um ein geringeres günstiger dasteht. Diese Thatsache sei der beste Beweis dafür, dass auch damals von einer Abnahme, geschweige denn von einer besorgnisserregenden Verringerung der Betriebssicherheit nicht die Rede sein könne. Eingehend erörterte nunmehr der Vortragende an der Hand graphischer Darstellungen, die nicht nur die Eisenbahnen Deutschlands, sondern auch Oesterreich-Ungarns, Frankreichs und Englands in Betracht zogen, diese Ergebnisse und kam zu dem Schluss, dass die Betriebssicherheit auf den preussischen sowie insgesammt auf den deutschen Bahnen nicht in einer Abnahme, sondern in einer recht erfreulichen und ziemlich stetigen Zunahme begriffen sei, diese Bahnen auch den Vergleich mit keinem der anderen für den Eisenbahnverkehr besonders in Betracht kommenden grossen europäischen Länder zu scheuen brauchten. An die sehr interessanten Ausführungen des Vortragenden schloss sich eine Be-

sprechung, an der sich ausser dem Vortragenden die Herren Oberbaurath Dr. zur Nieden, Geheime Baurath Wolff, Eisenbahndirektor Schubert und der Vorsitzende betheiligten.

In üblicher Abstimmung wurde Herr Eisenbahnbauinspektor Max Kaupe als einheimisches ordentliches Mitglied in den Verein aufgenommen.

Bücherschau.

— Gustav Ad. V. Peschka. **Darstellende und projektive Geometrie** nach dem gegenwärtigen Stande dieser Wissenschaft mit besonderer Rücksicht auf die Bedürfnisse höherer Lehranstalten und das Selbststudium. Erster Band. Zweite umgearbeitete und erweiterte Auflage. Mit einem Atlas von 43 lithographirten Tafeln. Leipzig und Wien. Franz Deuticke. 1899. XXI und 719 S.

Das aus vier Bänden bestehende, in den Jahren 1883 bis 1885 in erster Auflage (unter Widmung an den Kronprinzen Rudolph von Oesterreich) erschienene Werk stellt das umfangreichste Lehrbuch der Darstellenden Geometrie nach der modernen Auffassung dieser Wissenschaft vor. Das nunmehr eingetretene Erforderniss einer neuen Auflage zeugt für den Beifall, den es in den interessirten Kreisen gefunden hat.

Während sich die Darstellende Geometrie ursprünglich mit der blossen Aufgabe begnügte, vorgegebene räumliche Objekte ebenflächig abzubilden und vorgeschriebene Raumkonstruktionen im bestimmenden Bilde auszuführen, führte ihre Fortentwickelung zu dem weitergehenden Gesichtspunkte, die gestaltlichen Beziehungen zwischen Objekt und Bild bei den verschiedenen Abbildungsmethoden zu untersuchen und in konstruktivem wie in forscherischem Interesse auszunützen. Indem sie so in innige Beziehung zu der Theorie der „geometrischen Verwandtschaften" trat, eignete sie sich den Geist der sogen. neueren oder projektiven Geometrie an, die, wenn sie sich auch unabhängig von der darstellenden Geometrie entwickelt hatte, doch immer Fleisch von ihrem Fleische war. Heute ist von diesen zwei Disziplinen keine ohne die andere denkbar.

Hierdurch dürfte in kurzen Worten der moderne Standpunkt gekennzeichnet sein, den das vorliegende Werk einnimmt. Dabei richtet sich aber das Bestreben des Verfassers wesentlich darauf, dass neben der wissenschaftlichen Vertiefung nicht die konkreten Bedürfnisse des konstruirenden Technikers vernachlässigt werden, sondern dass die Ansprüche des Theoretikers und des Praktikers in gleicher Weise ihre Befriedigung finden. In dieser Absicht ist den jeweiligen theoretischen Betrachtungen eine grosse Zahl von graphisch durchgeführten Uebungsaufgaben beigefügt. — Der Gang der Entwickelung ist durchweg rein synthetisch. Der Vortrag ist flüssig, oft in behagliche Breite gehend, in der gewollten Absicht, dem Selbststudium zu dienen. Die an französische Vorbilder erinnernde angenehme Lesbarkeit ist nicht der kleinste Vorzug des Werkes.

Der vorliegende I. Band befasst sich mit der Methodik der Darstellenden Geometrie: Es werden zuerst in fünf Abschnitten die verschiedenen gebräuchlichen Projektionsarten (Centralprojektion, freie Parallelprojektion, kotirte Projektion, Darstellungsmethoden mittelst zweier Projektionen, Axonometrie) vorgeführt. Hierauf folgen in weiteren drei Abschnitten: Die Transformation der Projektionen, die Behandlung von Aufgaben über Polyeder und die centrische Raumkollineation. Schliesslich wird in einem Anhang die Verwendbarkeit der verschiedenen Projektionsarten zur Darstellung technischer Objekte, wie sie durch die spezifische Eigenart jeder einzelnen und den besonderen Zweck der Darstellung bedingt ist, besprochen. — Die Behandlung der Fundamentalaufgaben geschieht bei den einzelnen Projektionsmethoden jedesmal unter konsequenter Scheidung der situellen und der metrischen Beziehungen. An die Centralprojektion ist die projektive Geometrie angeschlossen, unter Benutzung des Doppelverhältnisses und Behandlung der Kegelschnitte als Kreisprojektionen. Dieses Kapitel ist in der zweiten Auflage einer vollständigen Umarbeitung im Sinne einer grösseren Allgemeinheit in den Begriffen und einer strengeren Beweisführung unterzogen worden. — Die freie Parallelprojektion wird auf die vom Verfasser zuerst eingeführte Methode der Distanzelemente gegründet. Unter die Darstellungsarten mittelst zweier Projektionen wird auch die Centralperspektive mit Zuhilfenahme einer Grundebene (im Gegensatz zur sogen. freien Perspektive) eingereiht. Die für den Bauingenieur so wichtige Methode der kotirten Projektion ist in der zweiten Auflage neu zugefügt worden. Die Axonometrie hat wesentliche Erweiterungen gegenüber der ersten Auflage, namentlich nach der konstruktiven Seite, erfahren. Die Transformationen werden vorzugsweise vom Gesichtspunkt der Vereinfachung graphischer Operationen behandelt. — Durch mehrfache Aenderungen in der Gruppirung des Stoffes sowie durch zahlreiche Erweiterungen und Umarbeitungen hat die zweite Auflage gegenüber der ersten wesentlich an Uebersichtlichkeit, Abrundung und Exaktheit gewonnen.

Die Ausstattung des Werkes ist, namentlich was die Anordnung und Ausführung der Figurentafeln anlangt, die in der zweiten Auflage eine vollständige Neugestaltung erfahren haben, eine vorzügliche. G. Hauck.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 20,369 km lange Strecke Landsberg i. Ostpr.-Heilsberg der königlichen Eisenbahndirektion zu Königsberg i. Pr., welche am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Württembergische Staatseisenbahnen. Am 15. Mai d. J. ist der zwischen den Stationen Ulm und Beimerstetten errichtete Haltepunkt Jungingen für den Personenverkehr und der zwischen den Stationen Mergentheim und Igersheim gelegene Haltepunkt Karlsbad bei Mergentheim für den Personenverkehr mit Beschränkung auf den Sommerdienst eröffnet worden.

Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Ukk-Tapolcza der Lokalbahnen jenseits der Donau zwischen den Stationen Sümeg und Lesencze Tomaj gelegene, für den allgemeinen Personen-, Gepäck- und Wagenladungsfrachtgutverkehr eingerichtete Halte- und Verladestelle „Sümeg bazaltbánya" ist am 15. Mai d. J. dem Verkehre übergeben worden. Lebende Thiere, sowie auch Güter, deren Ver- oder Entladung besondere Einrichtungen erfordern, können in dieser Halte- und Verladestelle weder auf- noch abgegeben werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Hannover. Die an der Strecke Lehrte-Oebisfelde gelegene, bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtete Haltestelle Leiferde bei Gifhorn wird am 20. Mai d. J. für den Wagenladungs- und Viehverkehr — unter Ausschluss von Sprengstoffsendungen und Fahrzeugen — eröffnet werden.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. In der an der Linie Wien-Triest zwischen den Stationen Payerbach-Reichenau und Klamm gelegenen Haltestelle Eichberg können auch Wagenladungsgüter für das dort befindliche Magnesitwerk zur Auf- und Abgabe gelangen.

Zeitweise Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Main-Neckarbahn. Auf der Station Auerbach kann wegen Umbaues der Verladerampe vom 15. d. Mts. ab auf die Dauer von 3 Wochen Ver- und Entladung von Fahrzeugen nicht stattfinden.

Abfertigungsbefugnisse der Bahnhöfe in Mülhausen.

In der in Nr. 27 Seite 462 d. Ztg. veröffentlichten bezüglichen Mittheilung ist die Bestimmung enthalten:

„Sendungen (nach Mülhausen) mit Frachtbriefen ohne Bahnhofsvorschrift werden auf Mülhausen Nord abgefertigt."

Diese Bestimmung gilt nach einer weiteren Mittheilung der elsass-lothringischen Eisenbahnen nur für Wagenladungen und Frachtstückgut. Eilstückgüter und eilgutmässig zu befördernde Frachtstückgüter für Mülhausen ohne Bahnhofsvorschrift werden bis auf weiteres auf Mülhausen Stadt abgefertigt.

Aenderung von Stationsnamen.

Königliche Eisenbahndirektion Breslau. Für den zwischen Reichenbach i. Schl. und Gnadenfrei an der Strecke Königszelt-Camenz gelegenen Haltepunkt wird künftig die Schreibweise „Nieder=Peilau“ (nicht Niederpeilau) angewendet werden.

Ungarische Staatseisenbahnen. Die Benennung der an der Lokalbahn Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd gelegenen Station Felcsuth ist in „Alcsuth=Felcsuth“ abgeändert worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1889 vom 15. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen auf Abänderung des Abs. 5 des § 4 und des Musters in Abs. 6 desselben Paragraphen des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt am 19. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 11. d. Mts. verschied zu Neu-Ruppin der königliche Kommerzienrath

Herr Louis Ebell.

Der Verstorbene gehörte der Direktion unserer Gesellschaft seit der Betriebseröffnung — zuletzt als Vorsitzender — an und ist in dieser Stellung unermüdlich für die Interessen unserer Gesellschaft thätig gewesen. Durch seinen liebenswürdigen Charakter hat er sich unsere aufrichtige Freundschaft erworben.

Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Neu-Ruppin, den 12. Mai 1899.

Aufsichtsrath und Direktion

der Paulinenaue-Neu=Ruppiner Eisenbahngesellschaft.

Gerhardt. Castner. (1368)

2. Eröffnung von Strecken.

Alt=Damm-Kolberger Eisenbahn.

Am 18. d. Mts. wird unsere normalspurige Nebenbahn

Kolberg-Köslin

mit den zwischenliegenden Haltestellen und Haltepunkten Schülerbrink, Bodenhagen, Henkenhagen i/Pom., Lassehne, Timmenhagen, Hohenfelde i/Pom., Alt=Banzin, Kasimirsburg und Güdenhagen dem Betriebe übergeben.

Die Haltepunkte Schülerbrink und Bodenhagen dienen nur dem Personenverkehr, die Haltepunkte Lassehne und Kasimirsburg nur dem Personenverkehr und dem Güterverkehr in Wagenladungen. Die übrigen Haltestellen sind für den gesammten Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr eingerichtet.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann, ist, mit Ausnahme der Haltestelle Hohenfelde i/Pom., auf allen Haltepunkten und Haltestellen ausgeschlossen, ebenso werden Leichen und Sprengstoffe in Schülerbrink, Bodenhagen, Lassehne und Kasimirsburg weder angenommen noch ausgeliefert.

Die neue Strecke unterliegt den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Januar 1893.

Ueber den Gang der Züge auf dieser Strecke gibt der vom 1. Mai d. J. ab gültige Fahrplan der diesseitigen Bahn näheren Aufschluss.

Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen und unser Verkehrsbüreau, hier, Lindenstrasse Nr. 29.

Stettin, den 16. Mai 1899. (1369)
Direktion.
Schirmer.

Am 16. Mai d. J. ist die Reststrecke Wolgast Schlachthof = Wolgast Kleinbahnhof der Kleinbahn Greifswald-Wolgast dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Die Züge verkehren nach dem bereits veröffentlichten Fahrplan.

Greifswald, den 17. Mai 1899. (1370)
Betriebsabtheilung Greifswald
der Ges. m. b. H. Lenz & Co.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Die Bezeichnung der zwischen den Stationen Lissa i/P. und Gross=Kreutsch der Strecke Lissa i/P.-Bentschen gelegenen Haltestelle Deutsch=Wilke wird vom 1. Juni d. J. in „Wolfskirch“ abgeändert.

Posen, den 12. Mai 1899. (1371)
Königliche Eisenbahndirektion.

Aenderung der Schreibweise eines Stationsnamens.

Für den zwischen Reichenbach i/Schl. und Gnadenfrei an der Strecke Königszelt-Camenz gelegenen Personenhaltepunkt wird künftig die Schreibweise „Nieder=Peilau“ (nicht Niederpeilau) angewendet werden.

Breslau, den 12. Mai 1899. (1372)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Be- und Entladefristen.

Die gemäss unserer Bekanntmachung vom 5. d. Mts. (Nr. 37 Ins.-Nr. 1298 d. Ztg.) am 20. Juni d. J. für unseren Binnenverkehr zur Einführung kommende Aenderung der besonderen Bestimmungen zu den §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung

ist von der Aufsichtsbehörde genehmigt.
Danzig, den 16. Mai 1899. (1372a)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

5. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Wegen Dammrutsch war der Verkehr zwischen den Stationen Werschen und Deuben der Strecke Plagwitz-Lindenau-Deuben vom 6. bis 10. d. Mts. eingestellt. (§ 11 Nr. 4 des V. W. Ueb.).
Halle a/Saale, den 17. Mai 1899. (1373)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Güterverkehr.

Aufhebung von Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen der Station Auma des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen der Station Auma „Nicht für Leichen" und „Nicht für Fahrzeuge" bezw. „Nicht für solche Fahrzeuge, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können", aufgehoben.

Die Station Auma dient nunmehr dem Leichen- und Fahrzeugverkehre in vollem Umfange.
Erfurt, den 16. Mai 1899. (1374)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli 1899 gelangen im ostdeutschen Gütertarif die Ausnahmesätze für Zink und zinkische Produkte im Ausnahmetarif M von Oswiecim nach Danzig und Neufahrwasser zur Aufhebung.
Bromberg, den 17. Mai 1899. (1375)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. wird im obigen Kohlenverkehre der Nachtrag I eingeführt, welcher neue Kohlenfrachtsätze von Karlschacht der Johann-Jakobgrube sowie die bereits im Verfügungswege nach verschiedenen Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen eingeführten Kohlenfrachtsätze enthält. Durch den Nachtrag werden die Frachtsätze von den Versandstationen Karolinegrube O. S. E. und R. O. U. E., da Kohlen- und Kokssendungen von dort aus seit längerer Zeit nicht mehr zur Beförderung gelangen, mit dem 15. Juli 1899 aufgehoben. Ausserdem enthält der Nachtrag Ergänzungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.
Kattowitz, den 16. Mai 1899. (1376)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Juni d. J. ab erhält der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) Abs. 1 des Gemeinschaftsgütertarifs für den Verkehr zwischen den Stationen der Wittenberge-Perleberger und prignitzer Eisenbahn einerseits und den Stationen der meckl. Friedrich Wilhelm- und Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn andererseits, sowie für den Verkehr der letzteren beiden Bahnen untereinander bezgl. roher Kalisalze, kalzinirten Düngesalzes und konzentrirten Kalidüngers folgende Fassung:

rohe Kalisalze, als: Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sämmtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull oder Torfstaub gemischt;
Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia, bis zu einem Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, auch kalzinirt;
kalzinirter gemahlener Kieserit.
Anmerkung. Dieser Tarif findet keine Anwendung auf Sendungen zu gewerblichen oder zu Badezwecken.

Perleberg, den 13. Mai 1899. (1377)
Die Direktion
der prignitzer Eisenbahn,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai l. J. sind für die Beförderung von Schafwollgarn ab Wien II (K. F. J. B.) und Vöslau-Gainfarn nach Asch, Haslau und Rossbach direkte Frachtsätze zur Einführung gelangt.
München, den 17. Mai 1899. (1378)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Russisch-westpreussischer Getreidetarif über Mlawa.

Die auf Seite 13 des Tarifs vorgesehenen Frachtsätze für Kodnja und Schitomir gelangen vom 1. Juli cr. ab zur Aufhebung. Von diesem Tage ab werden Getreidesendungen von den genannten Stationen nach Danzig etc. bis Berditschew im Lokalverkehr der Schitomirer Bahn und von Berditschew bis Danzig usw. im direkten Verkehr abgefertigt. Eine Aenderung der bestehenden Frachtsätze wird für direkte Getreide- etc. Sendungen von Kodnja und Schitomir nach Danzig etc. hierdurch zur Zeit nicht herbeigeführt.
Danzig, den 13. Mai 1899. (1379)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.

In der Bestimmung unter B. I. a des Binnengütertarifes sind infolge Einführung des Spezialtarifes für bestimmte Eilgüter — zu vergl. den Nachtrag I zum deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April d. J. unter B. I. A. § 3 (3) — die Artikel:

a) Milch, frische und sterilisirte, auch Magermilch und Molken, Brot, frische Beeren und frische Seemuscheln mit Gültigkeit vom 15. Mai 1899;
b) frisches Obst — auch Weintrauben — (mit Ausschluss von Südfrüchten) und leer zurückgehende Milchgefässe mit Gültigkeit vom 1. Juli 1899

zu streichen.

Die Bestimmung unter B. I. a und b erhält dann folgenden Wortlaut:

a) Bier (in Fässern) wird, wenn als Frachtgut aufgegeben, mit den Personenzügen oder Eilgüterzügen zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert, soweit die Verwaltung nach den Betriebseinrichtungen und den Fahrplanbestimmungen die Benutzung dieser Züge für zulässig erklärt. Näheres hierüber ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.
b) Für die regelmässige Beförderung von Milch (auch sterilisirter), Fettmilch und Sahne (Rahm) und die Rückbeförderung der leer oder mit Magermilch, Buttermilch oder Molken gefüllt zurückgehenden Milchgefässe gelten besondere Vorschriften, welche von der Direktion in Stettin bezogen bezw. in der Verkehrskontrole daselbst eingesehen werden können.

Stettin, den 9. Mai 1899. (1379a)
Direktion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Die besonderen Tarifvorschriften unter B 1a und b, betreffend ausnahmsweise Behandlung einiger Beförderungsgegenstände (Seite 12 des Tarifs) haben infolge Einführung des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter (vergl. Nachtrag I zum deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I) mit sofortiger Gültigkeit eine andere Fassung erhalten.

Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren.
Hannover, den 15. Mai 1899. (1380)
Königliche Eisenbahndirektion.

Donau-Rhein- und Mainumschlagstarif vom 1. Januar 1898.

Für den Verkehr mit Mannheim tr. und Ludwigshafen tr. erhält die Position „Reis ungeschält" im Ausnahmetarif 14a mit Gültigkeit ab 1. Juni l. J. folgende Fassung: „Reis, auch gemahlen (Reismehl), Reisgries."
München, den 14. Mai 1899. (1381)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-hessischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Aumühle und Blankenheim (Direktionsbezirk Cassel) in den Gütertarif für obigen Verkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft über die Frachtsätze etc. ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.
Cassel, den 14. Mai 1899. (1382)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen (normalspurige Linien).

Im Binnenverkehre wird mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab wieder bis auf weiteres verpacktes Gemüse in frischem Zustande (sogenannte Grünwaaren, z. B. Bohnen, Gurken, Kohl, Kraut, Möhren, Petersilie, Rettige, Rüben, Salat, Schoten, Sellerie, Spinat, Zwiebeln und dergl.) bei Aufgabe als Stückgut mit weissem Frachtbriefe beschleunigt befördert.

Die Absender haben hiernach die Wahl, ob sie frisches Gemüse nach vorstehender Tarifbestimmung oder nach dem durch Nachtrag I zum deutschen Eisenbahngütertarife, Theil I, eingeführten Spezialtarife für bestimmte Eilgüter abgefertigt wissen wollen, wenn es sich um die in diesem Spezialtarif unter Ziffer 6 aufgeführten Gemüsearten handelt.
Dresden, am 15. Mai 1899. (1383)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Theil II Heft Nr. 2 vom 1. Oktober 1895.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. gelangen für die Beförderung von Schild usw. (Ausnahmetarif Nr. 30) von Pozsony ujvaros transit nach bayerischen Stationen direkte Frachtsätze zur Einführung.
München, den 16. Mai 1899. (1384)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-ungarischer Verbandverkehr.
Am 1. Juni 1899 gelangt an Stelle des vom 1. Februar 1894 gültigen Tarifheftes 1 nebst Nachträgen ein neuer Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1 zur Einführung, enthaltend Bestimmungen und Tariftabellen für den direkten Güterverkehr zwischen ungarischen Bahnen und den östlichen königlich preuss. Direktionsbezirken.

Durch das neue Tarifheft werden einerseits Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen, welche erst vom 1. Juli d. J. in Geltung treten, andererseits Tarifermässigungen und Erweiterungen der direkten Verkehrsbeziehungen eingeführt.

Da neue Tarifheft kann zum Preise von 2,50 M. für das Stück von den bekannten Verkaufsstellen bezogen werden.

Breslau, den 17. Mai 1899. (1385)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher und rheinisch-niederdeutscher Kohlenverkehr.
Am 20. d. Mts. treten neue oder anderweite ermässigte Frachtsätze für Steinkohlen, Koks usw. in Sendungen von mindestens 45 000 kg nach den Zwischenstationen der Strecken Geestemünde-Stade, Lehe-Cuxhaven und Burg-Lesum-Geestemünde, den Stationen der Strecken Langen-Bederkesa und Lehmrade-Hollenbek-Bautin sowie der Station Mölln i/L. der Lübeck-Büchener Bahn in Kraft. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 14. Mai 1899. (1386)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.
(Ausgabe der Nachträge II und I zu den vom 1. August 1898 gültigen Tarifheften 1 bezw. 2.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1899 und insoweit Erhöhungen Platz greifen vom 1. Juli 1899 treten die Nachträge II zum Verbandsgütertarif Theil II, Heft 1 und I zum Seehafenausnahmetarif Theil II, Heft 2 in Kraft.

Der Nachtrag II enthält eine theilweise und beschränkte Ermässigung der Eilgutsätze für den Verkehr mit den Wiener Bahnhöfen, eine Erweiterung der Klassenguttarife, sowie der Ausnahmetarife Nr. 1 A, 2, 18 C, 20 A, 25 und 37 durch Aufnahme neuer Stationen, anderweite, theilweise geänderte und ergänzte Ausnahmetarife Nr. 10, 33 und 41, einen neuen Ausnahmetarif (Nr. 49) für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation, als Ersatz für den bisherigen Ausnahmetarif Nr. 16 I A und B, neue, bezw. theilweise geänderte Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 22 und 40, eine theilweise Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 24 C, die Wiedereinführung des bis Ende Dezember 1898 im Rückvergütungswege bei Auflieferung eines bestimmten Minimalquantums bestandenen Ausnahmetarifes Nr. 47 im Kartirungswege, die Aenderung der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife Nr. 14 und 16, eine Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der Ausnahmetarife und endlich die Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Eisenstein.

Der Nachtrag I enthält die Erweiterung der Seehafenausnahmetarife Nr. 1a, 1b, 3, 7, 12, 13a und 15 durch Aufnahme neuer Stationen sowie neue und theilweise geänderte Frachtsätze der Seehafenausnahmetarife Nr. 4, 5 und 10. Ausserdem enthalten beide Nachträge noch sonstige Aenderungen und Berichtigungen, dann eine Ergänzung bezw. Aenderung der „Vorbemerkungen zu den Tariftabellen“, die Aufnahme der deutschen Station „Pommerensdorf“ in den Tarif, Aenderungen in der Schreibweise von Stationsnamen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Exemplare dieser Nachträge werden bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, den 13. Mai 1899. (1387)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr
1. mit Südwestrussland,
2. mit Rumänien.
(Reexpedition von Getreide in Stanislau.)

Den Lagerhäusern der Filiale der galizischen Aktienhypothekenbank in Stanislau wird die Reexpeditionsbegünstigung für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Mahlprodukte im Rahmen des Elbeumschlagstarifes für Südwestrussland vom 1. Oktober 1894 und des Elbeumschlagstarifes für Südwestrussland vom 1. Juni 1895 bei Anwendung der im Elbeumschlagstarife für Rumänien auf Seite 15—17 unter B, bezw. im Elbeumschlagstarife für Rumänien auf Seite 18—28 unter B enthaltenen Bestimmungen eingeräumt.

Dieses Zugeständniss gilt bis auf weiteres und umfasst alle in den genannten Tarifen enthaltenen Relationen, soweit sich der Verkehr dieser über Stanislau bewegt.

Wien, am 13. Mai 1899. (1388)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Einführung des Nachtrages III zum Tarifhefte 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1899 tritt zu dem vom 1. Februar 1898 gültigen Tarifhefte 2 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält die Aufnahme von Stationen in die verschiedenen Ausnahmetarife, ferner Aenderungen und Berichtigungen von Frachtsätzen sowie die Einführung eines neuen Anhanges (mit beschränkter Gültigkeit).

Dieser „Anhang“ enthält:
a) ermässigte Frachtsätze für gewöhnliches Eilgut;
b) ermässigte Frachtsätze für Sammelgüter aller Art als Frachtgut;
c) ermässigte Frachtsätze für Schafwollgarn.

Soweit durch Nachtrag III Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. Juli 1899 in Gültigkeit.

Abdrücke des Nachtrages III sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 ₰ oder 40 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. Mai 1899. (1389)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Die in den auf 1. Juli l. J. ausser Kraft tretenden rheinischen Personentarifen enthaltenen Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für den Verkehr zwischen Kirn, Kreuznach Bad und Stadt, Löwenbrücken, Neunkirchen, Oberstein, Saarbrücken, Saarlouis, Trier einerseits und Reichsbahn- und badischen Stationen anderseits (ausgenommen den Verkehr über Bingen), sowie zwischen Forbach, Luxemburg und Metz einerseits und badischen Stationen anderseits werden in den voraussichtlich auf 1. Juli l. J. zur Ausgabe kommenden „Saarbrücken - Mainz - Reichsbahn - badischen Personen- und Gepäcktarif“ übernommen.

An Stelle der bisher für jeden einzelnen Weg besonders aufgelegten Fahrkarten werden künftig Fahrscheinhefte aufgelegt, die nicht allein zur Fahrt über alle bisher schon in den Tarif einbezogen gewesenen Bahnwege, sondern auch noch weiter zur Befahrung der Wege über Röschwoog und Kehl berechtigen.

Infolge dessen tritt gegenüber den bisherigen Taxen für einzelne Wege eine Taxerhöhung, für andere eine Taxermässigung ein, worüber die Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen Auskunft ertheilen.

Karlsruhe, den 13. Mai 1899. (1390)
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.
namens der betheiligten Verwaltungen.

8. Bilanzen.

Pfälzische Eisenbahnen. Bilanz per 31. Dezember 1898.
Aktiva.

		M.	M.
I	Bahnbaukonto der Ludwigsbahn	—	117 305 699,06
II	„ „ Maximiliansbahn	—	33 274 769,73
III	„ „ Nordbahnen	—	55 320 671,98
IV	Lokalbahnen im Bau	—	405 165,78
V	Disponibele Mittel:		
	Kassakonto	180 204,42	
	Wechselkonto	8 989 83	
	Guthaben bei Banquiers	3 686 400,89	
	„ für Frachten	1 143 241,80	
	„ aus Verkehrsabrechnungen . .	1 218 161,75	
	„ für Bauvorschüsse etc.	64 264,69	6 301 263,38
VI	Materialvorräthe	—	1 507 606,45
VII	Diverse Ausstände	—	113 847,60
VIII	Depositenkonto	—	10 125,—
IX	Passivreste des Betriebes	—	13 935 492,—
			228 174 640,98

Passiva.

		ℳ.	ℳ.	ℳ.
I	Ludwigsbahn-Aktienkapital	—	19 986 857,14	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	82 099 100,—	
	Amortisation bis inkl. 1897	14 100 977,04	14 780 177,04	116 866 134,18
	„ pro 1898	679 200,—		
II	Maximiliansbahn-Aktienkapital . . .	—	11 614 285,71	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	18 183 500,—	
	Amortisation bis inkl. 1897	2 525 614,48	2 733 614,48	32 531 400,19
	„ pro 1898	208 000,—		
III	Nordbahnen-Aktienkapital	—	18 668 571,43	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	32 695 200,—	
	Amortisation bis inkl. 1897	4 358 214,32	4 701 714,32	56 065 485,75
	„ pro 1898	343 500,—		
	Demnach Amortisation pro 1898:			
	Ludwigsbahn . . ℳ. 679 200,—			
	Maximiliansbahn . „ 208 000,—			
	Nordbahnen . . . „ 343 500,—			
	Summa ℳ. 1 230 700,—			
	Total	22 215 505,84		
IV	Versicherungsfonds	—	—	584 253,82
V	Diverse Kreditoren:			
	aus Abrechnungen etc.	—	3 087 940,43	
	Amortisationsrückstände	—	112 800,—	
	rückständige Zinskupons	—	55 166,53	
	„ Dividenden	—	24 831,41	
	gekündigte Obligationen (Konvertirung)	—	8 571,45	3 289 309,82
VI	Baarkautionen	—	—	99 310,—
VII	Krankenkassen	—	—	25 660,05
VIII	Reservefonds	—	—	851 035,42
IX	Reserve zur Verfügung der Verwaltung: Baar	—	137 524,40	147 649,40
	Werthpapieredepot . . .	—	10 125,—	
X	Staatszinszuschüsse	—	—	13 935 492,—
XI	Saldo der Betriebsrechnung pro 1898	—	—	3 778 910,35
				228 174 640,98

Gewinn- und Verlustrechnung für das Betriebsjahr 1898.

Soll.

	ℳ.	ℳ.
An Betriebsausgaben:		
Persönliche Ausgaben	9 544 148,24	
Sachliche Ausgaben	11 026 601,89	20 570 750,13
An Verzinsung des Prioritätskapitals	—	4 649 942,50
„ Amortisation „	—	1 230 700,—
„ Verzinsung des Anlagekapitals	—	2 068 718,44
„ Kosten der Konvertirung (Restbetrag)	—	19 073,36
„ Aktivrest des Betriebes pro 1898	—	3 778 910,35
		32 318 094,78

Haben

	ℳ.	ℳ.
Per Betriebseinnahmen:		
Personentransporte	6 796 631,65	
Gütertransporte	16 532 252,22	
Kohlentransporte	4 792 899,49	
Sonstige Einnahmen	4 196 311,42	32 318 094,78

Infolge Beschlusses der Generalversammlung vom 16. Mai d. J. ist der Aktivrest des Betriebes pro 1898 wie folgt zu verwenden:

1. garantirte Präzipuen der Ludwigs- und Maximiliansbahn . . ℳ. 1 115 532,98
2. Rücklage in den Reservefonds nach Ziff. IV d der Fusionsgrundlagen . . . . „ 150 226,79
3. Erstattung auf geleistete Staatszuschüsse gemäss Ziff. IV c der Fusionsgrundlagen die Hälfte von ℳ. 2 513 150,58 ℳ. . . . „ 1 256 575,29
4. Bezugsantheil des Staates nach Ziff. IX b der Fusionsgrundlagen $1/2$ % des Aktienkapitals . . . . „ 251 348,57
5. Vertheilung einer Superdividende von 2 % = ℳ. 17,14 pro Aktie „ 1 005 226,72

Summa ℳ. 3 778 910,35

Vorstehende Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sind unterm Heutigen durch die Generalversammlung genehmigt worden. Es kommen demnach (ausser den bereits bezogenen Aktivzinsen von 4 % bezw. $4^1/_2$ %) als Dividende für das Jahr 1898 zur Auszahlung:

für die pfälzische Ludwigsbahn pro Aktie 7 % = ℳ. 60,—,
„ „ „ Maximiliansbahn „ „ 3 „ = „ 25,71,
und „ „ pfälzischen Nordbahnen „ „ 2 „ = „ 17,14,
gegen Einlieferung der Dividendenkupons pro 1898.

Diese Dividenden können sofort bei der Direktionshauptkasse in Ludwighafen am Rhein, sowie bei den auf der Rückseite der Kupons bezeichneten Bankhäusern bezogen werden.

Ludwigshafen a. Rhein, den 16. Mai 1899. (1391)

Die Direktion: v. Lavale.

9. Verdingungen.

Die Lieferung von 1 580 cbm Steinschlag (Kleinschlag) zur Erneuerung der Gleisbettung auf der Strecke Weimar-Gotha soll im ganzen oder getheilt — jedoch nicht in Mengen unter 500 cbm — vergeben werden.

Die Bedingungen können in dem Büreau der unterzeichneten Inspektion — Zimmer 145 des Hauptverwaltungsgebäudes — eingesehen, auch von dieser gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 20 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Hierhin sind auch die Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Steinschlag“ portofrei einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt am 29. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Beisein etwa erschienener Bewerber.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 9. Mai 1899. (1392)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Verdingung von 72 100 kg Zinn in 6 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 6. Juni 1899, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.** Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ. **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 10. Juni 1899.

Berlin, den 15. Mai 1899. (1393)

Königliche Eisenbahndirektion.

10. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf

der auf den Bahnhöfen Breslau O/S. (Bahnmeisterei 2), Strehlen (Bahnmeisterei 1), Breslau märk. (Bahnmeisterei 6), Glatz, Raudten, Moys (Bahnmeisterei 1), Langenöls, Hirschberg i/Schl., Liegnitz (Bahnmeisterei 2), Striegau, Neisse (Bahnmeisterei 1), Camenz, Sorau (Bahnmeisterei 2) und Waldenburg i/Schl. (Bahnmeisterei 1) Oberer Bahnhof, angesammelten alten Oberbaumaterialien.

Das vorgeschriebene Angebotsheft liegt bei vorgenannten Bahnmeistereien und im Zimmer 84 unseres Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus.

In genanntem Zimmer wird das Angebotsheft auch gegen Erlegung von 1 ℳ. in Baar verabfolgt.

Angebote sind uns bis zum Dienstag, den 6. Juni d. J., Vormittags 9 Uhr einzureichen, zu welcher Stunde die Eröffnung der Angebote im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofs erfolgt.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 6. Mai 1899. (1394)

Königliche Eisenbahndirektion.

11. Verkauf einer Centesimalwaage.

Verkauf einer Centesimalwaage.

Centesimalwaage auf Station Ebeleben Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn bis zum Gewichte von 12 000 kg wiegend ist zu verkaufen. Für Kleinbahnen bezw. Privatanschlussgleise geeignet. Näheres zu erfragen bei der Betriebsabtheilung „Thüringen“ in Weimar, an welche ebenfalls hierauf bezgl. Angebote zu richten sind. (1395)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 39. 27. Mai 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 10 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Kann der Absender im Frachtbriefe eine Kartirung vorschreiben, der zufolge das Gut zweimal auf der gleichen Strecke zu befördern ist?

Ein Schlusswort von Generaldirektionssekretär **Dr. Reindl** in München.

In Nr. 27 d. Ztg. hat Herr Dr. Hannover gegen meine in Nr. 14 enthaltene Replik eine Duplik veröffentlicht, in der er seine bisherigen Ausführungen aufrecht hält. Ich würde mich, um die Geduld der geehrten Leser nicht über Gebühr in Anspruch zu nehmen, zu einer Entgegnung um so weniger entschlossen haben, als von Herrn Dr. Hannover neue, für die Entscheidung der Streitfrage ins Gewicht fallende Gesichtspunkte nicht mehr geltend gemacht wurden, wenn nicht auch in Nr. 9 und 10 des in Wien erscheinenden „Allgemeinen Tarifanzeigers“ zu der Frage Stellung genommen und eine Bekämpfung meiner Auffassung versucht worden wäre. Dieser letztere Umstand aber veranlasst mich, nochmals kurz in der Frage das Wort zu ergreifen, damit aber auch die Angelegenheit für mich als endgültig erledigt zu betrachten.

Was nun zunächst die Duplik des Herrn Dr. Hannover anlangt, so möchte ich hierauf kurz folgendes bemerken:

1. Herr Dr. Hannover meint, in den von mir in Nr. 14 allegirten Worten des gerichtlichen Urtheils sei nur der Thatbestand wiedergegeben; maassgebend aber sei das Klagebegehren, dieses habe auf Berechnung der Fracht von A nach Wien und von da nach der Station B gelautet und diesem Begehren sei vom Gerichte stattgegeben worden.

Ich habe nun bisher immer geglaubt, dass es bei der Erörterung der Frage, ob ein Urtheilsspruch begründet sei oder nicht, nicht auf das Klagebegehren, sondern darauf anzukommen habe, warum diesem Begehren vom Gerichte entsprochen worden ist, und ich werde dies auch künftig glauben; denn aus den Gründen muss dem Richter das Urtheil erstehen. Und da möchte ich Herrn Dr. Hannover ins Gedächtniss zurückrufen, dass in dem Urtheile ausgesprochen ist: „Dieses kann aber doch nur so verstanden werden, dass der Frachtsatz für Wien, nicht für vorgelegene Stationen, beansprucht werden kann, dass also die Zahlung des Wiener Frachtsatzes nicht angeboten werden kann, wenn die Sendung nicht auch bis Wien expedirt worden ist. Im vorliegenden Falle aber hat der Absender Beförderung bis Wien verlangt . . . . .“ Hätte Herr Dr. Hannover den ersten dieser beiden Sätze bei seinem Citate nicht einfach weggelassen, so hätte er, wenn anders er nicht seine Meinung um jeden Preis aufrecht halten will, unmöglich behaupten können, der Richter habe mit diesen Worten blos den Thatbestand festgestellt, dass der Absender eine Kartirung der fraglichen Art gemacht habe, und seiner Ueberzeugung Ausdruck gegeben, dass eine derartige Kartirungsvorschrift zulässig sei.

2. Ueber die Frage, wenn zwei verschiedene Wege von einem Punkte zu einem anderen vorliegen, will ich mit Herrn Dr. Hannover nicht weiter rechten. Er hat mich trotz der graphischen Darstellung von der Richtigkeit seiner Auffassung ebenso wenig überzeugt, als ich ihn von der Richtigkeit meiner Auffassung überzeugen konnte.

3. Herr Dr. Hannover meint, man dürfe den Redaktoren der Zusatzbestimmung XVII doch nicht zumuthen, dass sie Kartirungsvorschriften der fraglichen Art als unzulässig gedacht, gleichwohl aber ein ausdrückliches Verbot rücksichtlich der Ansetzung derartiger Vorschreibungen im Frachtbriefe zu ertheilen unterlassen, dagegen für den Fall, dass ein Absender nachträglich eine derartige indirekte Abfertigung verlangt, ausdrücklich normirt hätten, dass sein Anspruch unberücksichtigt zu bleiben habe.

Dass ich aber den Redaktoren nichts zugemuthet habe, was ihrem Willen widersprechen würde, möge Herr Dr. Han-

nover am besten daraus ersehen, dass die Instruktion für die Manipulation beim Gepäck- und Gütertransport auf den österreichischen Eisenbahnen, die den Redaktoren doch auch nicht unbekannt gewesen sein wird, folgendes bestimmt: „Der Absender kann die anzuwendenden Tarife im Frachtbriefe vorschreiben. Unzulässig aber ist die Vorschreibung einer mit dem einzuhaltenden Transportwege sich nicht vollständig deckenden Abfertigung, z. B. nach einer über die Bestimmungsstation hinaus gelegenen Station.“ Ich verzichte darauf, diesen Worten noch etwas hinzuzufügen.

4. Herr Dr. Hannover bemerkt, ich hätte durch die Behauptung, dass auch die Zusatzbestimmung XVII 2 b) nicht nothwendig gewesen wäre, weil es selbstverständlich sei, dass die Eisenbahn nicht nachträglich zu einer Frachtberechnung verhalten werden könne, für deren ursprüngliche Vornahme ihr ein nachträglich nicht mehr mögliches Aequivalent in der Ausnutzung einer längeren Lieferfrist zu gute gekommen wäre, nur die ratio legis aufgezeigt, nicht aber den Beweis erbracht, dass die ausdrückliche Statuirung dieser Bestimmung nicht nothwendig gewesen sei. Die Nothwendigkeit der ausdrücklichen Statuirung ergebe sich vielmehr daraus, dass der Fall der lit. b eine Ausnahme sei und dass daher der Gesetzgeber, da Ausnahmen strikte zu interpretiren seien, seinen Willen ausdrücklich habe festlegen müssen.

Herr Dr. Hannover hat mir da zunächst ein werthvolles Zugeständniss gemacht. Während er nämlich bisher immer behauptet hat, dass die Zusatzbestimmung XVII a—d nichts anderes sei als eine taxative Aufzählung der Fälle, in denen grobes Verschulden der Eisenbahn nicht vorliege, gibt er nunmehr wenigstens bezüglich der Ausnahme sub lit. b die wahre ratio derselben zu. Könnte er da nicht noch etwas weiter gehen und einräumen, dass auch in dem Falle der lit. d eine andere ratio legis als die, dass in diesem Falle kein grobes Verschulden vorliege, obgewaltet habe, nämlich die, dass die Eisenbahnen vernünftiger und billiger Weise nicht verhalten werden können, nachträglich eine Frachtberechnung zu gewähren, zu deren Gestattung sie auch a priori nicht verpflichtet gewesen wären? Ich glaube, dieser Schritt wäre nicht mehr weit. Was aber die Nothwendigkeit einer ausdrücklichen Festsetzung der sub lit. b enthaltenen Ausnahme anlangt, so muss ich diese Nothwendigkeit nach wie vor verneinen, da wohl niemand sich zu der Ansicht bekennen wird, die Eisenbahnverwaltungen hätten durch die Zusatzbestimmung XVII dem Absender, der keine Weg- oder Abfertigungsvorschrift gemacht hat, nachträglich eine günstigere Stellung einräumen wollen als sie ihm im Falle der Festsetzung einer solchen Vorschrift zugekommen wäre.

5. Herr Dr. Hannover beschwert sich darüber, dass ich zu seinen Worten „taxative Aufzählung“ die Bemerkung gemacht habe: „soll wohl heissen exemplifikative.“ Ich habe aber den Ausdruck „taxative“ nicht anders verstehen können als „schätzungsweise“ oder „beispielsweise“ und kann ihn auch heute nicht anders verstehen. Dass ich aber von dieser Auffassung aus zu der Behauptung berechtigt war, dass es rein willkürlich sei, die Fälle der lit. a—d als beispielsweise Aufzählung anzusehen, wird mir Herr Dr. Hannover doch wohl kaum bestreiten können.

6. Herr Dr. Hannover kann den logischen Widerspruch nicht entdecken, der nach meiner Ansicht darin liegen soll, dass die Eisenbahnverwaltungen sagen würden: „Wir erstatten nachträglich die Mehrfracht zurück, obwohl der Absender keine Wegevorschrift gemacht hat und uns keine grobe Fahrlässigkeit trifft, wir erstatten sie aber in fünf Fällen nicht zurück, weil uns in diesen fünf Fällen keine grobe Fahrlässigkeit trifft und der Absender den Weg nicht angegeben hat.“

Für mich aber bleibt dieser logische Widerspruch nach wie vor bestehen. Denn wenn ich erkläre, ich sei zwar nur dann zur Zahlung verpflichtet, wenn mich grobes Verschulden treffe, ich wolle aber, ausgenommen in fünf Fällen, auch zahlen, wenn mich kein grobes Verschulden treffe, so kann ich auf die Frage, warum ich denn gerade diese fünf Fälle ausnehme, doch nicht lediglich als Grund angeben, dass mich in diesen fünf Fällen eben kein grobes Verschulden treffe; denn sonst müsste ich mir mit Recht entgegenhalten lassen, dass ja auch die Fälle, in denen ich allgemein meine Verpflichtung zur Zahlung ausgesprochen habe, zur Voraussetzung haben, dass mich kein grobes Verschulden trifft und dass daher meine Antwort weder einen logischen noch einen verständlichen Sinn habe. Dass demnach die ratio der in Frage stehenden fünf Ausnahmen eine andere ist als die, dass in diesen Fällen eben kein grobes Verschulden vorliege, hat Herr Dr. Hannover hinsichtlich der Ausnahme sub lit. b selbst eingeräumt; ich verweise hierwegen auf das unter Nr. 4 bereits Gesagte.

7. Gänzlich unbefriedigend ist auch die von Herrn Dr. Hannover weiter gegebene Aufklärung darüber, warum gerade die in Frage stehenden fünf Fälle als solche, in denen grobes Verschulden nicht vorliege, namentlich aufgezählt seien.

Der Grund soll nämlich darin liegen, dass in diesen Fällen ein Anlass zur Kulanz nicht vorliege.

Ich kann hierauf mit dem besten Willen nichts anderes antworten als: „Ich bin so klug als wie zuvor.“ Warum liegt denn in diesen Fällen kein Grund zur Kulanz vor, in allen anderen Fällen aber, in denen ebenfalls keine grobe Fahrlässigkeit gegeben ist, ein Grund zur Kulanz? Das ist ja gerade der springende Punkt, auf den es ankommt, und diesen umgeht Herr Dr. Hannover.

8. Herr Dr. Hannover meint, wenn ich jemanden nach der billigsten Route von A nach B frage, so wird er auf Grund der Tarife kalkuliren und mir sagen: „Die billigste Route stellt sich von A nach M und von M nach B“, wobei es für ihn ganz ausser Betracht bleiben wird, ob das Gut dabei ein und dieselbe Strecke doppelt zu durchlaufen hat.

Ich glaube kaum, dass mir jemand diese Antwort geben wird, wohl aber, dass er mir sagen wird: „Von A nach B gibt es nur eine Route, weil zwischen diesen beiden Punkten nur eine Schienenverbindung besteht, und es ist daher auch für die Frachtberechnung auf dieser Route nur der für diese Relation bestehende Tarif maassgebend; eine billigere Fracht aber kann erzielt werden, wenn das Gut an eine Mittelsperson in M aufgegeben und von dieser wieder von M nach B zurückgesandt wird.“

Nach diesen gegen Herrn Dr. Hannover gerichteten Ausführungen möchte ich mich zu den in Nr. 9 und 10 des „Allgemeinen Tarifanzeigers“ enthaltenen Erörterungen wenden, die, wenn auch mit anderer Motivirung, zu dem gleichen Ergebniss wie Herr Dr. Hannover gelangen und — sicherlich aber mit Unrecht — dieses Ergebniss als die herrschende Meinung hinstellen.

Nach der Ansicht des ungenannten Herrn Verfassers nun liege das punctum saliens für die Entscheidung der vorwürfigen Frage nicht darin, worin ich (und auch Herr Dr. Hannover) es gesucht hätten, sondern in der Verschiedenheit zwischen einer Routenvorschrift und einer Kartirungsvorschrift. Während nämlich der materielle Werth einer Routenvorschrift an die Voraussetzung der Existenz mehrerer Wege gebunden sei, sei der Werth der Kartirungsvorschrift von diesem Umstande unabhängig, da sowohl auf jeder einzelnen der bestehenden verschiedenen Routen als auch auf jeder einzig bestehenden unzählige, in ihrer materiellen Wirkung vollständig verschiedene Kartirungsvorschriften möglich seien. Es sei demgemäss einleuchtend, dass auch für die Beurtheilung der Zulässigkeit und Wirksamkeit von Kartirungsvorschriften jeder Art nur die Zusatzbestimmung XIV zu § 51 lit. l des Betriebsreglements maassgebend sei, welche laute: „Es wird auch gestattet, dass der Absender im Frachtbriefe die anzuwendenden Tarife oder die Art und Weise, in welcher die Expedition des aufgegebenen Gutes geschehen soll, bestimme.“ Da nun das Wort „bestimme“ über die frachtrechtliche Wirksamkeit einer solchen Vorschrift keinerlei

berechtigten Zweifel offen lasse und da weder im Betriebsreglement noch in einer Zusatzbestimmung ausgesprochen sei, dass die Bahn unter irgend einer Bedingung von einer vorgeschriebenen Kartirung abgehen dürfe, so sei jede Art von durchführbaren Kartirungsvorschriften für die Bahn und die Partei in gleichem Maasse bindend.

Ich habe nun gegen die Heranziehung der Zusatzbestimmung XIV bereits in meiner Replik (Nr. 14 S. 215 d. Ztg.) Stellung genommen und bemerkt, dass unter dem in dieser Bestimmung gebrauchten Ausdrucke „anzuwendende Tarife“ nur Tarife verstanden werden könnten, die für den Transportweg des Gutes von der Versand- nach der Bestimmungsstation aufgestellt sind, nicht aber Tarife für irgend welche beliebige Routen, auf denen das Gut zu befördern der Eisenbahn überhaupt nicht vorgeschrieben werden kann, da die fragliche Zusatzbestimmung dem Absender Rechte, die er nach den reglementären Bestimmungen und den rechtlichen Grundsätzen über die Natur des Frachtvertrages nicht hat und nicht haben kann, weder einräumen konnte noch wollte. Und ich hätte noch hinzufügen können, dass das gleiche auch bezüglich der Vorschrift über die Art und Weise der Expedition gelte.

Eine Widerlegung dieser meiner Auffassung über die Zusatzbestimmung XIV hat jedoch der Herr Verfasser des hier bekämpften Artikels in keiner Weise versucht. Er hat einfach aus dem Wortlaute der Zusatzbestimmung die Folgerung gezogen, dass sie jede Art von durchführbaren Kartirungsvorschriften gestatte, weil weder im Betriebsreglement noch in einer Zusatzbestimmung ausgesprochen sei, dass die Bahn unter irgend einer Bedingung von einer vorgeschriebenen Kartirung abweichen dürfe.

E i n f a c h ist diese Art der Beweisführung allerdings; ob sie aber auch r i c h t i g ist, das ist die andere Frage, welche jedoch dem Herrn ***-Verfasser offenbar wenig Sorge zu bereiten schien.

Was ist denn nun eigentlich unter „Kartirung“ zu verstehen? Doch nichts anderes als die Ausstellung einer Frachtkarte, mit der die Eisenbahn das Gut und die sich für dasselbe berechnende Fracht von der einen Station auf die andere zum Zwecke der Berechnung und Verrechnung der Fracht überweist. Das Recht des Absenders, eine bestimmte Kartirung oder, wie die Zusatzbestimmung XIV sagt, die anzuwendenden Tarife und die Art und Weise der Expedition vorzuschreiben, ist demnach das Recht, zu bestimmen, dass das Gut in bestimmter Weise von der einen Station auf die andere überwiesen und dass die Fracht in dieser Weise von Station zu Station berechnet werde. Dass hierbei nur Stationen in Betracht kommen können, welche auf Grund des zwischen den Parteien abgeschlossenen Frachtvertrages bei der Beförderung des Gutes berührt werden müssen, ist ohne weiteres einleuchtend. Denn schon der Begriff der Kartirung schliesst es aus, dass sie auf eine Station vorgenommen werde, welche nicht auch von dem Gute auf Grund der von der Eisenbahn für den fraglichen Transport aufgestellten Instradirungsvorschrift oder der von dem Absender z u l ä s s i g e r W e i s e gegebenen Routenvorschrift zu berühren ist. Soweit daher die Kartirungsvorschrift eine Routenvorschrift in sich schliesst, ist sie nur zulässig, wenn sie auch als Routenvorschrift angängig ist; die Zulässigkeit der Vorschrift letzterer Art aber richtet sich ausschliesslich nach § 51 lit. l des Betriebsreglements (Art. 6 lit. l des Internationalen Uebereinkommens) und den Grundsätzen über die rechtliche Natur des Frachtvertrages. Man wird daher mit dem besten Willen nicht darüber hinwegkommen, dass die Frage, ob der Absender eine Kartirung vorschreiben könne, wie sie Gegenstand des vorliegenden Streites ist, steht und fällt mit der weiteren Frage, ob er auch eine derartige W e g e vorschrift machen könne, und dass es deshalb nothwendig war, diese Frage der Erörterung zu Grunde zu legen. Der Herr ***-Verfasser hätte demnach vielleicht besser gethan, sich auf d i e s e Frage etwas näher einzulassen, als sich auf die unrichtige Bemerkung zu beschränken, ich wolle dem Absender das harmlose Vergnügen rauben, in einer Relation, welche nur e i n e Schienenverbindung aufweist, diese einzige Route vorzuschreiben, und ich wolle z. B. bei einem Transporte von Mori nach Riva die Routenvorschrift „via Arco“ als nicht bindend für die Eisenbahn erklären. Denn es ist mir auch nicht im Traume eingefallen, auf eine d e r a r t i g e Routenvorschrift Werth zu legen oder sie als nicht bindend für die Eisenbahn zu erklären, und es gehört schon eine mehr als kühne Phantasie dazu, meinen Ausführungen einen derartigen Sinn zu entnehmen. Ich kann eine derartige Behauptung des Herrn ***-Verfassers nur auf das Konto des Bedürfnisses setzen, z u r b e s s e r e n D e k o r i r u n g s e i n e r A u s f ü h r u n g e n für die Fabel von dem Indianerhäuptling, der der Sonne den Befehl gibt, im Osten aufzugehen, ein passendes Gleichniss zu finden. Was ich behauptet habe, ist, dass der Absender in einer Relation, welche nur e i n e Schienenverbindung aufweist, nicht vorschreiben könne, das Gut solle über die Bestimmungsstation hinaus und von da nach derselben zurück oder von der Versandstation nach einer vorgelegenen Station und von da über die Versandstation zurück befördert werden, dass er also z. B. bei einer von Mori nach Arco bestimmten Sendung nicht die Vorschrift „via Riva und zurück“ und bei einer von Arco nach Riva bestimmten Sendung nicht die Vorschrift „via Mori-Arco-Riva“ machen könne. Und dass bei einer d e r a r t i g e n Vorschrift, wenn sie zulässig wäre, der Absender doch eine andere Machtvollkommenheit ausüben würde, als der geliebte Indianer des Herrn ***-Verfassers, das zeigt am besten der hier in Frage stehende Streitfall.

Zu welch' unannehmbarem Resultate man gelangen würde, wenn die von dem Herrn ***-Verfasser aufgestellte Behauptung, dass jede Art von Kartirungsvorschriften, soweit sie nur überhaupt durchführbar seien, zulässig sei, kann ein einfaches Beispiel lehren. A. gibt eine Sendung von Triest nach Leoben auf. Nach Ansicht des Herrn ***-Verfassers könnte er nun beispielsweise nicht nur Kartirung über Franzensfeste-Villach oder über Wörgl-Selzthal vorschreiben, sondern auch — wenn sich dies aus irgend einem Grunde vortheilhaft für ihn erweisen könnte — Kartirung nach Meran und von da über Franzensfeste-Villach oder Kartirung nach Landeck und von da zurück über Innsbruck-Wörgl-Selzthal; denn „durchführbar“ wäre ja eine solche Kartirung und da sie dies wäre, könnte die Bahn nach Ansicht des Herrn ***-Verfassers unter keiner Bedingung von ihr abgehen. Ich glaube kaum, dass der Herr Verfasser jemanden findet, der ihm bei einer derartigen Auffassung Gefolgschaft leisten wird. Dieses Beispiel zeigt deutlich, wohin es führt, wenn man die Dinge auf den Kopf stellt und bei der Auslegung gesetzlicher Bestimmungen in den Fehler verfällt, dass man sie vollständig aus dem Zusammenhange, in dem sie zu den übrigen Bestimmungen stehen, herausreisst und sie so als eine unter allen Umständen gültige, abstrakte Norm hinstellt.

Aus den bisherigen Ausführungen ergibt sich, dass der Versuch des Herrn Verfassers, die hier vorliegende Streitfrage lediglich durch eine Verweisung auf die Zusatzbestimmung XIV zu § 51 lit. l des Betriebsreglements zu lösen, als misslungen betrachtet werden muss. Es erübrigt mir daher nur noch, auf einige Einwendungen, die er gegen meine Ausführungen erhoben hat, zurückzukommen.

Der Herr Verfasser glaubt zunächst „als unbestreitbare Thatsache“ feststellen zu können, dass die Zusatzbestimmung XVII 2 d zu § 51 lit. l des Betriebsreglements, welche sich doch nur mit dem P o r t o r ü c k e r s a t z a n s p r u c h der Partei für den Fall der Unterlassung von Weg- und Abfertigungsvorschriften beschäftige, auf die einem ganz anderen Gebiete des Frachtrechts angehörende Frage der Z u l ä s s i g k e i t und W i r k s a m k e i t von thatsächlich gemachten Weg- und Abfertigungsvorschriften weder einen direkten noch einen logischen Schluss gestatte.

Es ist nun allerdings bequem, etwas, was man erst beweisen soll, als „unbestreitbare Thatsache festzustellen“. Eine derartige „Feststellung“ zu machen, ist zwar das gute Recht des Herrn ***-Verfassers, nur darf er dabei nicht verlangen, dass auch andere Leute seine Feststellung einfach als richtig

hinzunehmen haben. Ich stehe deshalb nicht an, diese „unbestreitbare Thatsache“ stark anzuzweifeln, weil ich es nicht verstehen kann, inwiefern die Zusatzbestimmung XVII 2 d zu § 51 lit. l auf einem ganz anderen Gebiete des Frachtrechtes liegen soll, als die Bestimmung des § 51 lit. l selbst. Nach meiner Meinung weist sowohl der Wortlaut als auch die Stellung der genannten Zusatzbestimmung auf den innigen Zusammenhang mit der Frage nach der Zulässigkeit und Wirksamkeit von Wegevorschriften hin. Wenn der Gesetzgeber in § 51 lit. l des Betriebsreglements bestimmt, unter welchen Voraussetzungen der Absender den Weg vorschreiben kann und welche Wirkungen eine solche Vorschrift unter anderem auch für die Frachtberechnung hat, und wenn er sodann in der Zusatzbestimmung XVII weiter vorschreibt, welche Wirkungen es für die Frachtberechnung hat, wenn der Absender keinen Weg vorgeschrieben hat, so wird doch niemand bestreiten können, dass diese beiden Bestimmungen in einem nothwendigen inneren Zusammenhang mit einander stehen.

Der Herr Verfasser wirft mir sodann vor, ich hätte mir eine handgreifliche petitio principii zu schulden kommen lassen durch die Behauptung, die Schadloshaltung der Partei sei in dem Falle der Zusatzbestimmung XVII 2 d offenbar nur deshalb ausgeschlossen worden, weil die betreffende Kartirung auch bei frachtbrieflicher Vorschreibung als unzulässig gedacht gewesen sei. Denn es könnte ganz gut denkbar sein, dass die Eisenbahnen in der Nichtanwendung der fraglichen Kartirungsweise aus einem anderen Grunde ein bahnseitiges Verschulden nicht erblickt hätten, z. B. aus jenem, weil diese Kartirungsweise dem vermutheten Transportzwecke offenkundig widerspreche.

Ich weiss nicht, was der Herr ***-Verfasser unter dem „vermutheten Transportzwecke“ eigentlich verstanden wissen will. Sollte er aber darunter den aus dem Zwecke des Transportes zu vermuthenden Willen des Absenders meinen, so sehe ich nicht ein, warum es dem präsumtiven Willen des Absenders stets offenkundig widersprechen würde, wenn eine Kartirung gewählt würde, derzufolge sich die Fracht billiger berechnet als ohne diese Kartirung, zumal wenn hierdurch die Lieferzeit sich nicht höher berechnen würde.

Unter diesen Umständen kann ich nach wie vor keinen anderen, der Zusatzbestimmung XVII 2 d zu Grunde liegenden Gedanken entdecken als den, dass die Eisenbahnen eine derartige Kartirungsvorschrift schon a priori als unzulässig gedacht haben. Wie berechtigt diese Annahme ist, geht auch aus der bereits oben unter Nr. 3 angeführten Bestimmung der Instruktion für die Manipulation beim Gepäck- und Gütertransporte auf den österreichischen Eisenbahnen hervor.

Ich habe sodann behauptet, dass kein anderer vernünftiger Grund als der von mir angegebene dafür zu finden sei, warum die Eisenbahn dem Absender die billigere Fracht zwar dann zugestehen solle, wenn sie das Gut thatsächlich auf dem weiteren Wege gefahren hat, nicht aber nachträglich auch dann, wenn sie es auf dem kürzeren Wege befördert hat. Hiergegen glaubt nun der Herr ***-Verfasser einwenden zu können, dass auch kein vernünftiger Grund dafür einzusehen sei, warum die Zusatzbestimmung XVII 2 a Frachterstattungsansprüche unberücksichtigt lasse, wenn nachträglich Tarifkombinationen über Routen in Anspruch genommen werden, die für die in Frage stehende Verkehrsrelation nicht transportberechtigt sind, dass man aber gleichwohl daraus nicht den Schluss ziehen könne, die Vorschreibung einer nicht transportberechtigten Route sei von vorn herein als unzulässig gedacht gewesen.

Ich muss mich nun in der That wundern, wie der Herr ***-Verfasser den der Zusatzbestimmung XVII 2 a zu Grunde liegenden und auf den ersten Blick einleuchtenden Gedanken verkennen konnte. Dieser Gedanke ruht offensichtlich darin, dass man den Eisenbahnen, die das Gut mangels einer Weg- oder Abfertigungsvorschrift entsprechend den zwischen ihnen über die Verkehrstheilung getroffenen Vereinbarungen befördert und hierfür die tarifmässige Fracht bezogen haben, vernünftiger Weise nicht zumuthen kann, dass sie die für bestimmte Relationen aufgestellten Tarife aus dem Grunde, weil sich durch verschiedene Kombinationen über einen nicht transportberechtigten Weg etwa eine billigere Fracht ergeben würde, nachträglich durch Rückerstattung der Differenz umgehen und die Wirksamkeit ihrer eigenen Verkehrstheilungsvereinbarungen dadurch nachträglich wieder zu nichte machen. Die Eisenbahnen können zwar den Absender nicht hindern, unter Umständen einen nicht transportberechtigten längeren, aber billigeren Weg vorzuschreiben und so ihre Verkehrstheilungsvereinbarungen illusorisch zu machen; der Absender muss dafür aber auch auf die mit der kürzeren Route häufig verbundenen günstigeren Transportbedingungen verzichten. Wenn er nun, obwohl er möglicherweise auf der transportberechtigten Route günstigere Transportbedingungen genossen hat, von den Eisenbahnen auch noch verlangen würde, dass sie ihm trotzdem die für den ungünstigeren Umweg sich berechnende billigere Fracht nachträglich zugestehen sollen, so würde ein solches Verlangen (ebenso wie im Falle der lit. 2 b) über das Maass der Billigkeit offenbar weit hinausgehen.

Der Herr ***-Verfasser glaubt endlich noch darauf hinweisen zu sollen, dass ich den Sinn der Zusatzbestimmung XVII 2 b, wonach Frachterstattungsansprüche unberücksichtigt bleiben, wenn auf dem Wege, auf welchem die Frachtberechnung nachträglich begehrt wird, eine längere Lieferfrist sich ergeben hätte, missverstanden habe, indem ich diese Bestimmung als eine selbstverständliche bezeichnet habe. Denn, so meint er, diese Zusatzbestimmung beweise durch ihr Dasein allein (argumentum e contrario) das gewiss weniger selbstverständliche Verbot, dass die Eisenbahn für den Fall, als bei der nachträglichen Frachtberechnung Umwegrouten in Betracht kommen sollten, den Einwand eines für die reglementarische Lieferfrist nicht relevanten Umweges nicht erheben dürfe.

Ich muss nun dem Herrn ***-Verfasser zunächst gestehen, dass ich nicht recht weiss, was er unter dem Begriffe: „Einwand eines für die reglementarische Lieferfrist nicht relevanten Umweges“ eigentlich verstanden wissen will. Sollte er aber mit diesem, jedenfalls ungewöhnlichen Ausdruck gemeint haben, dass beim Vorhandensein mehrerer Umwege die Berechnung der Lieferfrist nur über jene Umwegroute erfolgen dürfe, über welche auch die Frachtberechnung beansprucht wird, so möchte ich ihm bemerken, dass dies eine so selbstverständliche frachtrechtliche Alltagsweisheit ist, dass sie nicht erst durch das Dasein der Zusatzbestimmung XVII 2 b statuirt zu werden brauchte.

Damit glaube ich auch die Einwendungen des Herrn ***-Verfassers widerlegt zu haben. Es wäre jedenfalls von Vortheil, wenn durch ausdrückliche und keinen Zweifel übrig lassende Bestimmungen in den Tarifen diese Frage ihre definitive Regelung erfahren würde, damit Ansprüche an die Eisenbahnen hintangehalten würden, die zu erfüllen ihnen billiger Weise nicht zugemuthet werden kann.

Der Bericht des Komitees der sibirischen Eisenbahn an den russischen Kaiser.

Die Zeitungen lassen sich während des ganzen Jahres ununterbrochen Mittheilungen zukommen über den Fortgang der Arbeiten an dem Bahnbau der grossen sibirischen Bahn; es wird auch fortgehend berichtet, wie sich der Verkehr entwickelt usw., ohne in jedem einzelnen Falle die Zuverlässigkeit der Quelle soweit feststellen zu können, als das für den Leser, wie auch für den Schreiber durchaus wünschenswerth ist. Unter solchen Umständen ist es eine sehr erwünschte Unterbrechung, wenn zu Anfang eines jeden Jahres der kaiserliche Vorsitzende des Komitees der sibirischen Bahn sich den Bericht über den Fortgang der Arbeiten und sogenannten Hilfsunternehmungen bis zum 1. Januar vortragen lässt und dieser Bericht, wenn auch nur auszugsweise, veröffentlicht wird. Wir glauben nicht, dass alles, was sich Wahres über das berührte Thema sagen lässt, in dem Berichte Aufnahme findet, wohl aber darf man mit Sicherheit darauf rechnen, dass alles, was Sr. Majestät als Thatsache vorgetragen worden ist, wahr ist. Vielleicht fehlt auf diese Weise gerade derjenige Theil, der am begierigsten gelesen wird und der am leichtesten Glauben findet, nämlich die Uebertreibungen auf dem Gebiete der Unsicherheit des Verkehres auf jener Bahn, von den unerhörten Diebstählen, von der Mangelhaftigkeit der Bauausführung usw. Von allem ist vermuthlich etwas wahr, nur wird es in der Uebertreibung zu einem Zerrbilde, so dass das Thatsächliche überhaupt gar nicht mehr erkannt werden kann. Alle diese Verhältnisse lassen den Bericht, der dem Kaiser erstattet wird, allen denjenigen willkommen erscheinen, die Thatsächliches zu erfahren wünschen.

Zunächst theilt der Bericht über die Arbeiten am Bau der zweiten Strecke der mittelsibirischen Eisenbahn mit, dass mit Ausnahme der Oberlage der Brücke über den Fluss Jenissei und einiger unbedeutenden rückständigen Arbeiten alle vollendet sind, wobei vom 1. Januar d. J. auf der ganzen Ausdehnung der Strecke der regelmässige Verkehr eröffnet und diese in das Gesammteisenbahnnetz eingeschlossen ist. — Auf der Transbaikalischen Bahn sind 2 739 Dessjatin (= 3 012 ha) Wald ausgehauen und 483 Dessjatin (= 531 ha) von den Baumstümpfen befreit; an Erdarbeiten sind 2 465 450 Kubikfaden (= 23 914 865 Kubikmeter) ausgeführt und 69 020 Quadratfaden (= 310 590 qm) und 55 932 Kubikfaden (= 542 540 cbm) Bahndamm befestigt; 27 steinerne Röhrenleitungen und 3 589 Faden (= 7 537 m) Holzbrücken sind zum Theil vollendet, zum Theil im Bau befindlich; ferner sind 13 Caissons versenkt und 14 535 Kubikfaden (= 140 979 cbm) Steinmauerung für fünf grosse Brücken ausgeführt. Der Schienenstrang ist auf 297 Werst (= 317 km) gelegt, 21 300 Kubikfaden (= 303 610 cbm) Ballast sind aufgeschüttet, 1 234 000 Eisenbahnschwellen vorbereitet und 55 % Schienen und 62 % Befestigungen angeführt. Die Telegraphenlinie ist von Irkutsk über Myssowoje bis Ssretensk fertiggestellt. Vollendet und zum Theil im Bau befindlich sind 221 Gebäude an der Strecke, wie Wärterhäuser, Arbeiterkasernen usw., sowie sämmtliche Personenbahnhofsgebäude, 675 Quadratfaden (= 3 037 qm) Verladerampen, Werkstätten, Wohn- und Nebengebäude, 66 Lokomotivschuppen, 58 Reservoir- und Wasserstationsgebäude und 40 Brunnen. Ferner sind 28 Lokomotiven und 531 Wagen theils neu geliefert, theils remontirt und von Nertschinsk bis Ssretensk ist ein provisorischer Verkehr eröffnet. — Auf der Irkutsk-Baikalstrecke sind sämmtliche Arbeiten, mit Ausnahme einiger Rückstände und 50 % der Ballastirung, beendet und es ist ein zeitweiliger Verkehr eröffnet. — In der Richtung der Strecke von Kaidalowo zur chinesischen Grenze sind Trassirungen vorgenommen, 10 000 Balken hergerichtet und ist man zur Aufführung der Bauten an der Strecke geschritten, auch sind 18 000 Kubikfaden (= 174 600 cbm) Erdarbeiten ausgeführt. — Auf der Strecke Nikolskoje-chinesische Grenze ist die Schienenlegung beendet und ein temporärer Zugverkehr in der ganzen Ausdehnung von der Station Nikolskoje bis zur Grenze eröffnet.

Was nun die Ausgaben für den Bau der grossen sibirischen Bahn anbetrifft, so ist aus der Vorlage des Ministeriums der Verkehrsanstalten und des Reichskontroleurs zu ersehen, dass zum Bau der Hauptbahn und der Zweigbahnen, zur Errichtung der Fähre über den Baikalsee und zum Ausbau des Hafens von Wladiwostok, sowie zur Verbesserung der Schifffahrtsrinne der Flüsse und der Organisation der Dampfschifffahrt auf diesen bisher 289 205 992 R. (= 624 684 942 ℳ) verabfolgt und von diesen thatsächlich bis zum 1. Januar 1898 257 188 994 R. (= 555 528 227 ℳ) verausgabt sind. — In Ergänzung dieser Daten wurde mitgetheilt, dass im Jahre 1898 im ganzen über 1 000 Werst (= 1 067 km) Schienen gelegt worden sind, hiervon:

auf der mittelsibirischen Bahn . .	362 Werst	(= 386 km)
„ „ Strecke von Irkutsk zum Baikalsee	64 „	(= 68 „)
„ „ transbaikalischen Bahn . .	185 „	(= 197 „)
„ „ Strecke von der Ussuribahn zur chinesischen Ostbahn .	110 „	(= 117 „)
„ „ Perm-Kotlasbahn	316 „	(= 337 „)

Zur Zeit verbleibt nur noch ein Fünftel des ganzen innerhalb der Grenzen Russlands befindlichen sibirischen Schienenweges zu vollenden. Die Schienenlegung des im Bau vollendeten westlichen Theiles der sibirischen Eisenbahn wurde (vom Jahre 1892 bis zum Jahre 1898) im Durchschnitt 490 Werst (= 525 km) in jeder Sommerbauperiode bewerkstelligt. Wenn man aber die aussergewöhnlichen klimatischen Verhältnisse beim Vergleich der erfolgreichen Arbeiten am Bau der sibirischen Bahn mit anderen russischen und ausländischen Eisenbahnen in Betracht zieht, so ist zu bemerken, dass der ganze erwähnte Theil der sibirischen Bahn im Laufe von sechs Jahren erbaut ward und somit die jährliche Schienenlegung auf der sibirischen Bahn sich auf 570 Werst (= 608 km) stellt. — Bezüglich der einzelnen Strecken der sibirischen Bahn schritt der Bahnbau in folgender Weise fort: für die westsibirische Bahn 443 Werst (= 473 km) jährlich (vier Jahre) und für die mittelsibirische Bahn 342 Werst (= 365 km) (fünf Jahre). — Beim Bau der Kinnel-Tscheljäbinskbahn fand eine jährliche Schienenlegung von 130 Werst (= 139 km), beim Bau der Uralbahn eine solche von 117 Werst (= 125 km) und bei der transkaspischen Bahn von 440 Werst (= 469 km) statt. — Aus vorstehendem Vergleich ist zu ersehen, dass die sibirische Bahn bezüglich des schnellen Fortschreitens ihres Baues alle übrigen Bahnbauten Russlands überflügelt hat. — Was dagegen ausländische Eisenbahnen betrifft, so ist von ihnen an erster Stelle bezüglich des raschen Baues die Kanada-Eisenbahn zu nennen. Diese Bahn, die eine Länge von 4 380 Werst (= 4 673 km) besitzt, wurde in zehn Jahren erbaut, was im Mittel eine jährliche Schienenlegung von 438 Werst (= 467 km) ergibt. Somit bleibt auch der Bau der Kanada-Eisenbahn hinsichtlich des raschen Baues hinter dem der sibirischen Bahn zurück. Allerdings besitzt die Kanadabahn 40 Tunnels und 5 grosse Brücken, dafür überschreitet aber die sibirische Eisenbahn 17 grosse Flüsse und beträgt die Gesammtlänge aller ihrer Brücken 24 Werst 380 Faden (= 26,406 km), von denen $5^1/_2$ Werst (= 5,86 km) Caissonbauten erfordern.

Eine der grössten Sorgen des sibirischen Komitees, zugleich eine der schwierigsten Aufgaben war, das bis dahin menschenleere Land zu besiedeln. Es galt die Bewegung, die sich sehr bald unter den Bauern des europäischen Russlands bemerkbar machte, so zu leiten, dass sowohl den Ansiedlern, als auch dem Lande ein möglichst grosser Nutzen geschaffen werde. Gerade in dieser Beziehung enthält der Bericht sehr interessante Mittheilungen, die, soweit es der Raum der Zeitung gestattet,

hier wiedergegeben werden mögen, namentlich auch, weil sie ein Kulturbild entrollen und eine Vorstellung von der riesigen Arbeit geben, die dort geleistet werden muss.

Seit Errichtung der Landmesserabtheilungen zur Vermessung der Uebersiedelungsbezirke wurden einschliesslich der Arbeiten vom Jahre 1898 für diese Bezirke 5 744 000 Dessjatin (= 6 314 400 ha) mit einem Kostenaufwand von 1 938 286 Rbl. (= 4 168 697 ℳ) hergerichtet. Nach Ausschluss von 25 % zu Reservebezirken, die für andere Bedürfnisse reservirt werden, sind 4 308 000 Dessjatin (= 4 738 800 ha) für 287 200 Ansiedler vollständig oder theilweise besetzt. An freien Ländereien sind nach den letzten Nachrichten im ganzen nur 60 000 Ansiedlerantheile vermessener Bezirke vorhanden. Nach den Weisungen des Komitees wurden anfangs den Uebersiedlern die der Eisenbahn zunächst gelegenen Ländereien zugewiesen und nach Maassgabe der Besiedelung dieser griff man dann zu den Landestheilen, die anfangs als zur Kultivirung untauglich befunden wurden, da sie von undurchdringlichen Wäldern und Morästen eingenommen waren. Nach der Reise des Staatssekretärs Kulomsin im Jahre 1896 wurden diese Landestheile in einem Umfang von 7 000 000 Dessjatin (= 7 630 000 ha) untersucht und aus ihnen bisher 408 000 Dessjatin (= 448 000 ha) zu Landantheilen für 20 000 männliche Ansiedler hergerichtet. In dieser Beziehung steht noch eine ausgedehnte fruchtbringende Arbeit bevor, von der zu wünschen ist, dass sie auch in Zukunft fortgesetzt werde.

Die ackerbautreibende Bevölkerung Sibiriens konzentrirte sich bis zum Bau der Eisenbahn hauptsächlich längs den Flüssen, wobei die freien Ländereien in einzelnen Ausläufern ziemlich weit nach Norden von der Hauptverkehrstrasse, dem sog. sibirischen Trakt besiedelt wurden. Doch in den Zwischenräumen zwischen diesen keilförmigen Ansiedlungen gibt es unbewohnte Flächen, die nach der Untersuchnng sich als kulturfähig erwiesen. So wurden in der Tomsk-Tschulymsker und in der Tschulymsk-Mariinsker Taiga (feuchter Urwald) im Gouvernement Tomsk ausgedehnte Strecken vor Zeiten niedergebrannter hundertjähriger undurchdringlicher Wälder aufgefunden, in denen starke Birken wuchern und sich die in Sibirien sog. „Jelan“ gebildet haben, welche zur Besiedelung vollkommen tauglich sind, aber ausdauernde Arbeit erfordern und nur für energische, zahlreiche Familienglieder zählende Ansiedler zugänglich sind. Viele derartige Landstrecken sind noch nicht untersucht und bedarf es unermüdlicher Anstrengungen, um allmählich die Grenzen der Kolonisation vorzurücken.

Auf einer derartigen Strecke in den Bassins der Flüsse Schischa und Tuja, die sich in den Irtysch ergiessen, wo im Jahre 1896 unübersehbare Birkenwaldungen, die fast gar keinen Werth haben, untermischt mit altem angebrannten Lagerholz sich ausdehnten, befinden sich zur Zeit 157 Siedlungen, die zum Theil von 1 961 männlichen Ansiedlern bewohnt sind, zum Theil von Kundschaften für 1 195 Ansiedler beschlagnahmt wurden. Mit anderen Worten, auf diesem Gebiet werden sich zum Frühjahr 1899 gegen 38 neue Dörfer erheben. In diesem Jahre wird zur Herrichtung von Landtheilen in einem anderen ähnlichen Landestheil, in der Pritawdinskigegend des Kreises geschritten werden, auf welche das Reglement vom 13. Juni 1893 ausgedehnt ist. — Von nicht geringererer Wichtigkeit ist auch die Besiedelung des südlichen Bezirkes der Bahn innerhalb der Grenzen des Steppengebietes. Vor Eröffnung der Arbeiten des sibirischen Komitees wurden hier zu administrativen Kolonisationszwecken 8 352 Personen beiderlei Geschlechts auf einer unbedeutenden Zahl Landtheile angesiedelt, die noch zur Zeit, als Generaladjutant Kasnakow Generalgouverneur von Westsibirien war, hierzu bestimmt und vermessen waren. Seit dem Jahre 1894, wo die Zutheilung von Ländereien in jenem Gebiete begann, sind bis zum Schluss des Jahres 1898 im ganzen 1 346 700 Dessjatin (= 1 470 600 ha) als Landantheile vermessen worden; mit Ausschluss der Reservelandstücke sind zur Besiedelung gegen 60 000 Antheile angewiesen, von denen die Mehrzahl besetzt ist. Durch agrar-statistische Untersuchung wurde erwiesen, dass in den Kreisen Koktschetaw und Akmolinsk des Gebietes Akmolinsk gegen 5 000 000 Dessjatin (= 5 460 000 ha) von den Kirgisen unbenutztes Land vorhanden ist, von dem bereits 500 000 Dessjatin (= 546 000 ha) zur Kolonisation in Benutzung genommen und im Jahre 1899 weitere 400 000 Dessjatin (= 436 000 ha) zu Landantheilen in Aussicht genommen sind. Auf die Entwickelung der Arbeiten im Steppengebiet ward besondere Aufmerksamkeit verwandt, um die erforderliche Zahl von Landstücken herzurichten.

In direkter Verbindung mit der festen Ansiedelung der Auswanderer steht die Entwickelung der Meliorationsarbeiten des Generalleutnants Shilinski innerhalb der Grenzen Sibiriens. Diese Arbeiten zerfallen in zwei Theile, in die Bewässerung der wasserlosen Ländereien und in die Trockenlegung der Sümpfe der Barabasteppe und erstrecken sich dieselben auf 400 Werst (= 427 km) längs der sibirischen Bahn. So sind auf den Landstrecken westlich und südwestlich von der Station Karatschi, im Gebiete Akmolinsk, im südlichen Theile der Kreise Ischim und Tjukalinsk des Gouvernements Tobolsk und im Kreise Kainsk, Gouvernement Tomsk, mit einem Worte auf einer Gesammtzahl von 135 Landbezirken mit 685 000 Dessjatin (= 753 500 ha) und einer Bevölkerung von 46 000 männlichen Ansiedlern 833 Brunnen gegraben und andere hydrotechnische Arbeiten (in 10 Bezirken) ausgeführt, für die insgesammt 561 050 Rbl. (= 1 211 865 ℳ) verausgabt wurden. — Der östlich und nordöstlich von der Station Karatschi belegene Theil des Gouvernements Tomsk bedarf der Entwässerung. Zuerst im Jahre 1895 wurden hier auf Initiative des Komitees 4 Bezirke trockengelegt. Gegenwärtig haben die Arbeiten in 74 Bezirken begonnen, die 320 000 Dessjatin (= 352 000 ha) mit einer Bevölkerung von 15 000 männlichen Ansiedlern umfassen; hier sind 412 Werst (= 440 km) Kanäle gezogen und 127 Werst (= 136 km) Flussläufe gereinigt. Ein ganzer, direkt an die Bahn angrenzender Gebietstheil, der als für die Besiedelung untauglich gehalten wurde, wird gegenwärtig von den Ansiedlern gern als Niederlassung gewählt. Einstweilen kann nur ein unbedeutender Theil der Barabasteppe als trockengelegt betrachtet werden, aber mit dem Fortschreiten der Arbeiten nach Norden in die Flussläufe des Kargat und Om, lässt sich bei einer ferneren Anweisung von Mitteln, natürlich in einer gewissen Progression, ein neuer Vorrath von Ländereien für die Kolonisation in Anspruch nehmen. — Auf Grund der Ergebnisse eines vorhergegangenen Versuches der Expedition des Generalleutnants Shilinski beabsichtigt man auf Vorschlag des Ministers der Landwirthschaft und der Reichsdomänen etwaige ergänzende Entwässerungsarbeiten über die nothwendigen hinaus von der Betheiligung der Bevölkerung an diesen abhängig zu machen. Mit der Kontrole über die Benutzung der hydrotechnischen Anlagen seitens der Bauern ist die örtliche Administration zu dem Zwecke betraut, damit die neuen Ansiedler durch unverständiges Umgehen mit den Brunnen diese nicht ruiniren.

Was die Zahl der Uebersiedler betrifft, so zogen in der Zeit vom Jahre 1882 bis zum 1. Januar 1899 nach Sibirien 1 117 715 Personen und erreicht, wenn man die nach dem Ussurigebiet ausgewanderten 32 380 Personen, die zur See dorthin befördert wurden, zu diesen hinzuschlägt, die Gesammtzahl der Uebersiedler aus dem europäischen Russland 1 150 095 Personen beiderlei Geschlechts. Im Jahre 1898 betrug die Zahl der Bauern, die über den Ural zogen, 205 645 Personen und überstieg sogar die Zahl der Auswanderer vom Jahre 1896 (202 302 Personen), allein der Charakter der Bewegung hat sich in den beiden Jahren doch bedeutend zum Besseren verändert — von so wohlthätiger Wirkung ist die Ergreifung der in letzter Zeit durchgeführten Maassnahmen gewesen. So erreicht die Zahl der Kundschafter, die früher kaum nennenswerth war, gegenwärtig 54 934 Personen oder 27 % aller Uebersiedler. Aus dem Umstande, dass viele Kundschafter (68 %) keine günstigen Stellen zur Niederlassung finden, lässt sich der Schluss ziehen, dass die gegenwärtige Uebersiedlerbewegung nicht ohne jeg-

liches Verständniss vor sich geht und das nothwendige Unterpfand für eine erfolgreiche feste Niederlassung in der neuen Heimath in sich trägt.

Nun hat sich das leitende Komitee aber nicht damit begnügt die Ansiedler nach Sibirien zu schaffen, ihnen dort das erforderliche Bauholz zur Errichtung der Wohngebäude und Wirthschaftsgebäude zur Verfügung zu stellen, ferner ihnen Land anzuweisen und sie dann ihrem Schicksal zu überlassen, sondern das Komitee hat auch, um die Ausrüstung der Uebersiedler mit landwirthschaftlichen Geräthen und Gegenständen der bäuerlichen Wirthschaft zu erleichtern, im Jahre 1898 derartige Niederlagen (von den Ministerien des Innern und der Landwirthschaft) längs der sibirischen Bahnlinie errichtet. Dank der besonderen Energie und Umsicht, die hierbei an den Tag gelegt wurde, gelang es in verhältnissmässig sehr kurzer Zeit dieses nützliche und wichtige Unternehmen zu entwickeln und zu festigen. Von den erzielten Resultaten legen folgende Zahlen Zeugniss ab: In den ersten zwei Jahren betrug der Gesammtumsatz kaum 160 000 R. (= 345 600 ℳ), von denen über 60 000 R. (= 129 600 ℳ) oder gegen 40 % den Leuten kreditirt wurden. Die Inanspruchnahme dieser Niederlagen landwirthschaftlicher Geräthe wuchs aber schnell und schon in der Zeit vom 1. März bis zum 1. September 1898 wurden für 152 000 R. (= 328 320 ℳ) Geräthschaften verkauft, wobei die verbliebene Schuld bei der viel grösseren Umsatzsumme insgesammt nur 32 000 R., d. h. 20 % betrug. Wohl nicht mit Unrecht wird hieraus der Schluss gezogen, dass der Wohlstand sich allmählich günstig entwickelt. Unter den verkauften Gegenständen können besonders hervorgehoben werden: 1 653 Pflüge, 3 955 permsche Hakenpflüge, 130 Erntemaschinen, 48 Mähmaschinen, 32 Dreschmaschinen, 182 Kornschwingen usw. Zum bevorstehenden Frühjahr ist angesichts der in Aussicht stehenden verstärkten Nachfrage nach landwirthschaftlichen Geräthen die Anschaffung von 4 000 Pflügen, 17 000 Hakenpflügen, 300 Erntemaschinen, 200 Mähmaschinen, 500 Kornschwingen usw. beabsichtigt.

Neben dieser Vorsorge um das wirthschaftliche Gedeihen der Ansiedler musste das Komitee auch für die Befriedigung der geistigen und geistlichen Bedürfnisse Sorge tragen. Wir haben schon früher berichtet, wie Schulen errichtet und Kirchen erbaut wurden. In dem diesmaligen Berichte konnte das Komitee mittheilen, dass auch für die Krankenverpflegung der Bevölkerung Sorge getragen worden ist. 16 ärztliche und Verpflegungspunkte mit Krankenhäusern für 384 Personen, Winteraufenthaltsräumen für 4 580 und ebensolchen Räumen für den Sommer für 8 500 Personen sind längs der sibirschen Bahn errichtet worden. Die Kosten des Baues aller dieser Gebäude belaufen sich auf 300 000 R. (= 648 000 ℳ). Durch diese Vorkehrungen sind die sanitären Verhältnisse wesentlich besser geworden und die Sterblichkeit unter den Uebersiedlern ist im Jahre 1898 auf 0,14 % gesunken. Zur weiteren Sanirung der Verhältnisse nach dieser Richtung hin ist in Aussicht genommen worden, eine Polizeiaufsicht über die Uebersiedler in Tscheljäbinsk zu organisiren und medizinische Hilfeleistung in den Zügen, welche Uebersiedler befördern, einzuführen.

Leider ist es nicht möglich, dem umfangreichen Bericht, der noch sehr viele interessante Angaben enthält, noch weiter zu folgen. Aber auch schon aus dem vorstehend Gebrachten kann entnommen werden, wie umfangreich die Thätigkeit des Komitees für den Bau der sibirischen Bahn ist, wie so ganz anders sich die Arbeiten bei einem Bahnbau in vollständig unkultivirten Gebieten gestalten, in die erst ein Kulturleben getragen werden soll, als sonst wo es nur gilt das vorhandene Leben weiter zu entwickeln. Und je grösser diese Aufgabe ist, und je schwieriger sie sich unter den örtlichen Verhältnissen gestaltet, desto grösser ist der Respekt vor den kolossalen Opfern und der Energie, die das Komitee unter seinem kaiserlichen Vorsitzenden bethätigt.

Wie sehr noch alle die Arbeiten, die dazu führen sollen Sibirien zu erschliessen und die sibirische Bahn zu einer Weltverkehrsstrasse, als welche sie gedacht sein soll, zu machen, davon legt das wichtigste Kapitel der Berathungen der letzt stattgehabten Arbeiten des Komitees deutlich Zeugniss ab. Es ist nämlich in sehr eingehender Weise berathen und darauf Beschluss gefasst worden, wie die Transportfähigkeit der sibirischen Bahn erhöht werden könne, welche Kosten hierbei erwachsen würden usw.

Wir kommen daher auf dieses überaus interessante Thema in einer der nächsten Nummern unserer Zeitung zurück.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat April d. J. ergibt für 67 Bahnen, die schon im April 1898 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 42 411,02 km.

Einnahme	im ganzen ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	auf 1 km ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im April d. J.					
aus dem Personenverkehre	38 600 449	+ 1 065 353	930	+ 5	+ 0,54
aus dem Güterverkehre	84 077 912	+ 3 968 290	1 988	+ 49	+ 2,53
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. bis Ende April d. J.					
aus dem Personenverkehre	32 503 286	+ 855 251	918	+ 3	+ 0,33
aus dem Güterverkehre	73 210 031	+ 3 910 510	2 030	+ 64	+ 3,26
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende April d. J.					
aus dem Personenverkehre	19 616 692	+ 1 539 826	3 209	+ 196	+ 6,51
aus dem Güterverkehre	42 925 366	+ 605 430	6 903	− 53	− 0,76

Eröffnet wurden: am 1. April Hollenbek-Mölln 11,74 km (Direktionsbezirk Altona) und Köln-Ehrenfeld-Poulheim 11,51 km (Direktionsbezirk Köln), am 5. April Ganzlin-Röbel 26,66 km (grossherzoglich mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn), am 10. April Busenbach-Ittersbach 12,55 km (badische Lokaleisenbahngesellschaft).

— Nachdem unlängst die im März d. J. vorgekommenen **Eisenbahnunfälle** nach der im Reichseisenbahnamte geführten Kontrole veröffentlicht worden sind, lässt sich ein Ueberblick über die Betriebsunfälle des mit diesem Monate endigenden Etatsjahres gewinnen.

Vorgekommen sind auf den vollspurigen Eisenbahnen Deutschlands (ausschliesslich der bayerischen) im ganzen 352 Entgleisungen und 217 Zusammenstösse gegenüber 350 Entgleisungen und 258 Zusammenstössen im Vorjahre. Bei der Vergleichung verschiedener Jahre ist indess die Verkehrsleistung zu berücksichtigen. Da im Jahre 1898 377 000 000 Zugkilometer gefahren worden sind gegen 350 000 000 im Vorjahre, so entfallen auf die Einheit von 10 000 000 Zugkm in 1898 9,34 Entgleisungen und 5,76 Zusammenstösse, im Vorjahre 10,00 Entgleisungen und 7,40 Zusammenstösse. Zurückgegangen ist also namentlich die Anzahl der Zusammenstösse. Ueberhaupt aber gibt sich eine erfreuliche Abnahme der Zugunfälle und damit eine Zunahme der Betriebssicherheit auf den deutschen Eisenbahnen kund, denn im Jahre 1880, aus dem die erste allgemeine Eisenbahnunfallstatistik stammt, entfielen 47 Zugunfälle auf 10 000 000 Zugkm, zehn Jahre später noch 27, während sich die Zahl heute auf 15, also im Laufe von 20 Jahren auf weniger als den dritten Theil verringert hat.

Besonders begünstigt war das verflossene Jahr insofern, als es von schweren Unfällen beinahe ganz verschont geblieben ist. Bei sämmtlichen den Zügen zugestossenen Vorkommnissen

haben nur 3 Reisende das Leben verloren und 55 Reisende Verletzungen davongetragen, wogegen im Vorjahre 21 Reisende getödtet und 296 verletzt worden waren. Diesem Umstande allein, nicht aber, wie seiner Zeit vielfach behauptet wurde, einer ungewöhnlich grossen Anzahl von Unfällen verdankt das Jahr 1897 seinen unheimlichen Ruf in der Geschichte der Eisenbahnen.

— Das preussische Abgeordnetenhaus hat am 18. d. Mts. nach kurzer Debatte den Gesetzentwurf über die **Bewilligung weiterer Staatsmittel zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Arbeitern in staatlichen Betrieben** und von gering besoldeten Staatsbeamten angenommen, nachdem noch Geheimrath Fürst erklärt hatte, dass die meisten Miethsverträge eine drei- oder sechsmonatliche Kündigung festsetzen. Sollte ein Arbeiter entlassen werden, so wird er also nicht zur sofortigen Räumung der Wohnung gezwungen. Das freie Dienstverhältniss spielt nicht in das Miethsverhältniss hinein. Nach dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuches wird es möglich sein, ein einheitliches Formular einzuführen.

— Für das abgelaufene Etatsjahr haben aus den im Etat der preussischen **Staatseisenbahnverwaltung zur Prämiirung nützlicher Erfindungen** vorgesehenen Mitteln 10 Beamten und Arbeitern Belohnungen für Erfindungen und Verbesserungen, die für die Erhöhung der Betriebssicherheit oder in wirthschaftlicher Beziehung von Bedeutung sind, bewilligt werden können.

— **Preussisch-hessische Betriebs- und Finanzgemeinschaft.** Im Monat April d. J. ist auf den preussischen und hessischen Staatsbahnen eine Einnahme von 101 059 000 ℳ. und gegen den April 1898 eine Mehreinnahme von 4 554 000 ℳ. erzielt worden. Von dieser Mehreinnahme stammen 675 000 ℳ. aus dem Personenverkehre und 3 473 000 ℳ. aus dem Güterverkehre, während die sonstigen Quellen eine Mehreinnahme von 406 000 ℳ. aufweisen. Die Betriebslänge stellte sich auf 29 934 km, es ergibt sich somit für das Kilometer eine Einnahme von 3 376 ℳ.

— Die der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahngesellschaft gehörende 42,3 km lange **Nebenbahn Kolberg-Köslin** mit den Zwischenstationen Schülerbrink, Bodenhagen, Henkenhagen, Lassehne, Timmenhagen, Hohenfelde i. Pom., Alt-Banzin, Kasimirsburg und Güldenhagen ist am 18. d. Mts. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

— **Lübeck-Büchener Bahn.** Die Betriebseinnahmen im Jahre 1898 haben 5 922 562 ℳ., die Betriebsausgaben 3 456 528 ℳ. betragen, mithin gegen das Vorjahr 139 714 ℳ. bezw. 145 471 ℳ. mehr. Von der Mehreinnahme entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 99 954 ℳ., auf den Güterverkehr 17 537 ℳ., auf sonstige Einnahmen 22 222 ℳ. Der Personenverkehr hat mit einer Beförderung von 2 177 159 Personen das Vorjahr um 188 008 überstiegen. Die Einnahmen an Fahrgeldern (ausser für Militär) betrugen 1 946 965 ℳ. (gegen 1 853 128 ℳ.). Der Güterverkehr hat mit 1 236 202 t und 3 021 244 ℳ. die Ergebnisse des Vorjahres, das bisher die höchsten Ziffern aufgewiesen, um 81 099 t und 23 963 ℳ. überstiegen. Die Mehrausgabe von 145 471 ℳ. erhöht sich dadurch, dass der Beamtenpensionskasse in 1897 250 797 ℳ., in 1898 jedoch nur 116 932 ℳ. zugeführt wurden, in Wirklichkeit auf 279 336 ℳ. Diese Mehrausgaben rühren theilweise aus einer bedeutenden Aufbesserung der Beamtengehälter und Arbeitslöhne und durch Mehreinstellung von Betriebsbeamten, zusammen zum Betrage von rund 120 000 ℳ., her. Eine Vermehrung der Steuern hat 35 000 ℳ., eine verstärkte Erneuerung des Oberhauses zu Lasten des Erneuerungsfonds 90 000 ℳ. und zu Lasten der Betriebsrechnung 26 000 ℳ., der Kohlenverbrauch 19 000 ℳ., grössere Unterhaltungsarbeiten für die Betriebsmittel 34 000 ℳ. und Verbesserungen der Bahnanlagen 20 000 ℳ. in Anspruch genommen. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen von 2 466 034 ℳ. nebst Zinsertrag aus den neuen Aktien mit 28 134 ℳ. ergibt einen Gesammtüberschuss von 2 494 168 ℳ. Zur Verzinsung und Tilgung der Prioritäten sind 540 612 ℳ. erforderlich und danach 1 953 555 ℳ. verfügbar. Davon fliessen dem Erneuerungs- und Reservefonds 288 636 ℳ. zu, die Dividende von 7,25 % erfordert 1 507 275 ℳ., die Tantiemen 33 784 ℳ., die Eisenbahnsteuer 123 861 ℳ.

— Die Konzession für die geplante **elektrische Eisenbahn von Halle a. S. nach Leipzig** ist — wie in Leipziger Blättern unterm 20. d. Mts. mitgetheilt wird — von der sächsischen Regierung auf die Dauer von 50 Jahren ertheilt worden. In Betracht kommt hierbei die Strecke von der Leipziger Flurgrenze bei Möckern bis zur Landesgrenze bei Breitenfeld. Von dort bis zum Bahnhofe Halle a. S. ist die Genehmigung von der preussischen Regierung schon vor längerer Zeit ertheilt worden. Nach 10 jährigem Betriebe der Bahn ist der sächsische Staat berechtigt, den Erwerb der auf seinem Gebiete liegenden Strecke beanspruchen zu können.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat April d. J. sind bei einer Betriebslänge von 5 560 (April v. J. 5 315) km 2 162 772 Personen und 1 377 565 t Güter befördert worden. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 3 168 789 ℳ., aus dem Güterverkehr 7 398 524 ℳ., aus dem Gepäckverkehr 186 064 ℳ., aus dem Thiertransport 217 315 ℳ., zusammen 10 970 692 ℳ. (gegenüber 11 099 812 ℳ. im gleichen Monat des Vorjahres). Die Jahreseinnahme bis 30. April d. J. beziffert sich auf 41 534 688 ℳ. (mehr gegen das Vorjahr 1 272 134 ℳ.).

— Dem Stadtmagistrate Neunburg v/W. wurde von zuständigen bayerischen Staatsministerium die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine **Lokalbahn von Neunburg über Schwarzhofen nach Winklarn** auf die Dauer eines Jahres, unter gleichzeitiger Gestattung der Uebertragung der Projektirungsarbeiten an die Münchener Lokalbahn-Aktiengesellschaft, ertheilt.

— Bei der **Berathung über den Hauptfinanzetat** für die Jahre 1899 und 1900 **in der württembergischen Kammer der Standesherren** wurde von dem Staatsminister der Finanzen von Zeyer u. a. gesagt, die Regierung halte die Frage der Besserstellung der Staatsbeamten mit der Gehaltsvorrückungsvorlage nicht für abgeschlossen. Zunächst werde in Betracht zu ziehen sein die vielgewünschte Aufhebung der Wittwen- und Waisengeldbeiträge für sämmtliche Staatsbeamte. Die Regierung werde wohl in der Lage sein, beim nächsten Etat auf diesen Punkt zurückzukommen. Was die Eisenbahnschuld betreffe, so habe sich dieselbe von 405 700 000 ℳ. im Jahre 1892 bis zum Jahre 1899 auf 450 300 000 ℳ. erhöht. Den Bestrebungen, diese Eisenbahnschuld zu tilgen, stehe die Erfahrung gegenüber, dass man, um das Eisenbahnnetz weiter zu bilden, jedes Jahr genöthigt sei Eisenbahnschulden zu kontrahiren, und es würde gewiss nicht zweckmässig sein, wollte man auf der einen Seite Schulden tilgen und auf der anderen neue machen. Das Bestreben der Staatsregierung müsse dahin gerichtet sein, insolange Eisenbahnbedürfnisse zu befriedigen seien, die nicht mit Ueberschüssen der Eisenbahnen und der sonstigen Staatsmittel bestritten werden können, dem Steigen der Eisenbahnschuld in der Weise entgegenzuwirken, dass soviel als möglich auf die laufenden Mittel und auf Restmittel übernommen werden. Dadurch werde im Effekt ein gewisser Grad von Tilgung der Eisenbahnschuld auch erreicht. Uebrigens sei man daran gegangen solche Baubedürfnisse, welche früher aus Anlehensmitteln bestritten worden sind, in den ordentlichen Eisenbahnetat aufzunehmen. Für die Finanzperiode 1899/1900 seien hierfür je 1 100 000 ℳ. in den Etat eingestellt. Sodann können von anderen Restmitteln nicht weniger als 5 000 000 ℳ. für den Eisenbahnbau zur Verfügung gestellt werden. Der Finanzminister weist auf den bereits erwähnten Reservefonds für die Staatseisenbahnen, der bis zum Betrag von 5 000 000 ℳ. gebildet werden soll, hin. Der Erbprinz zu Hohenlohe-Langenburg hält die Beamtenaufbesserungen ebenfalls für nothwendig, da es eine bekannte Thatsache sei, dass sich die Beamten in Württemberg theilweise viel schlechter stellen als in anderen deutschen Staaten, ebenso rechne er mit der Aufhebung der Beiträge zu den Wittwen- und Waisenkassen. Er möchte anheimgeben, den Eisenbahnreservefonds mit der Zeit noch bedeutend zu erhöhen, denn mit 5 000 000 ℳ. komme man nicht weit. Soviel sollen ja in dem Gesetz, das in diesen Tagen zu berathen sei, allein für Umbauten einzelner Stationen ausgegeben werden. Er wäre nicht ungern auf das anderwärts angeregte Thema einer Eisenbahngemeinschaft mit Preussen eingegangen, weil er die Vorschläge in dieser Richtung nicht unbedingt von der Hand weisen könne, da aber der Herr Ministerpräsident, welcher bei dieser Frage vor allem interessirt sei, nicht anwesend sei, verschiebe er dies auf eine andere Gelegenheit, event. auf die Berathung des Eisenbahnetats. Er erwarte zwar nicht eine andere Antwort von dem Herrn Ministerpräsidenten, aber er möchte die Sache doch auch in diesem Hause zur Sprache bringen.

— Ueber die **Verwendung von Schwellen aus Buchenholz** hat der Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht in der württembergischen Kammer der Standesherren auf eine Anfrage des Erbprinzen zu Hohenlohe-Langenburg Auskunft ertheilt, der wir nach dem Bericht des „Staatsanzeigers für Württemberg“ einiges entnehmen. Hiernach haben Versuche mit solchen Schwellen in grösserem Umfang bei deutschen Verwaltungen nur stattgefunden bei den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und in dem preussischen Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Von rund 5 500 000 Schwellen, welche die deutschen Verwaltungen im Jahre 1895 bezogen haben, sind nur

1,8 % Schwellen aus Buchenholz. Die Verwendung der Buchenschwellen bei den genannten Verwaltungen sei noch eine so neue, dass Mittheilungen über genügende Erfahrungen in Absicht auf Haltbarkeit usw. nicht zu erlangen waren. Die württembergische Forstdirektion habe erklärt, dass von ihrem Standpunkte eine Verwendung von Buchenschwellen nur begrüsst werden könne. In Württemberg sei der Versuch zunächst mit 2000 Stück Buchenschwellen gemacht und zwar auf einer Strecke mit Muschelkalkschotter und einer Strecke mit Kiesbettung. Der Preis der Buchenschwellen sei erheblich höher als der der Forchenschwellen. Es dürfe aber in Aussicht genommen werden, dass dieser Preisunterschied durch die längere Dauer der Buchenschwellen sich ausgleichen werde. Forchenschwellen der besten Sorte seien in den deutschen Waldungen überhaupt nicht mehr leicht zu erhalten, müssten also in der Hauptsache wohl aus dem Auslande bezogen werden, und da Forchenschwellen auf stark befahrenen Strecken und in scharfen Kurven der Zerstörung leichter ausgesetzt seien, so beabsichtige die württembergische Staatseisenbahnverwaltung eine weitergehende Verwendung von Buchenschwellen, wenn die Erfahrungen günstige seien und sobald es der Verwaltung ermöglicht sei die Schwellen selbst zu imprägniren.

— **Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat April d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1760,01 (April 1898 1753,88) km 2654643 Personen und 640925 t Güter befördert. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen 1495500 ℳ, aus dem Güterverkehre 2405000 ℳ, aus sonstigen Quellen 225600 ℳ, zusammen 4126100 ℳ. Mehr gegen den gleichen Monat des Vorjahres 180607 ℳ.

— In Nr. 35 S. 614 d. Ztg. berichteten wir bereits über die Erfindung und Erprobung eines Fernsprechautomaten. Neueren Mittheilungen zufolge beabsichtigt nun die Reichspostverwaltung in nächster Zeit mit der Einführung von **Fernsprechautomaten in Berlin** vorzugehen. Die Aufstellung der Automaten soll in erster Linie in den Schaltervorräumen der Postanstalten sowie auf Bahnhöfen, in Gastwirthschaften, Cigarrenläden usw. erfolgen. Die Orte, an denen Automaten aufgestellt werden, werden durch emaillirte Fahnenschilder mit der Aufschrift „Fernsprechautomat" in schwarzen Buchstaben auf weissem Untergrunde, aber mit rothen Anfangsbuchstaben, gekennzeichnet werden. Die Gebühr beträgt für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer im Stadtverkehr 10 ₰, im Vor- und Nachbarortsverkehr 20 ₰. Eine kurze Gebrauchsanweisung, auf welcher auch die Vororte Berlins angegeben sind, ist unterhalb der Schallöffnung des Automaten angebracht. Danach geschieht der Anruf durch Abheben des Hörers. Die Zahlung hat erst dann zu erfolgen, wenn das Vermittelungsamt ausdrücklich dazu auffordert. Nach Schluss des Gespräches ist der Hörer wieder anzuhängen. Die richtige Vereinnahmung eines Geldstückes kann von dem Vermittelungsamte jederzeit durch eine einfache Vorrichtung kontrolirt werden.

— **Personalnachrichten.** Ernannt wurden:

der vortragende Rath im Reichseisenbahnamt, Geheime Regierungsrath Semler zum Geheimen Ober-Baurath;

der Ober-Regierungsrath Hermann in Halle a. S. zum Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion in Breslau sowie der Geheime Regierungsrath Löhr bei der königlichen Eisenbahndirektion in Halle a. S. zum Oberregierungsrath, ferner

der Vorsitzende der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, königliche Regierungsbaumeister Glanz, zum herzoglich braunschweigischen Bahndirektor mit dem Range eines Bauraths.

Der Regierungs- und Baurath Zachariae, bisher in Magdeburg, ist nach Elberfeld versetzt und mit der Wahrnehmung der Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst betraut worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Frachtenreklamations- und Revisionsbüreaus.** Das österreichische Handelsministerium hat an die Handelskammern nachstehenden Erlass gerichtet: „Die Missbräuche, welche beim Betriebe der Frachtenreklamations- und Frachtenrevisionsbüreaus einerseits in der Richtung einer mitunter geradezu wucherischen Ausbeutung des die Dienste dieser Büreaus in Anspruch nehmenden Publikums, andererseits in Form einer vielfach ungerechtfertigten Behelligung der Verwaltungen der Transportgesellschaften sich ergeben haben, bietet den betheiligten Ministerien die Veranlassung, aus öffentlichen Rücksichten die Einreihung der erwähnten Unternehmungen unter die konzessionirten Gewerbe in Erwägung zu ziehen. Die Kammer wird unter Beischluss des Entwurfes einer hierauf bezüglichen Verordnung eingeladen, sich auf Grund ihrer Erfahrungen über die gewerberechtliche Regelung dieser Büreaus zu äussern und zu diesem Behufe auch die interessirten gewerblichen Genossenschaften einzuvernehmen."

— **Regelung des Strassenverkehres und Vermeidung von Störungen usw. im Strassenbahnverkehr.** Im Nachhange zu einem früheren Erlasse hat das österreichische Eisenbahnministerium die Bahnverwaltungen in Kenntniss gesetzt, dass zum Zwecke der thunlichsten Hintanhaltung von Hemmungen und Störungen des Verkehres von Strassenbahnen einerseits und des übrigen Strassenverkehres andererseits noch folgende Verfügungen getroffen worden sind und zwar:

a) Vom Reichskriegsministerium und vom Ministerium für Landesvertheidigung wurde angeordnet:

1. In jenen Garnisonorten, wo Strassenbahnen bestehen oder zur Ausführung gelangen, haben die Militärstationskommanden eventuell im Einvernehmen mit den Landwehrstationskommanden diejenigen von diesen Verkehrsmitteln durchzogenen Strassen und Gassen zu bestimmen, welche ohne Nachtheil für den militärischen Dienst unter gewöhnlichen Verhältnissen von geschlossen maschirenden Abtheilungen oder von militärischen Leichenkondukten vermieden werden können. Dabei sind namentlich solche Strassenzüge ins Auge zu fassen, in denen wegen geringer Fahrbahnbreite oder wegen grösserer Steigungen, die das Anhalten und Anfahren sehr erschweren, eine Störung des Bahnverkehres nachtheilige Folgen haben könnte. Ebenso sind eingleisige Theilstrecken derartiger Kleinbahnen, welche den Gesammtverkehr wesentlich beeinflussen, wenn thunlich zu meiden.

2. In allen anderen Fällen haben die Kommandanten marschirender Truppen die Strassenbahngleise möglichst frei zu lassen und den Achtungssignalen der Wagenführer die nöthige Beachtung zu schenken. Ist eine Truppenabtheilung aus irgend welchem Grunde jedoch gezwungen, auf dem Gleise der Strassenbahn zu marschiren, so hat deren Kommandant, sobald er durch Ansichtigwerden eines entgegenkommenden Strassenbahnwagens oder durch die Achtungssignale auf das Nahen eines von rückwärts kommenden Wagens aufmerksam wird, ungesäumt Anordnungen zur Räumung des Gleises zu treffen.

3. Muss eine marschirende Truppe die Gleise von Strassenbahnen kreuzen, so ist einzelnen bereits wartenden Strassenbahnwagen das Passiren der Marschkolonne in den Distanzen zwischen den einzelnen Abtheilungen — eventuell Unterabtheilungen — zu gestatten.

b) Vom Ministerium des Innern wurde bestimmt, dass die von den Sicherheitsbehörden sowohl hinsichtlich der bestehenden, als auch der künftighin neu zu eröffnenden Strassenbahnlinien zu treffenden lokalen Verfügungen sich auf folgende Punkte zu erstrecken haben:

1. Es sind diejenigen Strassen zu bestimmen, welche mit Rücksicht auf den Strassenbahnverkehr von Prozessionen, öffentlichen Aufzügen, Leichenbegängnissen usw. womöglich überhaupt nicht berührt werden sollen.

2. In allen Fällen, in welchen Prozessionen, öffentliche Aufzüge usw. die von der Strassenbahn durchzogenen Strassenstrecken passiren, ist Sorge zu tragen, dass die Bahngleise nach Thunlichkeit frei gelassen bezw. den Strassenbahnwagen oder Zügen anstandslos ausgewichen, überhaupt die Kontinuität des Strassenbahnverkehres so wenig als möglich unterbrochen werde.

3. Ergibt sich in solchen Fällen oder aus Anlass von Truppenmärschen, Paraden und sonstigen militärischen Feierlichkeiten die Nothwendigkeit einer zeitweiligen Einstellung des Strassenbahnverkehres, so sind die bezüglichen Weisungen der Sicherheitsbehörde — eventuell nach gepflogenem Einvernehmen mit den Militärbehörden — rechtzeitig an die Strassenbahnunternehmung zu richten.

— **Die zweite Bahnverbindung mit Triest.** In einer der letzten Sitzungen des Landtages von Krain wurde über einen Dringlichkeitsantrag verhandelt, wonach der Landesausschuss beauftragt werden soll, bei der Regierung nachdrücklichst dahin zu wirken, dass die Frage der zweiten Bahnverbindung mit Triest in der Weise gelöst werde, dass vor allem eine Verbindung der Kronprinz Rudolfbahn von Klagenfurt aus über die Karawanken zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der Tarvis-Laibacher Bahn in der Strecke zwischen den Stationen Assling und Bischoflack durchgeführt und die geplante Bahn sohin direkt durch Krain gegen Triest weitergeleitet werde. In dem Antrage wurde nebst den Vortheilen, welche dieses Projekt wegen der Kürze der zu erbauenden Strecke habe, auch dessen eminente Wichtigkeit vom Standpunkte Krains als des ersten Hinterlandes Triests sowie vom Gesichtspunkte des gesammtstaatlichen Interesses, hervorgehoben. Durch die Predilbahn würden nur die Interessen Süddeutschlands gefördert werden; keine österreichische Provinz hätte von diesem Projekt erhebliche Vortheile zu erwarten, für Krain besonders würde daraus nur ein unendlicher Schade erwachsen, da es da-

durch vom grossen internationalen Verkehre ausgeschlossen würde. Der Einwurf, die Karawankenbahn komme zu theuer, könne nicht als stichhaltig angesehen werden, da bei so wichtigen Projekten Kleinlichkeit bezüglich der Kosten nicht am Platze sei, vielmehr die vitalen Interessen des Gesammtstaates berücksichtigt werden müssen. Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

— **Die Investitionsanleihe der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.** Auf der Tagesordnung der am 27. d. Mts. stattfindenden ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Staatseisenbahngesellschaft steht bekanntlich unter anderem auch ein Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Aufnahme einer Anleihe. Es handelt sich, wie erinnerlich, um die von der Staatsbahn in Aussicht genommene Aufnahme einer Investitionsanleihe im Betrage von 60 000 000 Kronen zum Zwecke der Bedeckung der in den letzten Jahren gemachten Investitionen und der Vorsorge für die in Zukunft noch zu gewärtigenden Investitionen. In dieser Angelegenheit hat vor kurzem im Eisenbahnministerium eine Besprechung unter Zuziehung von Vertretern der Staatseisenbahn stattgefunden. Die eingeleiteten Verhandlungen mit der Regierung beziehen sich einerseits auf jene Fragen, welche unmittelbar auf die Verwendung der Anleihe Bezug haben sowie auf die Modalitäten der Anleihe selbst, die Währung, den Zinsfuss und ihre Realisirung, andererseits dürften dieselben zum Anlasse genommen werden, um die Klarstellung einiger seit längerer Zeit offener Fragen anzustreben. Es ist sehr zweifelhaft, ob die Verhandlungen mit der Regierung bis zum Zeitpunkte der Generalversammlung zum Abschlusse gediehen sein werden.

— **Bahnlinie Spalato-Sinj.** Das Vorprojekt der schmalspurigen Eisenbahn Spalato-Arzano nebst Flügel nach Sinj wurde im Jahre 1895 der Trassenrevision unterzogen. Nach diesem Projekte sollte die Hauptlinie von Dugopolje über Kraj und Vojnic nach Uljane geführt werden und der Flügel nach Sinj in Kraj abzweigen. Bei den späteren Projektstudien hat jedoch dieses Vorprojekt eine einschneidende Aenderung erfahren, da die Trasse der Hauptlinie im Interesse der Verkürzung derselben im Thale Diemo Gornje über Ercegovci und Bisco nach Uljane entwickelt und im Zusammenhange damit der Abzweigungspunkt des Flügels nach Sinj von Kraj nach Dugopolje verlegt werden musste. Ueberdies hat auch die beabsichtigte Anwendung des reinen Adhäsionsbetriebes die Nothwendigkeit einer Projektsänderung in der Theilstrecke zwischen Salona und Dugopolje ergeben. Mit Rücksicht auf diese Aenderungen hat das Eisenbahnministerium sich veranlasst gefunden, für das im vorangedeuteten Sinne umgearbeitete generelle Projekt der Theilstrecke Spalato-Dugopolje-Sinj die Vornahme einer neuerlichen Trassenrevision in Verbindung mit der noch rückständigen Stationskommission anzuordnen, und ist die Statthalterei in Zara angewiesen worden, diese Amtshandlungen bald in Vollzug zu setzen. Die einschlägigen Kommissionen bilden die unerlässliche Voraussetzung für die Feststellung der definitiven Trasse und für das Detailprojekt, welch letzteres noch im Laufe dieses Sommers ausgearbeitet werden soll.

— **Zulassung von Bürgscheinen von Bankinstituten, als Sicherheit bei Gewährung von Frachtenkrediten.** Das Eisenbahnministerium hat verfügt, dass bei Gewährung von Frachtenkrediten und bei Befreiung vom Frankaturzwange auch Bürgscheine von Bankinstituten als Sicherheit seitens der Staatseisenbahnverwaltung anzunehmen sind. Dem Eisenbahnministerium bleibt vorbehalten, im Einvernehmen mit dem Finanzministerium die einzelnen Bankinstitute auf deren Ansuchen zur Bürgschaftsleistung zuzulassen und den Höchstbetrag der Bürgschaftssumme für die einzelnen Bankinstitute festzusetzen. Mit der Zulassung von Bürgscheinen, als Sicherheit bei Gewährung von Frachtenkrediten ist einem lebhaften Wunsche der Interessentenkreise Rechnung getragen worden.

— **Belohnungen für durch besondere Umsicht und Geistesgegenwart u. dergl. verhütete bezw. gemilderte Eisenbahnunfälle.** Der Eisenbahnminister hat angeordnet, dass ihm über Vorkommnisse im Verkehrsdienste, bei welchen Staatseisenbahnbedienstete über ihre Dienstpflicht hinaus durch ganz besondere Umsicht, Geistesgegenwart, Thatkraft oder Aufopferung einen Unfall verhindert oder in seinen Folgen gemildert, oder einen bedeutenden Schaden verhütet haben, stets sofort zu berichten ist, und behält sich der Minister vor, die Art der Anerkennung in jedem einzelnen Falle je nach dem Grade der Verdienstlichkeit des Betreffenden zu bestimmen.

— **Anschlussstrecke Tannwald-preussische Grenze.** Dem Vernehmen nach hat die Länderbank im Vereine mit der böhmischen Unionbank ein Uebereinkommen rücksichtlich des Baues und der Finanzirung der Anschlusslinie von Tannwald zur preussischen Grenze mit der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn getroffen. Der Bau dieser 7,5 km langen, schwierigen Strecke, welche zum Theile mit Zahnstange ausgerüstet werden muss, wurde von den eingangs erwähnten Finanzinstituten zu einer Pauschalsumme an die Repräsentanz für Oesterreich der vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft übertragen. In ähnlicher Weise soll die Länderbank die Finanzirung der schmalspurigen Lokalbahn von Agram über Podsused nach Samobor übernommen haben.

— **Lokalbahnen in der Bukowina.** Der Landtag des Herzogthums Bukowina betheiligt sich in höchst munifizenter Weise an dem Ausbau neuer Lokalbahnen. Die Erfahrungen des letzten Jahrzehntes hatten gelehrt, dass das Land damit nicht nur kein schlechtes Geschäft mache, sondern auch in erfreulicher Weise den Aufschwung des stark vernachlässigten Landes ermöglicht. Die gesammten Eisenbahnen der Bukowina weisen die Normalspurtype auf, Schmalspurbahnen wurden ausnahmslos verworfen, um die Einheitlichkeit des Netzes zu erhalten. Mehr als eine halbe Million wird das Land in den nächsten Jahren nach den gefassten Beschlüssen für Eisenbahnzwecke verausgaben. Durch die Bahnen Suczawa-Bunestic und Sereth-Unter-Sinoutz erhält das Land zwei neue Anschlüsse an das benachbarte Rumänien; die Bahnen Seletin-Wiznitz, Radautz-Solka, Czudin-Koszczuja und Sadagora-Dobronoutz sind bestimmt, dem Innenverkehre zu dienen; durch die Fortführung der Lokalbahnen von Kimpolung nach Dorna und von Brodina über Seletin nach Izwor soll endlich das ganze südliche Gebirge aufgeschlossen werden.

— **Stadtbüreau in Karlsbad.** Mit 1. Juni d. J. wird in Karlsbad ein Stadtbüreau der österreichischen Staatsbahnen eröffnet werden, welchem nachstehende Funktionen zugewiesen sind: 1. die Ausgabe von Fahrkarten im Lokalverkehre und nach grösseren Stationen der in- und ausländischen Bahnen; 2. die Entgegennahme von Bestellungen zusammenstellbarer Fahrscheinhefte und Zeitkarten; 3. die Aufnahme und eisenbahnmässige Abfertigung von Reisegepäck, Expressgut und Eilgut, welches zum Versand ab Karlsbad Centralbahnhof bestimmt ist. Das Stadtbüreau wird als selbständige, dem Bahnbetriebsamte Karlsbad Centralbahnhof unterstehende Verrechnungsstelle für Personen, Gepäck und Expressgut, sowie als Kartirungs- und Verrechnungsstelle für den Eilgutversand aktivirt und mit den Rechten eines Aufgabeamtes ausgestattet.

— **Die elektrische Kleinbahn Graz-Maria Trost.** Eine der interessantesten der im Jahre 1898 neu eröffneten elektrischen Kleinbahnen ist die zwischen Graz und Maria Trost. Ihre Länge beträgt 5,2 km, die Spurweite 1 m. Die Bahn hat eine grösste Steigung von 30 ‰ mit vielen Krümmungen von 50 m Minimalradius, welche durch ungünstige Terrainverhältnisse und Schwierigkeiten der Enteignung bedingt wurden. Trotz der mannigfachen Hindernisse wurde der Bau in 10 Monaten ausgeführt.

Die Stromleitung der Bahn ist oberirdisch mit der gewöhnlichen Schienenrückleitung. Auf einer Länge von fast 4 km ist ein Speisekabel von 170 qmm Querschnitt neben dem Arbeitsdraht gelegt, um den Spannungsverlust zu vermindern und bei allfälligem Bruch des Arbeitskabels auf Theilstrecken doch verkehren zu können. Die Centralstation der elektrischen Anlage ist in dem schattigen Thale der Fölling, welches von der auf mässigem Hügel schimmernden Wallfahrtskirche Maria Trost abgeschlossen ist, gebettet und das Aufspriessen dieser industriellen Anlage modernster Richtung macht in seinem Kontraste für die umgebenden landschaftlichen Reize der einschliessenden waldgekrönten Hügel nur noch empfänglicher. Zur Stromerzeugung dienen zwei sechspolige Compounddynamomaschinen, System Thury, von 600 Volts und 135 Ampères Leistung bei 450 Touren. Der Strom wird durch einen automatischen Spannungsregulator, System Thury, auf die Betriebsspannung von 450 Volts regulirt, an das Speisekabel abgegeben. Dieser von einem Kugelmotor von $^1/_6$ PS bethätigte Apparat ist so eigentlich die bewegende Seele der Anlage, welche die stets schwankenden Stromansprüche der Anlage ausgleicht und versorgt. Der Wagenpark besteht vorläufig aus 8 Motor- und 4 Beiwagen und 3 Kohlenlowries. Die eleganten und bequemen Wagen sind mit 2 Motoren von je 20 PS ausgerüstet und werden durch 5 hintereinander geschaltete Glühlampen zu je 65 Volts beleuchtet. Die Wagenachsen werden von den Motoren durch eine Räderübersetzung von 9 : 41 angetrieben, die Fahrgeschwindigkeit wird durch den Motoren vorgeschaltete Widerstände regulirt. Bei der Thalfahrt kann bei genügendem Gefälle ohne Strom gefahren und die Geschwindigkeit mit der mechanischen Bremse regulirt werden. In ausserordentlichen Fällen kann auch mittelst der Kurzschlussbremse elektrisch gebremst werden.

Die gesammte elektrische Anlage wurde laut „Ztschr. f. Tr. u. St.“ durch die Société de l'Industrie électrique in Genf ausgeführt, die Wagen sind von der Firma Weitzer in Graz gebaut. Die von der Maschinenfabrik Andritz der Oesterr.-Alpinen Montangesellschaft gelieferten Betriebsmaschinen sind nach dem

Compoundsystem entwickelte Schnellläufer von 130 PS. Sie sind mit Rundschiebern und Federkraftregulatoren an der Achsenscheibe versehen und arbeiten mit Auspuff durch Speisewasserröhrenvorwärmer. Der Antrieb auf die Dynamo erfolgt durch fast meterbreite Gliederriemen.

— Der österreichische Oberste Gerichtshof hat in Angelegenheit der **Haftbarkeit der Eisenbahn für die Ertheilung irriger Tarifauskünfte** eine interessante Entscheidung gefällt. In dem Falle, welcher zu der Entscheidung Anlass bot, hatte sich eine Firma an eine Staatsbahndirektion um offizielle Angabe der zur Berechnung gelangenden Kilometer und Frachtsätze eines bestimmten Ausnahmetarifs für Schleifholz in einigen Relationen gewendet. Auf Grund der erhaltenen Auskunft hatte die Firma Lieferungsverträge abgeschlossen, bei welchen sie insofern zu Schaden kam, als bei den betreffenden Verfrachtungen höhere als die von der Bahndirektion — wie sich nachträglich herausstellte, irrig — bekannt gegebenen Frachtsätze berechnet wurden. Die Firma klagte gegen die Bahn auf Ersatz des diesfälligen Schadens. Die beiden ersten Instanzen wiesen das Klagebegehren ab. Die erste Instanz führte zur Begründung des Urtheils im wesentlichen aus, dass gemäss § 61 des Betriebsreglements die Bahn weder in dem Falle, als der Tarif unrichtig angewendet wurde, noch im Falle, als Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht und der Gebühren vorgekommen sind, haftet; selbst in diesen beiden Fällen sei nur das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Gemäss § 7 des Reglements erfolge die Berechnung der Transportpreise nach Maassgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Schon aus diesen Bestimmungen gehe klar hervor, dass der klägerischen Firma ein Schadenersatz rechtlich nicht zukomme, denn die Eisenbahndirektion berechnete der klägerischen Firma lediglich die tarifmässigen Frachtsätze. Aber auch aus dem Grunde der verschuldeten Irreführung könne ein derartiger Anspruch nicht abgeleitet werden, weil die Beantwortung einer Anfrage über die Höhe der Tarifsätze, selbst in dem Falle, als die Beantwortung unrichtig erfolgt, die Bahn in keinem Falle haftbar machen kann, wenn erwogen wird, dass die Bahn nicht einmal für die unrichtige Anwendung des Tarifes oder für Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht, somit bei Abschluss des Frachtvertrages haftbar wird (§ 61 Absatz 4 des Betriebsreglements). Werde weiter erwogen, dass die Transportpreise öffentlich kundgemacht sind, und dass die Unkenntniss der Tarife nicht entschuldigt, dass es Sache der klägerischen Firma war, bei Abschluss der Lieferungsverträge die gesetzlich kundgemachten Tarife in Kalkulation zu ziehen und von einem Verschulden der Staatsbahndirektion nicht die Rede sein kann, zumal die Bahn lediglich die tarifmässigen Frachtsätze in Anwendung brachte und berechnete, so stelle sich der Anspruch der klägerischen Firma als ein vollkommen unbegründeter dar.

Der Oberste Gerichtshof hat dem Klagebegehren stattgegeben, indem er davon ausging, dass nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches die Auskunftertheilung über Tarifsätze seitens einer Privatperson an einen Handelsmann, wenn der Handelsmann hieraus einen Schaden erleiden sollte, den Grund für einen Ersatzanspruch des Handelsmannes allerdings nicht bilden könnte, weil für diese Privatperson irgend eine Verbindlichkeit nicht bestand, derlei Auskünfte zu ertheilen. Anders gestalte sich jedoch die Sache, wenn wegen solcher Auskünfte ein Sachverständiger befragt wird und derselbe (gegen Entgelt) einen irreführenden nachtheiligen Rath gibt oder wenn der Verfrachter, dem nach Lage der Sache die Fracht übergeben werden muss, nach den Frachtkosten befragt wird und derselbe die Frachtkosten genau bekannt gibt. In diesen Fällen bestand für den Sachverständigen (der entgeltlich handelte) bezw. für den Verfrachter die Verpflichtung, wenn Auskünfte überhaupt ertheilt wurden, diese Auskünfte sachgemäss richtig zu ertheilen. Erfolgte in diesen Fällen eine kulpose Irreführung und infolgedessen eine Vermögensschädigung des Irregeführten, so bestehe eine widerrechtliche Schädigung, die, sei es in schuldbarer Unwissenheit, sei es im Mangel der gehörigen Aufmerksamkeit, sei es endlich im Mangel des gehörigen Fleisses ihren Grund haben kann und darum ein Versehen begründet. Dass die Eisenbahnen überhaupt, also auch die im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen, als Frachtführer zu behandeln sind, ergebe klar der zweite Abschnitt des IV. Buches des Handelsgesetzbuches (Art. 422 u. ff.). Es bestimme aber überdies die Handelsministerialverordnung vom 15. Dezember 1891, dass der Wirkungskreis der staatlichen Eisenbahnbetriebsdirektionen umfasse „die Auskunftertheilung in Angelegenheiten der Personen- und Gütertarife“.

Die Staatsbahndirektion hatte daher die Pflicht, bei amtlicher Bekanntgabe der Frachtsätze an die klagende Firma jede schuldbare Unwissenheit zu vermeiden und mit gehöriger Aufmerksamkeit und mit gehörigem Fleisse vorzugehen. Wenn dies eingehalten worden wäre, so wäre der klagenden Firma jener Vermögensnachtheil nicht entstanden. Die Staatsbahndirektion erkenne selbst in einem späteren Schreiben an, dass gewisse Frachtsätze im Drange der Geschäfte übersehen wurden. Dieselbe habe daher durch eine kulpose Handlung einen Vermögensnachtheil widerrechtlich der klagenden Firma zugefügt, den der Staat als Frachtführer dem klagenden Kaufmanne zu ersetzen hat (Art. 283 H.-G.-B.). Die Berufung auf § 61 des Betriebsreglements sei nicht zutreffend; denn die Möglichkeit, eine Forderung aus dem Frachtvertrage auch nach der Abrechnung geltend zu machen, sei nicht identisch mit der Haftpflicht für ein Verschulden, welches durch § 61 nicht geregelt wird. Auch der Umstand sei belanglos, dass die Tarifsätze öffentlich kundgemacht worden sind, die klagende Firma daher selbst die Tarifsätze sich zusammenstellen und auf den Irrthum der Bahndirektion kommen konnte; denn es sei eine bekannte Thatsache, dass das Tarifwesen der Eisenbahnen ein sehr komplizirtes ist, das fortwährend Veränderungen und Nachträgen unterworfen ist.

Der Frachtführer, der diese Tarifsätze selbst herausgibt, soll dieselben zunächst und am besten kennen, weshalb ja eben die Eisenbahnbetriebsdirektionen geradezu angewiesen sind ungeachtet der Publizirung der Tarifsätze den Parteien Auskünfte zu ertheilen, während von dem Geschäftsmanne eine derart genaue Kenntniss der Tarifsätze nicht erwartet werden kann.

Bezüglich der Frage, ob die Unkenntniss einer speziellen Gesetzesvorschrift oder Verordnung als eine schuldbare Unwissenheit im Sinne des Gesetzes anzusehen sei oder nicht, sei vor allem die Natur des Rechtsgeschäftes, um das es sich handelt, und die persönliche Eigenschaft der dabei intervenirenden Personen ins Auge zu fassen und danach zu untersuchen, ob derjenige, dem diese Unkenntniss als ein Verschulden imputirt wird, mit jener Aufmerksamkeit gehandelt habe, welche bei gewöhnlichen Fähigkeiten angewendet werden kann.

Eben der Umstand, dass der klagenden Firma vor Beginn der Holzlieferung die Tarifsätze der Verfrachtung unklar schienen, veranlasste das Ersuchen an die Staatsbahndirektion um offizielle Angabe der Frachtsätze.

Da nun mit Schreiben der Staatsbahndirektion die Frachtsätze genau ziffermässig mitgetheilt worden sind, könne mit Grund nicht behauptet werden, die klagende Firma hätte dieser amtlichen Auskunft nicht trauen, sondern aus der Unzahl spezieller Vorschriften andere Frachtsätze herausfinden sollen.

— **Verbrauch der altartigen Frachtbriefe.** Der ungarische Handelsminister hat in analoger Weise wie der österreichische Eisenbahnminister verfügt, dass die mit 1- bezw. 5-kr.-Stempel versehenen Frachtbriefformulare im inländischen Verkehre und im Verkehre mit den österreichischen Stationen auch nach dem 1. Mai, jedoch nur bis Ende Oktober d. J. verwendet werden können.

— **Rückgabe von Leihwagen seitens der ungarischen Staatsbahnen.** Mit dem Eintritt der stärkeren Verkehrskampagne im Herbst 1898 sah sich die Direktion der ungarischen Staatsbahnen veranlasst, ihren Güterwagenpark durch Anmiethung von Leihwagen zu vergrössern und da die von den ungarischen Wagenleihgesellschaften erhältlichen Wagen zur Deckung des Bedarfes nicht ausreichten, wurden von der Compagnie auxiliaire belge in Brüssel 320 Stück Güterwagen auf die Dauer von sechs Monaten leihweise übernommen. Die vorgenannte Gesellschaft, welche in Ungarn ständig vertreten ist, hat nunmehr nach Ablauf der sechsmonatlichen Miethsdauer die vorbezeichneten 320 Wagen zurückgenommen. Nach Rückstellung dieser Leihwagen verbleiben in Benutzung der ungarischen Staatsbahnen noch 1 800 Güterwagen der allgemeinen und internationalen Wagenleihgesellschaften, ferner 3 000 Stück „ablösbare“ Wagen, welche ebenfalls von den ungarischen Leihgesellschaften beigestellt wurden.

— **Eisenbahnfrevel.** Dieser Tage wurde auf der Linie Agram-Fiume zwischen den Stationen Skrad und Delnice ein Attentat verübt, das leicht hätte die furchtbarsten Folgen haben können. Unbekannte Thäter haben auf einer Strecke von 30 m sämmtliche Schrauben und Laschen theils herausgezogen, theils gelockert, so dass fünf Schienen dadurch aus ihrer Lage verschoben wurden. Das Attentat geschah kurz vor der Kreuzung des nach Fiume verkehrenden Güterzuges mit dem von dort kommenden Schnellzuge. Zum Glück wurde die Störung vom Bahnwächter bemerkt, bevor noch die beiden Züge die betreffende Stelle erreicht hatten und dadurch ein grosses Unglück verhütet.

Die strenge Untersuchung, welche die Staatsanwaltschaft in dieser Angelegenheit einleitete, hat ergeben, dass das Attentat von einer organisirten Bande verübt wurde, welche bereits seit vier Jahren verschiedene Versuche anstellte, auf der erwähnten Linie ein Unheil anzurichten. Wie verlautet, inspizirte in der fraglichen Nacht gegen 2 Uhr der Bahnwächter, welcher zwischen

den Stationen Skrad und Delnice sein Wächterhaus hat, die Linie und fand alles in vollkommener Ordnung; als er nach ungefähr dreiviertel Stunden in sein Häuschen zurückkehrte, schien es ihm, als ob man in der Ferne das Gleise mit Hammerschlägen bearbeiten würde. Der Wächter, dem dies verdächtig vorkam, ging zurück und ungefähr 100 m von der hohen Dammböschung bemerkte er einen Mann auf dem Gleise stehen, welcher dort als Wache aufgestellt schien und der ihm in dem Dialekt der Einwohner der Militärgrenze zurief: „Weg von hier, wenn Dir Dein Leben lieb ist!" Der erschrockene Wächter blieb stehen und konnte noch sehen, wie ungefähr 12 Individuen damit beschäftigt waren, mit Beilen und Aexten das Gleise zu heben. Der Wächter lief schnell in sein Häuschen und telephonirte an die Stationen Skrad und Delnice, was vorgefallen sei, worauf dann die Stationschefs der beiden Orte mit Gendarmen an Ort und Stelle erschienen.

Vereinsausland.

— **Schweizerische Nordostbahn.** Der Abschluss für 1898 ergibt einschliesslich 264 195 Frcs. Vortrag einen Einnahmeüberschuss von 4 633 293 Frcs. (im Vorjahre 5 149 195 Frcs.). Nach Einlage von 885 000 Frcs. (wie 1897) in den Erneuerungsfonds bleibt ein Reingewinn von 3 748 293 (4 264 195 Frcs.). Die Direktion beantragt die statutarische Minimaldividende von 5 (5,5) % gleich 25 Frcs. für die Aktie auf 1 033 Prioritätsaktien mit 25 825 Frcs. und 4,5 (5,5) % Dividende gleich 22,5 Frcs. für die Aktie an 158 967 Stammaktien mit 3 576 757 Frcs. Danach bleiben auf neue Rechnung 145 711 (264 195) Frcs. vorzutragen.

— Zur Besichtigung der vor einem halben Jahre begonnenen Arbeiten am **Simplontunnel** unternahm ein Mitarbeiter der „Krz.-Ztg." eine Fahrt nach Domodossola, der voraussichtlich künftigen italienisch-schweizerischen Zollstation, und von da nach Iselle, dem eigentlichen Tunneleingang. Es fällt auf, so berichtet er, dass an drei verschiedenen Stellen Galerien in Angriff genommen sind. Die eine ist jetzt etwa 500 m weit vorgetrieben und bildete nach dem ursprünglichen Plane die Hauptlinie. Wie uns unser Führer sagte, passte aber dem italienischen Generalstabe diese Richtung nicht, da die Mündung des Tunnels an dieser Stelle nicht genügend zu bestreichen ist, und man entschloss sich, an anderer Stelle von vorn anzufangen, nun aber nicht mehr einen zweigleisigen, sondern zwei kleinere eingleisige Tunnels zu bauen, die 17 m von einander liegen, alle 200 m durch Querdurchschläge verbunden sind und sich dicht vor Brieg wieder vereinigen. Der zuerst gebaute Tunnel wird von diesen beiden in einer Kurve geschnitten und soll als Hilfsgallerie zum Abführen des Schuttes bis zur Beendigung des Baues bestehen bleiben. Unser Führer meinte, man werde in Zukunft stets zwei Tunnels bauen. Der Vortheil besteht in besserer Ventilation und in der Möglichkeit, den Betrieb der Bahn fortzuführen, wenn an irgend einer Stelle das eine Gleise unterbrochen ist.

Die Arbeit besteht in Sprengungen und weiterem Ausarbeiten mit Bohrmaschinen, die von der Firma Wolff in Buckau bei Magdeburg geliefert sind. In jeder Galerie sind vier Bohrmaschinen aufgestellt. Das Wasser sammelt man, um es als treibende Kraft auszunutzen, 5 km oberhalb Iselle auf schweizer Gebiet. Die Arbeit schreitet jetzt auf italienischer Seite täglich 4 m, auf schweizerischer, wo man auf weicheres Gestein gestossen ist, täglich 5,5 m fort. Die jetzt beschäftigten 1 850 Arbeiter, die in drei Schichten getheilt sind zu je acht Stunden, ermöglichen also einen täglichen Fortschritt von im ganzen 9,5 m, man hofft aber auf 12 m zu kommen. Dies würde einer Jahresleistung von 4 400 m entsprechen, so dass in 4½ Jahren der fast 20 000 m lange Tunnel vollendet wäre.

Bevor wir in den Tunnel eingelassen wurden, erhielt jeder eine kleine Oellampe, die wenigstens nothdürftiges Licht verbreitete und nun vorwärts. Schmutz und Wasser gehen bis über die Knöchel, die Luft ist trotz der durch mächtige Röhren vom Maschinenhaus hineingeleiteten Zufuhr entsetzlich. Ungefähr auf halbem Wege trafen wir auf eine Menge zurückeilender Arbeiter, die uns aufforderten, umzukehren, da eine Sprengung unmittelbar bevorstehe. Wir liessen uns das nicht zweimal sagen, und strebten rascher als wir gekommen dem Ausgange zu. Am Ausgange vertheilten wir uns dann zu beiden Seiten und nun erfolgten rasch hintereinander sechs Detonationen und sechs Windstösse fuhren mit solcher Gewalt aus dem schwarzen Loche heraus, dass man unfehlbar umgestossen und verletzt worden wäre, hätte man gerade davor gestanden.

Für uns Deutsche wird die Simplonbahn bekanntlich eine grosse Bedeutung nicht gewinnen, wir bleiben sowohl für Personen- wie Güterverkehr auf Gotthard und Brenner angewiesen. Anders liegt es für die Verbindung mit Frankreich und England, und man hegt deswegen vielleicht übertriebene Hoffnungen. Ganz ablehnend aber verhalten sich die zahlreichen Villenbesitzer am Lago Maggiore, die durch die Eisenbahn in ihrem Eigenthum bedroht sind. Wenn man auch versuchen wird, durch zahlreiche Galerien die schön gepflegten Gärten so viel als möglich zu schonen, überall lässt es sich nicht vermeiden, die Bahn mitten durchzuführen, und die gezahlte Entschädigung, so hoch sie auch den wirklichen Werth des expropriirten Stückes taxirt, kann dem Besitzer niemals ersetzen, was ihm persönlich die selbst geschaffenen Anlagen werth waren.

— **Beschaffung von Eisenbahnmaterial für die schwedischen Staatsbahnen.** Die Direktion der schwedischen Staatsbahnen ertheilte der Aktiengesellschaft für Feld- und Kleinbahnenbedarf, vormals Orenstein & Koppel, Berlin-Königsberg, den Zuschlag auf die Lieferung von 17 km Gleisen und 170 Schmalspurwagen.

— Wie man der „Pol. Korr." aus Aden schreibt, hat dort aus Indien eingetroffenen Nachrichten zufolge Lord Curzon bei einer Besprechung des indischen Budgets in Calcutta angekündigt, dass ein Plan für den **Bau von strategischen Bahnen in den nordwestlichen Bezirken des indischen Reiches** angenommen worden ist. Die Spurweite dieser Bahnen soll zwei englische Fuss und sechs Zoll betragen und die Arbeiten sollen ungesäumt in Angriff genommen werden. Das System der Schmalspurbahnen längs der afghanischen Grenze wird vervollständigt werden durch eine Linie in Beludschistan längs der persischen Grenze, für welche die Vorstudien bereits beendet sind.

— Die **Lieferung 71 amerikanischer Lokomotiven für die chinesische Ostbahn** ist den Baldwin Lokomotive Works zugefallen. Die Bahn ist ein Theil des grossen transsibirischen Schienenweges. Der Auftrag ging der amerikanischen Fabrik durch russische Vermittelung zu, und zwar, wie hinzugesetzt wird, mit ausdrücklicher Billigung des St. Petersburger Kabinetts. Kontraktmässig sollen 40 Lokomotiven schon im Laufe dieses Sommers zur Ablieferung gelangen, die restirenden 31 sollen im nächsten Jahre, sobald die Schifffahrt eröffnet sein wird, nach Wladiwostok expedirt werden.

— In diesen Tagen findet die endgültige Uebergabe der **deutsch-ostafrikanischen Eisenbahnstrecke Tanga-Muhesa,** die bereits seit kurzer Zeit nach Genehmigung des betreffenden Vertrages durch den Reichstag für Rechnung des Deutschen Reiches verwaltet wird, an die Reichsregierung statt.

— **Eisenbahnfrachtraten in den Vereinigten Staaten.** Nach einer Newyorker Meldung hat die Inter State Commerce Commission eine Enquete über eine Frage veranstaltet, welche für die Ausfuhr von amerikanischem Getreide nach Europa von grosser Bedeutung sein dürfte. Die Eisenbahnen befördern Getreide nach der Küste für Ausfuhrzwecke zu Frachtraten, welche 50 bis 70 % niedriger sind als die Frachtraten für Getreide, das im Inland verbraucht wird. Newyorker Telegramme bezeichnen die Enquete als die wichtigste, die jemals von der Inter State Commerce Commission vorgenommen worden ist. Wenn es sich bestätige, dass die Eisenbahngesellschaften unbillige Unterschiede in den Frachtraten machen, so werde der Kongress angegangen werden, ein Gesetz zu beschliessen, welches die Festsetzung von einheitlichen Frachtraten für Getreide anordne.

— **Ueber die diesjährigen Schneeverwehungen in den Felsengebirgen von Nordamerika** sind aus der amerikanischen auch in die deutsche Tagespresse vereinzelte Nachrichten gelangt, die bei manchem fachmännischen Leser ein ungläubiges Lächeln hervorgerufen haben mögen. Sollten doch ganze Züge wochenlang im Schnee festgesessen haben und die Reisenden nur mit Mühe aus der Gefahr des Verhungerns oder Erfrierens gerettet worden sein. Ein in der „Railroad Gazette" vom 21. April d. J. veröffentlichter Bericht zeigt aber, dass jene Nachrichten keineswegs übertrieben waren. Da die Einzelheiten manches bemerkenswerthe bieten, theilen wir nachstehend einen Auszug mit.

Die „Schneeblockade" der Colorado-Midland-Eisenbahn wurde am 14. April endlich gebrochen. Es war dies die grösste Sperrung, die je vorgekommen ist, und sie wird auch in Zukunft wahrscheinlich nie übertroffen werden, da diesmal eine ganze Reihe von erschwerenden Umständen zusammentraf. Die Eisenbahngesellschaft kämpfte vom 27. Januar bis zum 14. April gegen den Schnee, ohne ihre Linien offen halten zu können. Es wurden zu diesem Zweck zwei Jullschneepflüge und eine Dampfschneeschaufel, von je fünf Lokomotiven angetrieben und von grossen Arbeiterrotten begleitet, in den Dienst gestellt. Einmal war eine solche Rotte 42 Stunden ununterbrochen in Thätigkeit; ein andermal wurden zwei Lokomotiven mit ihren Mannschaften gerettet, nachdem sie 26 Tage auf einer Gebirgs-

strecke festgelegen hatten. Noch am letzten Tage fand man zwei Lokomotiven wieder, die 73 Tage lang eingefroren waren. An manchen Stellen war der Schnee über den Schienen bis zu 9 m Höhe aufgethürmt. Gegen das Ende der Sperrung hin musste eine Rotte, die sich auf Schneeschuhen auf die Strecke begeben hatte, an einer Stelle, wo man ein Schneeschutzdach vermuthete, zwei Stunden lang graben, bevor sie auf das Dach stiess. Vielfach konnte die Strecke nur dadurch freigemacht werden, dass man zunächst Tunnel durch den Schnee trieb und dann die zusammengefrorenen Massen mit Dynamit wegsprengte. Die der Eisenbahnverwaltung erwachsenen Kosten werden auf 250 000 ℳ geschätzt. Im Februar allein wurden bis zu 773 Mann beschäftigt und 105 000 ℳ an Arbeitslöhnen verausgabt. Dazu traten die Ausgaben für Nahrungsmittel, Geräthe und 16 zur Schneeförderung benutzte Lokomotiven. Die von anderen Verwaltungen geliehenen Schneepflüge kosteten täglich 160 ℳ, leisteten aber weit weniger als die Dampfschneeschaufel.

Fast ebenso grosse Ausgaben hatte die Colorado-Südbahn, obgleich sie die Gebirgsstrecke zwischen Breckenridge und der bekannten Minenstadt Leadville von vornherein aufgab und überhaupt nicht versuchte, ihre Wiedereröffnung zu erzwingen. Diese Strecke war am 15. April noch gesperrt. Die Denver- und Rio Grande-Eisenbahn hatte besonders westlich von Leadville bis Glenwood Springs, wo sich die Gleise an den steilen Hängen der Schlucht des Rio Grande hinziehen, mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Zahlreiche Lawinen und Felsstürze unterbrachen nämlich dort den Verkehr oft tagelang.

Ueber die klimatischen Ursachen der geschilderten, ganz aussergewöhnlichen Vorkommnisse ist man bisher völlig im unklaren. Festgestellt sind als mitwirkende Erscheinungen nur heftige Winde und ein Wechsel von Thauwetter und Frost, der den Schnee allmählich in eine Eismasse verwandelte, die mit der Picke gelöst werden musste. Diese Erscheinungen sind um so auffälliger, als Colorado sonst ein sehr warmes und trockenes Klima hat. Sein höchster Berg, der nur um wenige hundert Meter hinter dem Montblanc zurückbleibende Pikes Peak, ist bekannt als Endpunkt der von Manitou ausgehenden Zahnradbahn Abt'scher Bauart. Der Gipfel dieses beliebten Ausflugsberges zeigt im Sommer kaum Spuren von Schnee.

(„Centr.-Bl. der Bauverw.“)

— Die **Bostoner Hochbahngesellschaft** hat 3 000 t E i s e n b a h n s c h i e n e n in England gekauft, da die amerikanischen Fabrikanten einen Trust gebildet und die Preise erhöht haben. Den vom Trust geforderten Preis hielt die Gesellschaft für übermässig. Englische Firmen, die ihre Probeschienen in Boston vorlegten, konnten die Lieferung um 33 ⅓ billiger übernehmen.

Allgemeines.

— **Ueber die elektrische Beleuchtung von Eisenbahnwagen** erhält der soeben erschienene Geschäftsbericht der Akkumulatoren- und Elektrizitätswerke, Aktiengesellschaft vormals W. A. Boese & Co. in Berlin, welche bekanntlich die Akkumulatoren für die elektrische Beleuchtung der Bahnpostwagen liefert, folgende Mittheilung: „Seitens des Reichspostamts hat eine weitere grössere Anzahl Bahnpostwagen elektrische Beleuchtungseinrichtung erhalten, so dass z. Z. etwa 1 400 dieser Wagen mit den transportablen Masseplatten-Akkumulatoren ausgerüstet sind. Weitere Lieferungen von Batterien für Wagenbeleuchtung haben ausser an verschiedene kleinere Eisenbahnverwaltungen an die bayerischen Staatsbahnen, die badischen Staatsbahnen und die pfälzischen Eisenbahnen stattgefunden; auch hat neuerlich die niederländische Kolonialregierung mit der Verwendung unserer transportablen Batterien zu gleichem Zwecke begonnen. Wenn ausserdem in Betracht gezogen wird, dass die Wagenbeleuchtungsbatterien unseres Systems, die bei der Mehrzahl der österreichischen Eisenbahnverwaltungen und den ungarischen Staatseisenbahnen, sowie ausschliesslich bei der österreichischen Postverwaltung eingeführt sind, ferner diejenigen unserer Schwesterfabrik in Paris, die ausser bei französischen Eisenbahnen auch seitens der französischen Postverwaltung für eine Reihe von französischen Eisenbahnpostwagen Verwendung fanden, sich seit Jahren bewährt haben, erscheint die Erwartung, dass die Mehrzahl der Eisenbahnverwaltungen über kurz oder lang ihren Widerstand gegen die Einführung der elektrischen Wagenbeleuchtung aufgeben wird, nicht als unberechtigt.“

— **Telegraphendrähte aus Aluminium.** Das Aluminium, das in den letzten Jahren gleichsam ein Schmerzenskind unserer Grossindustrie gewesen ist, scheint doch allmählich grössere Gebiete zu erobern. Von grossem Vortheil für die Aluminiumfabriken würde es sein, wenn es gelänge, das Kupfer aus seinem bisherigen Monopol auf elektrische Leitungsdrähte und Kabel zu verdrängen. Ein solcher Umschwung scheint sich in den Vereinigten Staaten schon anzubahnen. Für elektrische Bahnen allein wurden im vorigen Jahre 20 000 Centner Aluminium zur Herstellung von Leitungen gebraucht, die etwa 8 000 000 ℳ kosteten. Seine Leistungsfähigkeit ist allerdings geringer als die des Kupfers, so dass Aluminiumleitungen um etwas mehr als die Hälfte dicker genommen werden müssen als Kupferleitungen, um dieselbe Stromstärke fortzupflanzen. Diese nachtheilige Eigenschaft wird aber durch das viel geringere Gewicht mehr als ausgeglichen. Ausserdem hat Aluminium eine viel bedeutendere Zugfestigkeit als das Kupfer; eine Aluminiumstange von 1 Quadratzoll im Querschnitt reisst erst bei einer Belastung von 26 000 Pfund, während eine gleichstarke Kupferstange schon bei 16 500 Pfund auseinandergezogen wird. Diese beiden Vorzüge geben die Möglichkeit, die Stangen einer Telegraphenleitung weiter auseinander zu setzen als bei Kupferdrähten, ohne dass eine Gefahr des Reissens der Drähte besteht. Wenn endlich noch in Betracht gezogen wird, dass der Preis des Kupfers im Steigen begriffen ist und der des Aluminiums durch Verbesserung des Herstellungsverfahrens fortdauernd sinkt, so sind für das Aluminium in seinem Wettbewerb gegen das Kupfer günstige Aussichten vorhanden. Schon jetzt sind Aluminiumdrähte für elektrische Leitungen in den Vereinigten Staaten auf viele Meilen Länge im Gebrauch, und in Europa wird man diesem Beispiele wahrscheinlich in nicht langer Zeit folgen.

(„Köln. Ztg.“)

— **Neue Verkehrsmittel im Heerwesen.** Niemals werden die M a s c h i n e n selbst bei grösster Vervollkommnung imstande sein, die mechanischen Kräfte des Menschen und des Hausthieres ganz zu verdrängen. Inwieweit sie aber geeignet sind, die menschliche und thierische Kraft zu ersetzen, lässt sich noch nicht absehen. Thatsächlich hat das P f e r d seine einstige Bedeutung als Z u g - und R e i t t h i e r empfindlich eingebüsst und in manchen militärischen Kreisen besteht die Meinung, dass es allmählich aus dem Heerwesen gänzlich beseitigt werden wird. Mindestens werden die Heeresverwaltungen darauf Bedacht nehmen müssen, mit der Vervollkommnung der Maschinen insbesondere des Fahrrades, des Motorwagens und nebenbei auch des Fesselballons (für den Aufklärungsdienst) die Verwendung von Pferden zu beschränken und zwar zunächst im Train.

Bisher waren viele tausende von Pferden und Fuhrwerken nothwendig, um die Verpflegung des Heeres durchzuführen. Mit der Zunahme der Heeresstärke musste sich dieser Train noch immermehr vergrössern. Der Regelmässigkeit und Pünktlichkeit dieses Verpflegungsdienstes stellen sich bekanntlich grosse Schwierigkeiten entgegen und man ist beständig bemüht, im Interesse der Marsch- und Schlagfertigkeit des Heeres diese Schwierigkeiten zu überwinden. So gelangte man zur Einstellung von Feldbahnen mit transportablem Gleise, wodurch im Train Pferde und Fuhrwerke vermindert werden konnten. Aber auch der Feldbahnbetrieb leidet noch unter empfindlichen Mängeln, nur da, wo gute Strassen vorhanden sind, ist er möglich, Lokomotiven sind infolge des einfachen Unterbaues kaum zu verwenden, man musste die Pferde beibehalten und nach wie vor um ihre Verpflegung besorgt sein. Erheblich werthvoller für den Verpflegungsdienst des Heeres wird der Motorwagen werden, allerdings erst dann, wenn er so vervollkommnet worden ist, dass er von der Heeresverwaltung für die Zwecke der Verpflegung benutzt werden kann. Es unterliegt keinem Zweifel, dass über kurz oder lang zweckentsprechende Motorwagen hergestellt werden, vielleicht gerade unter der Mitwirkung, wenn nicht auf Initiative militärischer Kreise. Denn die Vortheile des Motorwagens für die Heeresverpflegung liegen auf der Hand. Man wird in Zukunft die Vorräthe mit der Eisenbahn herbeischaffen, sie durch Feldbahnen den verschiedenen Truppenkörpern näherführen und die Vertheilung an die Verpflegungsstellen mit Motorwagen bewirken, sodass bei der Verproviantirung des Heeres in absehbarer Zukunft die schwerfälligen, unzulänglichen und Strassen versperrenden Pferdefuhrwerke bis zu einem gewissen Grade entbehrt werden können.

— **Preisaufgabe des Vereins deutscher Maschineningenieure.** Der Verein hat für das Jahr 1899 nachstehende Preisaufgabe („Beuth-Aufgabe“) ausgesetzt: „E n t w u r f e i n e r V o r r i c h t u n g, m i t d e r i n 24 S t u n d e n b i s z u 15 000 t K o h l e n a u s K a n a l s c h i f f e n i n S e e s c h i f f e u m g e l a d e n w e r d e n k ö n n e n.“ Für eingehende preiswürdige Lösungen werden nach Ermessen des Preisrichterausschusses goldene Beuth-Medaillen gegeben; für die beste Lösung ausserdem ein Geldpreis von 1 200 ℳ. Die Betheiligung steht auch deutschen Fachgenossen, welche nicht Vereinsmitglieder sind, frei, jedoch mit der Beschränkung, dass die Bewerber das 30. Lebensjahr zur Zeit der Bekanntmachung der Aufgabe (am 15. Mai 1899) noch nicht vollendet oder die zweite Prüfung für den Staatsdienst im Maschinenbaufache noch nicht abgelegt und zur Zeit der Ablieferung der Aufgabe die Mitgliedschaft

des Vereins erlangt haben. Die Arbeiten sind bis zum 1. März 1900, Mittags 12 Uhr, an den Vorstand des Vereins, z. H. des Herrn Geheimen Kommissionsraths F. C. Glaser in Berlin SW., Lindenstrasse 80 einzusenden. Ist der Bewerber ein königlicher Regierungsbauführer und wünscht er, dass seine Bearbeitung der Preisaufgabe zur Annahme als häusliche Probearbeit für die zweite Staatsprüfung im Maschinenbaufache dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten empfohlen werde, so hat er dieses auf der Aussenseite des mit einem Motto versehenen, seinen Namen enthaltenden verschlossenen Briefumschlages zu vermerken.

Eine wörtliche Ausfertigung des Preisausschreibens ist durch die Geschäftsstelle des Vereins deutscher Maschinen-ingenieure, Berlin SW., Lindenstrasse 80, unentgeltlich zu beziehen.

— **Zur Konkurrenz der Vereinigten Staaten in Europa.** Ein amerikanischer Konsulatsbericht meldet, dass es nur ein Preisunterschied von 50 Cents per Tonne sei, welcher die Vereinigten Staaten daran hindert, mit der Kohlen- und Kokseinfuhr aus Deutschland nach der Schweiz zu konkurriren. Im Jahre 1897 hat die Schweiz 1 218 047 t Kohlen im Werthe von 32 337 667 Frcs., 122 506 t Koks im Werthe von 4 290 195 Frcs. und 257 629 t Brikets im Werthe von 7 126 282 Frcs. eingeführt, somit zusammen für 43 754 154 Frcs. Kohlen oder nach amerikanischem Gelde für 8 750 830 D. In 1898 bezog die Schweiz aus Deutschland 998 601 t Kohle und 102 644 t Koks, d. h. 7,1 % der Kohlen- und 4,8 % der Koksausfuhr Deutschlands. Der betreffende Konsul empfiehlt Versuche mit Lieferung von amerikanischer Kohle nach der Schweiz, und zwar sollte dafür ein Centraldepot nicht in Mannheim, sondern in dem nur 50 km von Basel entfernten Kehl am Rhein geschaffen werden, wohin die Kohle von Rotterdam auf Frachtschiffen billig und bequem befördert werden könnte. Von dort liesse sich die Kohle in gleicher Weise nach Basel befördern und es würde sich die Einrichtung einer „Freizone“ für den Vertrieb entweder in Basel selbst oder in Hüningen empfehlen.

Wie aus Pittsburg, Pennsylvanien, gemeldet wird, beabsichtigen die Leiter der dortigen „Pressed Steel Car Co.“ ein grosses Etablissement zur Herstellung von amerikanischen Stahlwagen in einem Industriecentrum Europas zu errichten. Die Kosten der geplanten Anlage dürften sich annähernd auf 5 000 000 Frcs. stellen.

— **Langley's Flugmaschine.** Professor Langley machte — wie die „Voss. Ztg.“ berichtet — am 11. d. Mts. in Guantico in Virginia seine erste Probefahrt mit seiner neuen Flugmaschine. Nach seinen ersten Versuchen vor zwei Jahren hatte ihm das Kriegsministerium 25 000 D. zu dem Zwecke zur Verfügung gestellt, seine Versuche fortzusetzen. Er baute mit diesem Gelde eine neue und grössere Maschine. Der Aufstieg fand von dem Dache eines in dem Potomac vor Anker liegenden schwimmenden Hotels statt. Der Erfolg war geringer als der früher mit der kleinen Maschine erzielte. Der Apparat stieg bis zu einer Höhe von 500 Fuss, durchmaass in horizontaler Richtung eine Strecke von 800 Fuss und sank dann herab. Mit seinem ersten Apparat hatte Professor Langley eine Strecke von dreiviertel englische Meile durchmessen und das Herabsinken erfolgte nur, weil die kleine Dampfmaschine keinen Dampf mehr hatte. Es hiess damals, dass Professor Langley für seinen neuen Apparat eine Dampfmaschine verwenden würde, die durch wiederholte Benutzung des aus dem verbrauchten Dampf kondensirten Wassers viel länger Dampf haben würde.

— Eine **interessante und billige Sommerreise** wird im „Ostas. Lloyd“ angeregt, eine Landreise von Petersburg nach China. Die Reise von Petersburg bis Irkutsk westlich vom Baikalsee ist verhältnissmässig einfach und billig; sie kostet, je nachdem man I., II. oder III. Klasse auf der Eisenbahn wählt, 72, 54 oder 36 R. In 12 bis 15 Tagen ist das Endziel des ersten Theiles der Reise erreicht. Täglich hält der Zug an zwei oder drei Stationen, wo Gelegenheit zum Essen und Trinken geboten wird. Nur empfiehlt es sich, Thee und Zucker selbst mit sich zu führen, da meistens unterwegs nur Wasser zu haben ist. Die Mahlzeiten kosten zwischen 1,50 und 2 R. Man kommt demgemäss von Petersburg bis Irkutsk mit 100 R. bequem aus. 25 deutsche Pfund Gepäck sind frei, für jede weiteren 25 Pfund sind 8 R. zu zahlen. Die Hauptsache ist, dass der Reisende sich mit warmen Kleidungsstücken und Decken ausrüstet. Es sind Gebiete zu passiren, in denen selbst im Juli das Thermometer in der Nacht fast auf den Gefrierpunkt heruntergeht, während es am Tage erheblich warm wird. In Irkutsk findet man den Verhältnissen angemessen ganz gute Gasthäuser. Die Preise für das Zimmer mit Bett schwanken zwischen 1 und 2 R. den Tag, einschliesslich Thee am Morgen und zwei Mahlzeiten. Der Reisende findet demnach alle Bequemlichkeiten, bis er seine Vorbereitungen für die Weiterreise getroffen hat. Bis Irkutsk braucht er nur Silberrubel zu haben, von da ab reist man besser mit Kreditbriefen auf die russisch-chinesische Bank in Peking oder auf einen bekannten Theehändler; es ist nicht schwer, daraufhin sowohl in Urga wie in Kalgan an der chinesischen Mauer die nöthigen Baarmittel zu erhalten. Absolut nothwendig aber ist die Kenntniss der russischen Sprache; wenigstens muss man sich verständlich machen können. Sonst kann man auf unzählige Scherereien, wiederholten Aufenthalt und Uebervortheilungen ohne Ende rechnen. Von Irkutsk geht es zunächst auf Wagen, die von drei Pferden gezogen werden, weiter und zwar nach Kiachta, das in drei Tagen erreicht wird. Die Kosten dieser Fahrt stellen sich auf etwa 80 R. In Kiachta macht man einen Vertrag mit einem Mongolen, der die Beförderung einschliesslich des Gepäcks bis Kalgan übernimmt oder man kauft sich selbst die nöthigen Kameele, sei es zum Reiten oder Fahren (in letzterem Fall auch den Wagen), die man später in Kalgan ohne erheblichen Verlust wieder verkaufen kann. Auf einem Kameelwagen finden zwei Personen bequem Platz. In der Regel zahlt man für die Strecke von Kiachta bis Urga (sechs Tage) 30 Taels, also rund 90 ℳ, und von dort bis Kalgan (20 Tage) etwa 70 Taels, also 210 ℳ. Rechnet man dazu wieder etwa 2 R. per Tag für Verpflegung und Unterkunft, so stellen sich die Kosten für die ganze Reise von Petersburg bis an die chinesische Grenze auf nicht mehr als 660 ℳ.

Schnellverkehr in Grossstädten.

Die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ brachte in ihrer Nummer 37 einen Artikel, der viel Beherzigenswerthes über die Frage eines r a t i o n e l l e r e n A u s b a u e s u n s e r e s g r o s s s t ä d t i s c h e n V e r k e h r s m i t t e l n e t z e s enthielt. So richtig die darin geltend gemachten Grundanschauungen sind, scheinen sie mir den eigentlichen Springpunkt der Frage noch nicht getroffen zu haben; dieser liegt nämlich m. E. weniger in der F a h r g e s c h w i n d i g k e i t, als in der V e r t h e i l u n g d e r H a l t e s t e l l e n.

Im nationalen und internationalen Verkehr ist überall und mit ungetheiltem Erfolg das Prinzip der U n t e r s c h e i d u n g v o n F e r n- u n d N a h v e r k e h r durchgedrungen. Neben den Personenzügen, welche alle am Bahnstrang liegenden Stationen mit einander verbinden, gibt es für den grossen Durchgangsverkehr Schnell-, Kurier-, Eil-, Express- usw. Züge, welche unter Ignorirung zahlreicher Haltepunkte nur die grossen und grössten Verkehrscentren bei hoher Fahrgeschwindigkeit mit einander in direkte Verbindung setzen. Der Reisende, welcher etwa von Guben nach Orléans will, fährt von Berlin nach Paris mit durchgehendem Zug und hat nur für die kleineren Verbindungsstrecken Guben-Berlin und Paris-Orléans die Benutzung des Personenzuges nöthig.

Es erübrigt sich an dieser Stelle wohl, die unbezweifelten allseitigen Vorzüge dieses Systems eingehender zu erörtern. Dieselben sind allbekannt und es ist fast unbegreiflich, weshalb man sich diese Erfahrungen nicht längst bei der Errichtung von Hochbahnen, beispielsweise schon bei der Berliner Stadtbahn zu Nutze gemacht hat.

Wenn man eine Stadt von der räumlichen Ausdehnung Berlins betrachtet, so leuchtet es wohl jedem ein, dass bei weiterer Befolgung der jetzt herrschenden Prinzipien der Stadtverkehr, so trefflich organisirt und vielseitig er im Vergleich mit dem Ausland ist, einmal versagen muss, dass er den im Interesse des ungehinderten und schnellen Verkehres nothwendig an ihn zu stellenden Anforderungen in absehbarer Zeit nicht mehr entsprechen kann. Die bunte Anzahl der elektrischen, Pferde-, Dampfstrassenbahn- und Omnibuslinien schwillt im Laufe der Zeit zu einer den Verkehr fast ebenso sehr störenden wie fördernden Fülle an, und trotzdem verschlingt der Verkehr auf grössere Entfernungen eine Zeit, deren Verlust für den modernen Grossstädter mit dem Wappenspruch „Time is money“ geradezu eine Kalamität bedeutet. Um diesem unleugbaren Uebelstand abzuhelfen, gibt es m. E. nur ein Mittel, zu dessen probeweiser Anwendung gegenwärtig die bevorstehende Errichtung der neuen elektrischen Hochbahn die beste Gelegenheit gäbe: die Einführung von d u r c h g e h e n d e n E i l w a g e n a u f b e s o n d e r e n L i n i e n, welche die wichtigsten Verkehrscentren der Peripherie (z. B. Stettiner Bahnhof, Görlitzer Bahnhof, Kreuzberg bezw. der nächsten Vororte (Schöneberg, Rixdorf, Charlottenburg usw.) mit einem Centralbahnhof im Mittelpunkt der City und durch diesen mit einander in direkten Schnellverkehr setzen.

Neben dem nicht hoch genug anzuschlagenden Vortheil, dass man auf diese Weise innerhalb weniger Minuten in das Centrum auch des fernliegendsten Stadttheils gelangen könnte, brächte eine derartige Anlage gleichzeitig eine sehr wünschenswerthe E n t l a s t u n g d e r S t r a s s e n b a h n e n usw. mit sich; denn diese könnten sich alsdann in der Hauptsache auf die Verbindung jener Verkehrscentren mit den einzelnen Punkten

des dazu gehörigen und vielleicht der nächst anliegenden Bezirke beschränken. Und nicht nur die Strassenbahn linien könnten ohne Erschwerung der Verkehrsmöglichkeit auf eine geringe Anzahl und kürzere Strecken beschränkt werden, auch der Wagenverkehr würde vereinfacht. Ein Beispiel dafür: Zahlreiche Strassenbahnlinien, welche ferne Punkte der Stadt, z. B. Bahnhof Ebersstrasse in Schöneberg und den Alexanderplatz verbinden, passiren heute die Leipziger Strasse; sobald jene Fernpunkte unter sich durch besonderen Schnellverkehr einer Hochbahn verbunden sind, können jene Linien am Potsdamer Platz bezw. Spittelmarkt strahlenförmig enden, und der Binnenverkehr zwischen diesen beiden Punkten einer besonderen 5 ₰-Linie mit sehr häufiger Wagenfolge überlassen bleiben. Ich glaube, dass auch diese Modifikation, die ja übrigens keine nothwendige Konsequenz des obigen Vorschlages darstellt, beträchtliche Vorzüge gegenüber dem jetzigen Zustand aufweist.

Als technischer Laie kann ich nicht beurtheilen, ob einem derartigen binnenstädtischen Durchgangsverkehr triftige Bedenken entgegenstehen. Vom Standpunkte der Verkehrsinteressenten aus scheinen mir die Vortheile eines solchen gross genug, um einen praktischen Versuch damit zu wagen. Dr. B.

Bücherschau.

— **Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen** vom 28. Juli 1892, erläutert von W. Gleim, Wirklichem Geheimen Oberregierungsrath, vortragendem Rath im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten z. D. Berlin. Verlag von Franz Vahlen. Preis geheftet 4,50 ℳ.

Das zum ersten Male im Jahre 1892 erschienene Werk liegt jetzt in dritter, neu bearbeiteter und verbesserter Auflage vor.

Das Recht der Kleinbahnen hat in der jüngsten Zeit im Rahmen des Kleinbahngesetzes eine weitere Ausgestaltung erfahren. Durch eine anderweite Ausführungsanweisung der Minister der öffentlichen Arbeiten und des Innern vom 13. August 1898 ist den genehmigenden und den Aufsichtsbehörden zur Pflicht gemacht worden, unter den Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb zwei Kategorien — nebenbahnähnliche Kleinbahnen und Strassenbahnen — zu unterscheiden und diesen sowohl in betreff der Genehmigungsbedingungen, wie auch der Handhabung des Aufsichtsrechtes eine verschiedene Behandlung angedeihen zu lassen. Von dem Minister der öffentlichen Arbeiten sind die eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörden gleichzeitig beauftragt worden, die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen umfangreichen Betriebsvorschriften zu unterwerfen. Diese einschneidenden Aenderungen legten es dem Verfasser nahe, sich einer Neubearbeitung des Werkes zu unterziehen. In der vorliegenden Auflage des Gesetzes und seiner sachgemässen Erläuterung sind nicht nur die vorbezeichneten, sondern auch alle übrigen auf Kleinbahnen bezüglichen Ministerialerlasse, ferner die gerichtlichen Entscheidungen und die Litteratur berücksichtigt.

— In neuer fünfter Ausgabe ist die bereits mehrfach erwähnte **„Fahrplankarte von Europa“**, bearbeitet von dem Geheimen Rechnungsrath W. Schulze, dem Vorsteher des Kursbüreaus des Reichspostamtes erschienen. (Berlin bei Karl Siegismund, Preis 1,50 ℳ.) Wie erinnerlich, stellt diese Karte einen im wesentlichen geglückten Versuch dar, den Inhalt des Kursbuches, soweit es sich um den Schnellzugverkehr der grossen Städte handelt, auf einer einzigen Karte graphisch zu veranschaulichen. Die neue Ausgabe enthält mehrfache Verbesserungen. So sind die D-Züge besonders gekennzeichnet worden, dadurch hat die Karte an Uebersicht gewonnen, auch sind die Züge leichter zu verfolgen. Vielleicht empfiehlt es sich für die Zukunft, in besonderen Ausschnitten gewisse häufig benutzte Eisenbahnverbindungen oder verkehrswichtige Gegenden besonders zu behandeln. Auch die Dampfschifffahrtverbindungen nach überseeischen Ländern könnten in ähnlicher Art dargestellt werden. Wer die originelle Fahrplankarte kennt, weiss ihren praktischen Werth zu schätzen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Vereinsbetriebsreglement.

Der IX. Nachtrag zu dem Vereinsbetriebsreglement ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen den Stationen Lend-Gastein und Taxenbach der Linie Salzburg-Wörgl gelegene Haltestelle Eschenau wird am 1. Juni d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherigen Personenhaltestellen Dragosza und Watra-Moldawitza der Schleppbahn Wama-Russisch-Moldawitza sind als selbständige k. k. Bahnstationsämter und Rechnungsstellen ausgestattet und am 15. Mai d. J. für den unbeschränkten Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr mit Ausnahme von explosiven Gütern und lebenden Thieren eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Königliche Eisenbahndirektion Posen. Der zwischen den Stationen Lissa i. P. und Gross-Kreutsch der Strecke Lissa-Bentschen gelegenen Haltestelle Deutsch-Wilke wird vom 1. Juni d. J. ab die Bezeichnung „Wolfskirch“ beigelegt.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1948 vom 12. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Antrag der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 19. Mai d. J.).

Nr. 2011 vom 17. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Versuche mit der selbstthätigen Kuppelung der Eisenbahnwagen (abgesandt am 24. Mai d. J.).

Nr. 2060 vom 11. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Antrag der badischen Staatsbahn auf Einführung eines neuen Musters 2a für Vereinsfahrscheine (abgesandt am 19. Mai d. J.).

Nr. 2060 vom 11. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag der badischen Staatsbahn auf Einführung eines neuen Musters 2a für Vereinsfahrscheine (abgesandt am 19. Mai d. J.).

Nr. 2131 vom 16. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den IX. Nachtrag zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 19. Mai d. J.).

Nr. 2144 vom 16. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Vorberathung der Frage, betreffend die Ausgabe von französischen Fahrscheinheften in Verbindung mit Vereinsfahrscheinheften; Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 19./20. April d. J. in Zürich abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 19. Mai d. J.).

Nr. 2154 vom 16. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Ausarbeitung gemeinsamer Abfertigungsvorschriften für den Güterverkehr; Begleitschreiben zu der Niederschrift über die Verhandlungen des Unterausschusses, Bukarest am 25./27. April 1899 (abgesandt am 24. Mai d. J.). (Die nächste Sitzung des Unterausschusses findet am 9. Juni d. J. in Baden bei Wien statt.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Montag, den 29. Mai l. J., wird die nur dem Güterübergange dienende Verbindungsstrecke Auscha A. T. E. - Auscha (Lokalbahn Grosspriesen - Wernstadt-Auscha) dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Teplitz, im Mai 1899. (1396)
Die Direktion.

2. Güterverkehr.

Main - Neckarbahn.

Der in unserer Bekanntmachung vom 18. d. Mts. erwähnte neue Main - Neckarbahn-pfälzische Gütertarif wird nicht am 1. Juni d. J., sondern erst an einem späteren, noch bekannt zu gebenden Zeitpunkt in Kraft treten.

Darmstadt, den 23. Mai 1899. (1396a)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Sächsisch-schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn.
(Verkehr der Stationen Basel und Schaffhausen.)

Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag VIII in Kraft. Er enthält unter anderen ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut, Allgemeine Stückgutklasse, Spezialtarif für bestimmte Stückgüter, Ausnahmetarif 8 für Güter der österreichischen Stückgutklasse II) für den Verkehr mit den sächsisch-österreichischen Grenzstationen Bodenbach, Tetschen, Ebersbach, Klingenthal, Reichenberg, Reitzenhain, Warnsdorf und Weipert.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Güterverwaltungen zu erlangen.

Dresden, am 24. Mai 1899. (1397)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Am 1. Juni d. J. tritt zu dem Gütertarife für den oben bezeichneten Verband der Nachtrag VIII in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger die Aufnahme der Station Sombowitz des Direktionsbezirks Breslau und Weissig b. Grossenhain der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, sowie einige Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife. Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 20. Mai 1899. (1398)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch- und Frankfurt - sächsischer Güterverkehr.

Am 1. Juni 1899 treten die Nachträge VIII zu den Tarifheften 1 und 2 in Kraft.

Sie enthalten im wesentlichen Entfernungen für die demnächst für den Güterverkehr zu eröffnenden Stationen Düsseldorf-Reisholz, Jürgesbruch und Tönisheide des Direktionsbezirks Elberfeld und für die Station Weissig b. Grossenhain der sächsischen Staatsbahnen, ferner Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Giessereiroheisen von Engers, Neuwied und Urbach b. Köln nach den sächsischen Bahnhöfen in Leipzig und Plagwitz-Lindenau.

Die Nachträge sind durch die Verbandsverwaltungen und deren Stationen zu erlangen.

Dresden, am 23. Mai 1899. (1399)
Königliche Generaldirektion,
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit sofortiger Gültigkeit erhält der Wortlaut der auf Seite 36 des Gruppentarifs IV für die Haltestelle Kühren sowie die Haltepunkte Bokler Weiche, Haferwisch, Jarrenwisch, Reinsbüttel, Süderdeich, Terkelsbüll und Wasbek vorgesehenen Bestimmung hinsichtlich der Abfertigungs- und Frachtberechnungsweise eine anderweite Fassung, wodurch für die genannten Haltepunkte weder eine Frachterhöhung noch Frachtermässigung eintritt. Bezüglich der Haltestelle Kühren tritt jedoch eine Aenderung insofern ein, als fortab auch für Stückgutsendungen die Fracht ebenso wie für Wagenladungen nach den wirklichen Entfernungen berechnet wird.

Altona, den 22. Mai 1899. (1400)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Auf Sendungen von und nach Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen der badischen Staatsbahn finden vom 1. Juni d. J. ab die für die gleichnamigen Stationen der Main-Neckarbahn in dem Hefte II (Verkehr mit der Main - Neckarbahn) vom 1. Februar 1884 enthaltenen Sätze Anwendung, soweit derartige Sätze nicht bereits in dem Hefte VI (Verkehr mit der badischen Staatsbahn) vom 1. Februar 1884 vorgesehen sind.

Köln, den 24. Mai 1899. (1401)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. Juni d. J. wird die Station Weissig bei Grossenhain der sächs. Staatseisenbahnen in den Tarif für den vorgenannten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 19. Mai 1899. (1402)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Für die Beförderung von Arsenerzen in Mengen von mindestens 10 000 kg kommen mit sofortiger Gültigkeit folgende Ausnahmesätze zur Einführung, welche zunächst bis zum Ablauf dieses Jahres in Geltung bleiben:

von Krivolak nach Berlin Anhalt - Dresdener, Görlitzer und Schlesischer Bahnhof . . 545 Cts. Gold
von Krivolak nach Freiberg i. S. . . . . . 510 „ „
für 100 kg.

Breslau, am 21. Mai 1899. (1403)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahnschnitttarif vom 1. Januar 1898.

Seite 51 des Schnitttarifes wird unter A 2 die Position „Hopfenstangen und Telegraphenstangen“ durch folgende erweiterte Position ersetzt:

„Hopfenstangen, Gerüststangen; Telegraphenstangen; Baumpfähle, Rebpfähle (Rebstecken) und Bohnenstecken, sämmtlich über 2,5 m lang, roh oder bearbeitet, jedoch nicht chemisch präparirt.“

München, den 23. Mai 1899. (1404)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Magdeburg-Halle-sächsischer und norddeutsch - sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Am 1. Juni d. J. wird die Verkehrsstelle Weissig b. Grossenhain der sächsischen Staatseisenbahnen in die vorgenannten Güterverkehre einbezogen. Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 24. Mai 1899. (1405)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gebührentarif für die Benutzung der staatlichen Umschlagsstelle in Maltsch Hafen.

In dem Gebührentarif für die Benutzung der staatlichen Güterumschlagsstelle in Maltsch Hafen vom 1. Juli 1898 wird die auf Seite 2 unter III festgesetzte Kippgebühr von 1 ₰ für 100 kg auf 1 ℳ für den Eisenbahnwagen herabgesetzt. Die Ermässigung tritt am 1. Juni d. J. in Kraft.

Breslau, im Mai 1899. (1406)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Bezugnehmend auf die von der königlichen Eisenbahndirektion in Hannover unterm 18. März d. J. erlassene Bekannt-

machung wird veröffentlicht, dass die für den Ortsverkehr mit den Stationen der Strecken Bremen - Bremerhaven und Hude - Nordenham für die allgemeine Stückgutklasse und den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter bestehenden ermässigten Frachtsätze am 1. Juni d. J. im norddeutsch - sächsischen Verbandsgüterverkehre — vergl. die Abschnitte F b I 1 und 2, Seite 67 und 68 des Tarifheftes 1 — ausser Kraft treten. An deren Stelle kommen von dem genannten Tage an die nach der Allgemeinen Kilometertariftabelle sich ergebenden Frachtsätze zur Anwendung.

Dresden, den 24. Mai 1899. (1407)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - württembergischer Güterverkehr.

Am 1. Juni d. J. wird die sächsische Station Weissig b. Grossenhain in den Verbandsverkehr einbezogen. Die Entfernungen und Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 20. Mai 1899. (1408)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch - österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Juni d. J. treten im Tarife, Theil II, Heft 3 neue ermässigte Frachtsätze für Kleie (auch Grieskleie, Erbsenschalenkleie und Gerstenkleie) in Wagenladungen von 10 t
von Budapest=déli=vásut (Südbhf.), Budapest=dunaparti=teherpályaudvar (Donauufer-Frachtenbahnhof), Budapest = fövámház (Hauptzollamt), Budapest = fövarosiközraktárak (Kommunallagerhäuser), Budapest=Józsefváros (Josefstadt), Budapest=Kelenföld, Budapest = központi = vásár - csarnok (Centralmarkthalle), Budapest=Lipótváros (Leopoldstadt), Budapest=nyugoti=pályaudvar (Westbhf.), Budapest=császárfürdö=kitérö, Köbánya=álso=pályaudvar (Steinbruch, unterer Bhf.), Köbánya=felsö=pályaudvar (Steinbruch, oberer Bhf.), Köbánya=hizlalda (Steinbruch=Mastanstalt) und O = Buda = filatorigát nach mehreren Stationen der königlichen Eisenbahndirektionen Cassel, Erfurt, Halle a. S., Hannover und Magdeburg in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Stationen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 17. Mai 1899. (1409)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch - westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Aufnahme der Station Pommerensdorf in den Tarif.

Die Station Pommerensdorf der königlichen Eisenbahndirektion Stettin wird mit sofortiger Gültigkeit in die Tarife für die Wagenladungsklassen, sowie in die Spezial- und Ausnahmetarife aufgenommen. Die Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss fester Beträge an die Stettiner Frachtsätze. Die Höhe der Anstösse sind bei den Endbahnen zu erfahren.

Altona, den 20. Mai 1899. (1410)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird der Main-Neckarbahn - pfälzische Gütertarif neu ausgegeben, wodurch der bisherige Tarif vom 1. Februar 1891 aufgehoben wird.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. Juli d. J. ab gültig.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau, durch welches der neue Tarif vom 25. d. Mts. ab zum Preise von 95 ₰ bezogen werden kann.

Darmstadt, den 18. Mai 1899. (1411)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Theil III, Tarifheft 2.

Am 1. August l. J. wird das Heft 2 des Tariftheiles III neu ausgegeben.

Dasselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz und Oelsaaten, Mais, Kleie, Oelkuchen und Reisabfällen, ferner von gebrauchten leeren Säcken zwischen Stationen der k. ung. Staatseisenbahnen (zugleich der in ihrem Betriebe stehenden Lokal- und Privatbahnen), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien), der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn und der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien) einerseits und Stationen der k. b. Staatseisenbahnen und der Lokalbahn Asch-Rossbach andererseits.

Das Tarifheft 2 zu Theil III vom 1. November 1894 nebst Nachträgen I—IV wird hierdurch aufgehoben und ersetzt.

München, den 18. Mai 1899. (1412)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft 5.

Am 23. Mai d. J. treten für die Beförderung von Holz der Abtheilung b bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze in Kraft:

Von	Nach Falkenstein	Nach Wülknitz
	Pfennig für 100 kg	
Prestitz (k. k. öst. Stsb.) .	66	90

Dresden, am 19. Mai 1899. (1413)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr.

Tarifheft 1.

Vom 15. Juni n. St. 1899 ab wird in oben bezeichnetem Verkehr ein Ausnahmetarif 19 für hüttenmässig — durch Erschmelzen aus Bleierzen — hergestelltes Blei in Blöcken, Stangen oder Mulden im Versande von den Bleihüttenstationen des Eisenbahndirektionsbezirkes Kattowitz eingeführt.

Die Frachtsätze betragen für 100 kg nach Sosnowice loco und transito
von Friedrichshütte . . . . 0,21 ℳ,
„ Karolinegrube O. S. E. 0,11 „
„ Laurahütte . . . . . 0,10 „
„ Morgenroth . . . . . 0,14 „
„ Rosdzin . . . . . . 0,10 „
„ Tarnowitz . . . . . . 0,19 „

Bromberg, den 18. Mai 1899. (1414)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt a/M. etc. - bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Kulmbach in die Abtheilung a (für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz etc.) des Ausnahmetarifs für Ausfuhrgüter einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Dienststellen Auskunft.

München, den 18. Mai 1899. (1415)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1899 wird die Station „Ebenhausen=Schäftlarn“ der Lokalbahnaktiengesellschaft in München in den Tarif aufgenommen.

München, den 20. Mai 1899. (1416)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Eisenbahnverband; Ausnahmetarif für Getreide etc. mit Böhmen und Mähren, Theil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1896.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1899 kommt der Nachtrag V zur Einführung, welcher Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen zum Haupttarife und zu den Nachträgen I—IV enthält.

München, am 19. Mai 1899. (1417)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. Juni d. J. kommt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verband der Nachtrag 10 zur Einführung. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für Stationen der neu in den Verband aufgenommenen niederlausitzer Eisenbahn, für neu einbezogene Stationen des Direktionsbezirks Cassel und der westfälischen Landeseisenbahn sowie Gesammtentfernungen für die Station Mölln i. L. der Lübeck-Büchener Eisenbahn, soweit die Abfertigung im niederdeutschen Verbande zu erfolgen hat. Ausserdem enthält der Nachtrag noch einige Ergänzungen von Ausnahmetarifen sowie sonstige infolge anderweiter Bezirksabgrenzung erforderliche Aenderungen.

Die Entfernungen für die Stationen der westfälischen Landeseisenbahn haben erst vom 15. Juni d. J. als dem Tage der Betriebseröffnung ab für den Güterverkehr Gültigkeit.

Soweit Frachterhöhungen vorliegen, treten dieselben erst vom 15. Juli d. J. ab in Wirksamkeit.

Der Nachtrag ist von den Verbandsverwaltungen zu beziehen.

Hannover, den 19. Mai 1899. (1418)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch - nordwestdeutsch - mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. Mai d. J. wird die an der Strecke Lehrte-Oebisfelde gelegene Haltestelle Leiferde bei Gifhorn des Direktionsbezirks Hannover in den obigen Kohlenverkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 19. Mai 1899. (1419)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab werden im hanseatisch - ostdeutschen Güterverkehr ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Landsberg a/W. = Brückenvorstadt, Rosswiese, Dechsel, Berkenwerder, Trebisch, Schwerin a/W., Poppe und Glembuch eingeführt. Am gleichen Tage werden direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Hamburg L. B. und Pommerensdorf unter Zugrundelegung einer Entfernung von 357 km eingeführt. Ferner wird die Entfernung für die Stationsverbindung Görlitz-

Neu-Ruppin P. N. E. von 204 km auf 284 km erhöht.

Diese Erhöhung tritt jedoch erst am 1. Juli d. J. in Kraft. Ueber die Höhe der neuen Entfernungen und Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatsbahnen in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 15. Mai 1899. (1420)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Am 25. d. Mts. wird die Station Emden des Direktionsbezirks Münster in den Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen (Klasse 8a und b) als Empfangsstation aufgenommen. Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Münster, den 17. Mai 1899. (1421)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordostdeutsch - sächsischer Verbandsgütertarif. (24.)

Mit dem 20. Mai d. J. wird die an der Strecke Leipzig - Dresden der königlich sächsischen Staatseisenbahnen gelegene Haltestelle Weissig b. Grossenhain in den nordostdeutsch - sächsischen Verbandsgütertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 16. Mai 1899. (1422)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juni 1899 gelangt zum Kilometerzeiger für die kgl. bayerischen Staatseisenbahnen (für sämmtliche Haupt- und Vizinalbahnen) der XVI. Nachtrag zur Einführung.

München, den 17. Mai 1899. (1423)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Vom 15. Juli d. J. ab findet die durch den Ausnahmetarif für die Beförderung von frischem Obst usw. von rheinisch-westfälischen Stationen nach den niederländischen Häfen, gültig vom 15. Mai bis Ende Dezember jeden Jahres gewährte Frachtermässigung nach den Sätzen des Spezialtarifs A 2 und 1 für den Verkehr von Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Münster nicht mehr Anwendung. Seite 3 des Ausnahmetarifs ist unter Ziffer 3 der Vorbemerkung in der dritten Zeile das Wort „Münster" und die am Fusse derselben Seite angebrachte Anmerkung zu streichen.

Köln, den 24. Mai 1899. (1423a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Berliner Wollmarkt findet in diesem Jahre am 20., 21. und 22. Juni in der Rinderhalle des städtischen Centralviehhofes statt. Für die eisenbahnseitige Beförderung von Wollsendungen nach und von dem Centralviehhofe wird neben der tarifmässigen Fracht für diese Station eine Anschlussgebühr von 7,20 ℳ. für jeden beladenen Wagen erhoben. Die Sendungen müssen an die Verwaltung des städtischen Centralviehhofes oder an Interessenten, denen die Beförderung nach und von dieser Station gestattet ist, gerichtet oder von denselben aufgegeben sein.

Berlin, den 18. Mai 1899. (1424)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Gaimersheim in die Schnitttariftabelle K. des Ausnahmetarifs 1, Abtheilung b (für Stammholz etc.) einbezogen. Die Theilfrachtsätze betragen:

	vom Schnittpunkte I	II	III
bis Gaimershaim	0,81	0,88	0,79 ℳ.

für 100 kg.

München, den 23. Mai 1899. (1425)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Magdeburg-Halle-sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Am 1. Juni d. J. wird für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofenbetriebe von Gernrode a/Harz nach Zwickau i/Sachsen ein Ausnahmefrachtsatz von 0,46 ℳ. für 100 kg eingeführt. Es gelten hierfür die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz usw.

Dresden, den 23. Mai 1899. (1426)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Vom 1. Juni d. J. an finden die Positionen 5—7 des Ausnahmetarifes 2 (Brennstoffe und Holz des Spezialtarifes III, Torfstreu und Torfmull), sowie die Ausnahmetarife 5 und 6 (Wegebaumaterialien und Kohlen) auch auf den Verkehr mit den Stationen der Paulinenaue - Neu-Ruppiner Eisenbahn Anwendung.

Dresden, den 23. Mai 1899. (1427)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Die Station Binche der belgischen Staatsbahn wird mit sofortiger Geltung in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbrikets von belgischen nach diesseitigen Stationen vom 1. November 1898 aufgenommen. Für Binche kommen die um 2 Cts. erhöhten Sätze der Station Ressaix (gare privée) zur Anwendung.

Strassburg, den 15. Mai 1899. (1428)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1899 werden die im 8. Heft des Verbandsgütertarifs und in den hierzu erschienenen Nachträgen (badisch-pfälzischer Verkehr) für den Verkehr mit den Nebenbahnstationen Käferthal, Seckenheim und Viernheim vorgesehenen Gebühren, welche den nach der Kilometertariftabelle sich ergebenden Frachtsätzen noch zuzurechnen sind, festgesetzt:

in der Eilgutklasse . . auf 0,10 ℳ.
„ den Stückgutklassen . . „ 0,05 „
„ „ Wagenladungsklassen . . . . „ 0,02 „
für 100 kg.

Karlsruhe, den 16. Mai 1899. (1429)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr und niederländischer Güterverkehr mit Basel, Waldshut etc.

Vom 1. Juni d. J. ab wird in den bezeichneten Verkehren Kastanienholzextrakt zu den für Gambir und Katechu bestehenden Ausnahmefrachtsätzen abgefertigt.

Köln, den 20. Mai 1899. (1430)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

Am 25. Mai d. J. gelangen für Eisen des Spezialtarifs II von Ratibor nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen Ausnahmesätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen und die Auskunftsbüreaus Auskunft ertheilen.

Breslau, den 16. Mai 1899. (1431)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tarif für die Beförderung von Chlorbaryum von Aussig nach Paris.

Die Kundmachung in Nr. 6 dieses Blattes vom 7. Januar 1899 unter fortlaufender Z. 66 442, betreffend den Tarif für die Beförderung von Chlorbaryum in Fässern von Aussig, Station der Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft nach Paris (Douane, Reuilly) und La Villette wird mit Wirksamkeit vom 10. Juni 1899 auch auf Transporte von Chlorbaryum in Säcken ausgedehnt.

Wien, am 19. Mai 1899. (1432)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1899 wird die Station Nagy-Bocskó in das „Gemeinschaftliche Heft B" vom 1. Februar 1898 wie folgt einbezogen:

Von oder nach	Bahnverwaltungen	bis zum Schnittpunkte I: Kilometer	I: Zuschlagsfrist Eilgut (Tage)	I: Zuschlagsfrist Frachtgut (Tage)	II: Kilometer	II: Zuschlagsfrist Eilgut (Tage)	II: Zuschlagsfrist Frachtgut (Tage)	III: Kilometer	III: Zuschlagsfrist Eilgut (Tage)	III: Zuschlagsfrist Frachtgut (Tage)
Nagy-Bocskó	U. St. E.	1 384	1¼	2½	1 409	1¼	2½	1 450	1¼	2½

Wien, am 16. Mai 1899. (1433)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr. - ungar. - schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil IV, Heft 2.

Am 1. Juni 1899 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz, Brennholz, Eisenbahnschwellen, Bau- u. Nutzholz, ferner von Borke (Rinde) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und

Wagen zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien), der königl. ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie Stationen der schweizerischen Eisenbahnen andererseits in Wirksamkeit.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der schweizerischen Nordostbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Hierdurch wird der Tarif, Theil IV, Heft 2, des österr.-ungar.-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1899, sammt den Nachträgen I—IV, ferner der Anhang sammt Nachtrag I hierzu aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch den gegenwärtigen Tarif Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 30. Juni 1899 in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 1 Krone 50 Heller = 1 Frc. 50 Cts. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 16. Mai 1899. (1434)

K. k. österr. Staatbsahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die mit Gültigkeit vom 1. Januar 1899 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1899 in Nr. 1 dieses Blattes vom 4. Januar 1899 verlautbarten Frachtsätze für die Beförderung von Wildpret als Eilgut mit Schnellzügen von Pilsen nach Paris werden mit 1. Juli 1899 ausser Kraft gesetzt.

Die an deren Stelle tretenden neuen Frachtsätze werden später kundgemacht.

Wien, am 12. Mai 1899. (1435)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig/Schima bezw. Prag.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juli 1899 tritt der Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr Aussig/Schima bezw. Prag in Kraft, durch welchen der Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig bezw. Prag vom 1. März 1894 nebst den Nachträgen I—VIII aufgehoben wird.

Insoweit durch den neuen Tarif Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 31. Juli 1899 in Kraft.

Exemplare des Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von je 1 Krone erhältlich.

Teplitz, am 23. Mai 1899. (1436)

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. gelangt für die Beförderung von lebenden Thieren, Leichen und Fahrzeugen im diesseitigen Lokalverkehre auf niederländischem Gebiete ein neuer Tarif — Theil II — zur Einführung und tritt gleichzeitig derjenige vom 1. Oktober 1892 ausser Kraft.

Amsterdam, den 17. Mai 1899. (1437)

Der Administrationsrath.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. gelangt für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im diesseitigen Lokalverkehre auf niederländischem Gebiete ein neuer Tarif — Theil II — zur Einführung und tritt gleichzeitig derjenige vom 1. Oktober 1892 ausser Kraft.

Amsterdam, den 17. Mai 1899. (1438)

Der Administrationsrath.

Rumänische Eisenbahnen.

Am 15. Mai l. J. tritt der Nachtrag I zum Theil I des Lokalgütertarifs in Kraft. Preis 20 Cts. (1439)

Antonin.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Der mit Bekanntmachung vom 18 November 1898 auf 1. Januar 1899 angekündigte österreichisch-süddeutsche Personen- und Gepäcktarif, dessen Einführungstermin mit Bekanntmachung vom 29. Dezember v. J. auf 1. Februar 1899 und mit Bekanntmachung vom 2 Februar l. J. auf 1. April verlegt wurde, gelangt erst auf 1. Juli l. J. zur Ausgabe.

Karlsruhe, den 17. Mai 1899. (1440)

Gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen, namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

Hamburg-mecklenburg-pommerscher Personenverkehr.

Im Tarif vom 1. Dezember 1897 kommt die besondere Bestimmung zu § 14 der Verkehrsordnung:

„Bei dem Uebergange aus einem Personenzuge in die niedrigere Klasse eines Schnellzuges bedarf es einer Zuschlagkarte nicht.“

am 1. Juli d. J. in Fortfall.

Diese Aenderung ist gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Schwerin, den 16. Mai 1899. (1441)

Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Hamburg-mecklenburg-pommerscher Eisenbahnverband.

Zum Personen- und Gepäcktarif vom 1. Dezember 1897 kommt der Nachtrag 2 vom 1. Juni 1899 zur Einführung. Der Nachtrag enthält Ergänzungen und Berichtigungen zu den Preistafeln, insbesondere neue Preise für „Militärfahrkarten (Dienst)“ und Frachtsätze für „Militärgepäck“.

Schwerin, den 21. Mai 1899. (1442)

Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Güterverkehr.

Am 15. Juli d. J. tritt für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen (Direktionsbezirke Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Köln, Mainz, Münster i/W. und St. Johann-Saarbrücken) einerseits und Stationen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn ein neuer Tarif in Kraft.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:

1. der Tarif für den rhein.-westfäl.-bayerisch-österr. Pers.- u. Gepäckverkehr über Aschaffenburg v. 1. 4. 96,
2. der Tarif für den bayerisch-hessischen Personenverkehr über Aschaffenburg v. 1. 4. 92 nebst Nachträgen,
3. aus dem Tarif für den österr.-süddeutschen Personenverkehr, g. v. 1.7.96 nebst Nachträgen, die Tarifsätze für den Verkehr nach oder von Bingen, Darmstadt, Frankfurt Ostbhf., Hanau und Mainz,
4. der Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der königl. bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Eisenb.-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Essen, Halle, Hannover, Kattowitz, Köln, Königsberg, Magdeburg, Münster, Posen, Stettin, der Eisenberg-Crossener, Eisern-Siegener und Lübeck-Büchener Eisenbahn andererseits vom 1. April 1897 bezüglich der Bestimmungen und Entfernungen für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen mit Personenzügen im Verkehr zwischen Stationen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Köln und Münster andererseits.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Näheres ist auf den betheiligten Fahrkartenausgabestellen zu erfahren.

Köln, den 20. Mai 1899. (1443)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten übrigen Verwaltungen.

5. Generalversammlungen.

Die 29. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf

Donnerstag, den 22. Juni d. J., 12 Uhr Mittags,

in das Dienstgebäude der königlichen Eisenbahnbetriebsinspektion 2 in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1. April 1898/99.
2. Bericht des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz.
3. Neuwahl für zwei ausscheidende Mitglieder des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 20. Mai 1899. (1444)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens des Aufsichtsraths der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

6. Verdingungen.

Die zum Bau des Uhrthurmes am neuen Empfangsgebäude erforderlichen Eisenkonstruktionen sollen öffentlich vergeben werden.

Versiegelte Angebote mit der Aufschrift:

„Angebot von Eisenkonstruktionen für den Thurm des Empfangsgebäudes“

sind bis Montag, den 5. Juni d. J., Mittags 12 Uhr, dem Neubaubüreau auf Hauptbahnhof Danzig einzureichen,

woselbst die Zeichnungen einzusehen und Angebotsformulare nebst Bedingungen gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 *M.* bezogen werden können.
Danzig, den 24. Mai 1899. (1445)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.
Die Lieferung nachstehender Materialien und Ausstattungsgegenstände ist zu vergeben:

1. rohe und blanke Muttern, blanke Schrauben, Oeldeckel- und Verkleidungsschrauben, rohe Unterlegscheiben, Schliessen,
2. Scheibenfedern für Lokomotiven, gusseiserne Haltetafeln, emaillirte Kontrolnummer-Tafeln, Schlagloth, Steinschlägerbrillen,
3. verschiedene Schaufeln, Kohlenlöffel, Kothkratzen, eiserne Rechen,
4. Beisszangen, Bohrwinden, Schienennagelzieher,
5. Sackkarren, Feilkloben, Schnitzmesser, Feuerhaken, Dochtscheeren, Bügelsägen, Steinkrellen, Wagenschlüssel,
6. verschiedene Beschlagtheile aus Rothguss für Personenwagen,
7. verschiedene Rothguss- und Messingtheile, Gashahnschlüssel, Schraubösen, Nägel mit Messingköpfen, Messingösen für Güterdecken, messingene Oelhähne,
8. Laternen und Lampen, Lampentüllen,
9. Klempnerwaaren aus Weiss- und Zinkblech,
10. Leinölfirniss, Terpentinöl, Putzöl, Talg, Spiritus,
11. Sprossenleitern, Schlotleitern, Hackstöcke,
12. buchene Holzkohlen.

Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen sind unter genauer Angabe des Lieferungsgegenstandes gegen Einsendung von
25 ₰ für jede Bedarfsnachweisung und
25 „ für ein Exemplar der zugehörigen allgemeinen Bedingungen
von der
königlichen Generaldirektion, Werkstättenbüreau
in Dresden-A., Strehlenerstr. Nr. 1 zu erlangen.
Der Betrag ist mittelst Postanweisung unter Hinzurechnung von 5 ₰ Bestellgeld einzusenden.
Die Zusendung der Bedingungen und Zeichnungen erfolgt auf Kosten des Empfängers.
Die Lieferungsangebote sind spätestens bis
9. Juni 1899
an das genannte Werkstättenbüreau postfrei einzureichen.
Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter im Dienstgebäude der königlichen Generaldirektion in Dresden-A., Wienerstrasse Nr. 4,
am 10. Juni 1899, Vormittags 10 Uhr.
Die Bewerber bleiben bis zum 15. Juli 1899 an ihre Gebote gebunden.
Dresden, am 24. Mai 1899. (1446)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.
von Kirchbach.

Verdingung von 20 160 Stück Gummischläuchen zur Dampfheizung in 9 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 10. Juni 1899, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.** Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 *M.* baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 8. Juli 1899.
Berlin, den 20. Mai 1899. (1447)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.
Ausgeschrieben wird die Lieferung von 1 426 000 kg Petroleum und zwar:
632 000 kg amerikanisches,
794 000 „ russisches;
780 000 kg Mineralschmieröl und zwar:
530 000 kg Winteröl,
200 000 „ Sommeröl,
50 000 „ Cylinderöl;
560 000 kg Rüböl und zwar:
300 000 kg raffinirtes,
260 000 „ rohes.
Lieferungsbedingungen, die zu den Angeboten zu benutzenden Vordrucke und die Uebersicht der ungefähr monatlich zu liefernden Mengen Petroleum sind gegen Einsendung von
50 ₰ für ein Stück Bedingungen nebst Angebotsbogen
von der königlichen Generaldirektion, Werkstättenbüreau in Dresden-A., Strehlenerstrasse Nr. 1 zu erlangen.
Der Betrag ist mittelst Postanweisung unter Hinzurechnung von 5 ₰ Bestellgeld einzusenden.
Die Zusendung der Bedingungen etc. erfolgt auf Kosten des Empfängers.
Die Lieferungsangebote sind mit der Aufschrift
„Angebot auf Petroleum, Mineralschmieröl usw."
spätestens bis
3. Juni 1899
an das genannte Werkstättenbüreau postfrei einzureichen und werden in Gegenwart der erschienenen Bewerber im Dienstgebäude der königlichen Generaldirektion in Dresden-Altstadt, Wienerstr. Nr. 4
am 5. Juni 1899, Vormittags 10 Uhr,
geöffnet und verlesen.
Die Anbieter bleiben bis zum 30. Juni 1899 an ihre Gebote gebunden, haben letztere aber als abgelehnt zu betrachten, falls bis zu dieser Zeit eine Benachrichtigung nicht erfolgt ist.
Dresden, am 24. Mai 1899. (1448)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.
von Kirchbach.

Verdingung der Lieferung von 25 000 kg Holzkohlen für die Eisenbahndirektion Köln, von 580 000 kg präparirten Holzkohlen zur Heizung der Personenwagen, von 344 000 kg rohem Rüböl, 214 000 kg gereinigtem Rüböl, für die Eisenbahndirektionen Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken und von 12 000 Stück Glühkörpern für die Eisenbahndirektion Köln.
Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, hierselbst (Zimmer 27, Erdgeschoss) eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.
Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Holzkohlen usw." versehen bis 15. Juni 1899, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.
Ende der Zuschlagsfrist für rohes und gereinigtes Rüböl bis 30. Juni, für die übrigen Materialien bis 13. Juli 1899, Nachmittags 6 Uhr.
Köln, den 23. Mai 1899. (1449)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Angebote auf den Ankauf alter, in den Werkstätteninspektionen Berlin 1 am Markgrafendamm, Berlin 2 (Ostbahnhof), Maschineninspektion 5 (Lehrter Bahnhof), Werkstätteninspektionen Grunewald, Potsdam, Tempelhof, Frankfurt a/Oder und Guben lagernden Werkstattsmaterialien sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift an das Rechnungsbüreau, Berlin W, Schöneberger Ufer 1—4, bis Mittwoch, den 7. Juni 1899, Vormittags 11 Uhr, einzureichen.
Bedingungen und Angebotbogen daselbst einzusehen oder zu beziehen vom Centralbüreau, Zimmer 416, gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 *M.* baar (Briefmarken ausgeschlossen).
Wer den Ankauf dieser Altmaterialien nur für einzelne Werkstätteninspektionen beabsichtigt, hat 20 ₰ für die Bedingungen und je 10 ₰ für den Angebotbogen der einzelnen Inspektionen zu entrichten.
Zuschlagsfrist bis 28. Juni 1899.
Berlin, den 22. Mai 1899. (1450)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf einer Centesimalwaage.

Verkauf einer Centesimalwaage.
Centesimalwaage auf Station Ebeleben Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn bis zum Gewichte von 12 000 kg wiegend ist zu verkaufen. Für Kleinbahnen bezw. Privatanschlussgleise geeignet. Näheres zu erfragen bei der Betriebsabtheilung „Thüringen" in Weimar, an welche ebenfalls hierauf bezgl. Angebote zu richten sind. (1451)

9. Offene Stellen.

Im Eisenbahn-Kontrol- und Tarifwesen erfahrener Beamter zum baldigen Eintritt gesucht. Meldungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften an
Direktion (1452)
der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft in Dortmund.

Eisenbahn-Ingenieure
in Vorarbeiten und Bauausführungen erfahren, für voraussichtlich dauernde Beschäftigung, werden gesucht.
Meldungen unter Beifügung von Zeugnissabschriften u. Lebenslauf, mit Angabe der Gehaltsansprüche sind zu richten an (1453)
Die Direktion
der süddeutschen Eisenbahngesellschaft zu Darmstadt.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 40. | 31. Mai 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Bemerkungen über neuere Lokomotivformen und Fahrtbeschleunigung.

Wir haben bereits früher Gelegenheit genommen (s. Nr. 1 S. 1 u. ff. d. Ztg.), der erfreulichen Regsamkeit und Vielseitigkeit zu gedenken, welche auf dem Gebiete des Lokomotivbaues sich neuerdings geltend macht. Mit Recht behauptet daher Demoulin in einem Aufsatze über die zukünftige Entwickelung der Lokomotive*), dass dieselbe gegenwärtig in fast allen Ländern interessanten Neuerungen unterliege, zu dem Zwecke, die absolute wie die relative, d. h. auf die Gewichtseinheit bezogene Leistung und die Gangsicherheit zu vermehren. Zwar sind, wie Demoulin weiter ausführt, für die Lösung der Aufgabe hindernde Schranken gezogen durch die Tragfähigkeit des Oberbaues und der Kunstbauten, durch die Gleiskrümmungen und das Profil der grössten zulässigen Ausladung, durch die Länge der Drehscheiben und andere Umstände. Man muss aber die neuerdings erzielten Erfolge sich vergegenwärtigen, um zu der Ueberzeugung zu kommen, dass trotz der enggezogenen Grenzen noch erhebliche Vervollkommnungen möglich sind. Je mehr aber die Abmessungen der Haupttheile der Lokomotive sich den gegebenen Grenzen thatsächlich nähern, desto geringer wird die Zahl der Lokomotivtypen werden, die den Ansprüchen der Gegenwart und Zukunft zu genügen imstande sind. Wenn beispielsweise bei den Lokomotiven mit zwei gekuppelten Achsen die Maasse der Feuerkiste einen bestimmten Werth erreichen, gibt es nicht mehr als eine oder zwei Möglichkeiten der Anordnung der Feuerkiste und Achsen; wenn ferner der Durchmesser der Cylinder über ein gewisses Maass hinaus wächst, so können dieselben nicht mehr, wie es gegenwärtig vielfach geschieht, zwischen den Langträgern angeordnet werden, die Verwendung innenliegender Cylinder scheidet also aus.

*) Siehe: „Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer." Juni 1898.

Man muss die Bestrebungen, welche darauf abzielen, die absolute Leistung zu erhöhen, unterscheiden von denjenigen, welche eine Steigerung der relativen Leistung bezwecken. Im ersteren Falle, wo also das Gewicht der Maschine in gleichem Maasse wie die Leistung wächst, kann man zwar bei gegebenen Geschwindigkeiten grössere Lasten schleppen, nicht aber zu einer Geschwindigkeitsvermehrung gelangen, die nur durch Erhöhung der relativen Leistung, also durch Verminderung des Gewichtes bei mindestens gleichbleibender Leistung zu erreichen ist. Beiden Zwecken dient man durch verbesserte Ausnutzung der entwickelten Wärme. Vergrösserte Abmessungen der Kessel und Cylinder sind zur Erhöhung der absoluten Leistungsfähigkeit geeignet. Es ist nun zwar nicht schwer, den Cylindern einen Zuwachs an Länge und Durchmesser zu geben, aber minder leicht ist eine entsprechende Steigerung der Kesselmaasse.

Wenn die Feuerkiste mit Mantel zwischen den Langträgern liegt, so beschränkt sich deren Breitenmaass auf etwa 1,23 m. Da man den Rost nicht beliebig verlängern kann, sondern im Hinblick auf eine möglichst bequeme Beschickung und vollkommene Unterhaltung des Feuers dessen Längenmaass auf etwa 2,80 m einschränken muss, so ergibt sich eine unter den obwaltenden Umständen grösstmögliche Rostfläche von etwa 39 m, dieselbe reicht zwar aus, um mit gewöhnlichem Brennstoff den durch das jetzige Gewicht der Züge und deren Geschwindigkeit gestellten Anforderungen zu genügen, nicht aber zur Befriedigung höherer Ansprüche, die schon jetzt mehr oder weniger deutlich auftreten.

Zur Erzielung einer grösseren Rostfläche steht nach Demoulin allein das Mittel der Verbreiterung zur Verfügung, die nur ausführbar ist wenn man den Rost über den Langträgern

oder über den Rädern anordnet. Namentlich die letztere Stellung ist wirksam, weil sie die Verbreiterung des Rostes bis zu der durch das Profil der zulässigen Ausladung gegebenen Grenze gestattet. Diese Anordnung ist nicht neu, sondern in Frankreich und Belgien wie in Amerika schon früher angewendet.

In den Vereinigten Staaten hat man es auf diese Weise bis zu 8 qm Rostfläche für gewisse besonders starke Lokomotiven mit Anthrazitfeuerung gebracht. Man muss aber in Betracht ziehen, dass bei solcher Lage des Rostes die Feuerkiste nur eine verhältnissmässig geringe Höhe erhalten kann, wenn man nicht dem Kessel eine für die Gangsicherheit ungünstig hohe Lage geben will. Da nun minderwerthige Brennstoffe einen hohen Verbrennungsraum erfordern, muss man bei der beschriebenen Anordnung der Roste mit gutem Brennstoffe rechnen, wenn man das erstrebte Ziel nicht aufgeben will.

Diese Erwägungen führen Demoulin zu drei Typen der zukünftigen zwei-, drei- und vierfach gekuppelten Lokomotiven (s. untenstehende Skizze a, b und c). Die zweifach gekuppelte mit 65 bis 68 t Dienstgewicht soll auf Linien mit mittleren Neigungsverhältnissen einen Zug von 400 t mit einer durchschnittlichen Stundengeschwindigkeit von 75 bis 80 km ziehen. Maschinen dieses Typs dürften die Grenze des bei zweifacher Kuppelung Erreichbaren darstellen. Dieselben werden voraussichtlich nach dem Vorbilde einiger amerikanischen Bahnen auch in Europa steigende Gunst gewinnen mit der stetigen Zunahme der Last der Schnellzüge bei unverminderter oder wachsender Geschwindigkeit. Die enggestellten Treibräder von 2,20 m und mehr Durchmesser gewähren für die Inanspruchnahme der Kuppelstangen Vortheile und sichern in Gemeinschaft mit dem vorderen Drehgestell einen ruhigen Gang.

Skizze a. Skizze b. Skizze c.

Bei den nicht ganz unbekannten Typen b und c dürfen die Durchmesser der Treibräder nicht über 1,75 m hinauswachsen, wenn die Höhenlage der Achse des cylindrischen Kesseltheiles über Schienenoberkante nicht mehr als 2,80 m betragen, also innerhalb zulässiger Grenzen bleiben soll. Unter diesen Voraussetzungen stehen der Ausbildung dieser Typen Schwierigkeiten nicht entgegen.

Demoulin meint, diese Lokomotiven mit verbreiterter Feuerkiste seien dasjenige, was wir ohne grundsätzliche Abweichung von der klassischen Bauart äussersten Falls erreichen können, stellt indessen in Aussicht, demnächst darzulegen, wie man zu Lokomotiven mit einer Leistungsfähigkeit von 2 500 indizirten Pferdestärken gelangen könne.

Inzwischen bringt dasselbe Bulletin im Augustheft von 1898 eine Abhandlung des Ingenieurs Thuile in Alexandria, in welcher der Vorschlag zu einer Schnellzuglokomotive für 120 km Geschwindigkeit gemacht wird, die von der üblichen Form solcher Maschinen wesentlich abweicht und daher, obwohl unseres Wissens bisher noch unausgeführt, einer kurzen Besprechung wohl werth ist.

Schon 1889, so lässt sich Thuile aus, ist von Bandérali der Ueberzeugung Ausdruck gegeben worden, dass in einer Zeit, wo die von denselben Eisenbahnzügen durchlaufenen Strecken in stetem Wachsen begriffen seien, wo die weit verzweigten Eisenbahnnetze beider Kontinente dem Reisenden vielseitig Gelegenheit bieten, von einem Ende der Welt zum anderen zu gelangen, die Vermehrung der Fahrgeschwindigkeit in den Vordergrund des Interesses getreten sei.

Die Vortheile der vermehrten Geschwindigkeit bestehen für die Reisenden in der Abkürzung der auf die Fahrt zu verwendenden Zeit, wodurch ein Gewinn zur Erledigung von Geschäften entsteht, unter Umständen eine Verminderung der Reisekosten sowie der körperlichen Anstrengung, schliesslich die Möglichkeit, Reisen zu unternehmen, auf welche man bei weniger beschleunigter Verkehrsgelegenheit hätte verzichten müssen.

Für den Güterverkehr liegt der Nutzen vermehrter Geschwindigkeit in der Möglichkeit leicht verderbliche Güter auf grössere Entfernungen oder in kürzerer Zeit zu befördern, Absatz auch an entfernteren Verbrauchsorten zu finden, zum grossen Nutzen für den Erzeuger und Verbraucher, den Bestand an Rohmaterialien der grossen Industrien zu vermindern, die unter unvorhergesehenen Umständen sich an eine grössere Anzahl von Lieferanten wenden und in kürzerer Zeit bedient werden können.

Endlich haben auch die Eisenbahnverwaltungen von vermehrter Geschwindigkeit den Vortheil, dass die Aufnahmefähigkeit der Strecken gesteigert wird. Man könnte sogar die Frage stellen, ob es nicht unter Umständen, vom Standpunkt der Kosten, der Sicherheit wie der Interessen des Publikums aus betrachtet, vorzuziehen wäre, auf einer stark besetzten Strecke die Geschwindigkeit zu vermehren, anstatt neue Gleise zu bauen. Die mittlere Fahrgeschwindigkeit, d. h. die nach Abzug für Aufenthalte, Bremsen und Anfahren sich ergebende, betrug 1854 bis 1875 für die französische Nord-, Ost- und Westbahn höchstens 63 km, 1883 für die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 73 km und 1893 für die Nordbahn 82 km. Diese Geschwindigkeit beträgt heute in Deutschland 83 km, in England 86 km, in Amerika 89 km. Frankreich steht also an vierter Stelle.

Die Frage ist nun, ob es angeht, diese Geschwindigkeit wesentlich zu steigern. Das hängt hauptsächlich von zwei Umständen ab, der Gangsicherheit und der Leistung der Lokomotiven. Was die Gangsicherheit anbetrifft, so kann man mit Recht von dem Zustande der Gleise und des rollenden Materials behaupten, dass es weit weniger abenteuerlich ist, heutzutage mit 120 km zu fahren, als auf den alten unverlaschten Gleisen mit 40 km. Die mit grösseren Geschwindigkeiten in letzter Zeit gemachten Erfahrungen haben gezeigt, dass die Stabilität moderner Lokomotiven mit Drehgestellen auch bei 150 km Stundengeschwindigkeit nichts zu wünschen übrig lässt.

Die Versuchslokomotive der Südbahngesellschaft (Frankreich) fuhr mit 138 km, die Ostbahnlokomotive zeigte bei einer grössten Geschwindigkeit von 144 km eine bemerkenswerthe Sicherheit des Ganges.

Der Generalinspekteur Worms de Romilly fasste seine diesbezüglichen Beobachtungen dahin zusammen:

Die bei geringen Geschwindigkeiten stets sicher gehende Lokomotive büsst diese Eigenschaft in gewissem Maasse ein, wenn die Geschwindigkeit über 80 bis 90 km hinausgeht, und gewinnt dieselbe wieder bei mehr als 110 km. Der Einfluss der wechselweise sich bewegenden Theile der Maschine erzeugt bis zu einer gewissen Geschwindigkeitsgrenze wachsende seitliche Verschiebungen der Lokomotive, die bei weiterer Beschleunigung

der Fahrt abnehmen müssen, weil es an der zur vollen Ausbildung nöthigen Zeit fehlt. Es hat bereits ein Wechsel der ursächlichen Bewegungen stattgefunden, bevor die Folgeerscheinung zur vollen Entwickelung kommen konnte. Aehnlich verhält es sich mit dem durch die Unebenheiten der Bahn erzeugten Spiel der Tragfedern. Bei geringerer Geschwindigkeit übertragen sich die Ungleichheiten der Bahn in erheblichem Maasse auf die Lokomotive; bei grösseren Geschwindigkeiten fehlt es den Tragfedern an Zeit beim Ueberfahren eines tiefer liegenden Punktes der Schienenlauffläche in der Spannung nachzulassen.

Die aus der übertriebenen Ausbildung der Schwunggewichte an den Treibrädern entstehende Entgleisungsgefahr für Schnellzüge ist nicht mehr zu befürchten, weil man längst erkannt hat, dass zu schwere Schwunggewichte ohne Nutzen, im Gegentheil gefährlich sind. Aber eine andere Entgleisungsgefahr erwächst den Schnellzügen aus der Möglichkeit des Umkippens der Schiene oder der Verschiebung des Gleises. Das Umkippen ist bei den gegenwärtig getroffenen Vorkehrungen zur sicheren Befestigung der Schienen gleichfalls nicht zu befürchten. Gegen die seitliche Verschiebung schützt die Reibung der Schwellenunterfläche auf dem Bettungsmaterial, sofern die Last der Vorderachse nicht unter rund 8 t sinkt. Da die Reibung an genannter Stelle etwa 60 % dieser Last beträgt, so ist die zur Verschiebung des Gleises erforderliche seitliche Kraft, namentlich wenn man ihr noch die zur gleichzeitigen Verbiegung des Gestänges nöthige zurechnet, eine so grosse, wie sie die Maschine auch unter ungünstigsten Umständen nicht ausüben wird. Durch Längs- und Querausgleichshebel kann man erreichen, dass die Belastung der Vorderachse nicht unter den angegebenen Werth sinkt. Besonders günstig wirken aber in dieser Hinsicht die Maschinen mit Drehgestellen, weshalb dieselben auch für schnellfahrende Züge mit Recht bevorzugt werden.

Bezüglich des Oberbaues kann man für Achslasten von 14 t bei Geschwindigkeiten von 90 km sich mit 33 kg/m-Schienen und 80 cm Schwellenabstand begnügen, oder mit 35 kg/m-Schienen und 90 cm Schwellenabstand. Für die 14 t übersteigenden Achslasten und grössere Geschwindigkeiten wird man zu 40 kg/m-Schienen, unter Umständen zu noch schwereren übergehen müssen. Englische Ingenieure halten eine 42 kg/m-Schiene bei entsprechender Schwellentheilung für ausreichend, um in graden oder schwach gekrümmten Strecken Geschwindigkeiten von 160 km anzuwenden.

In Frankreich ist übrigens eine Geschwindigkeit von 120 km bereits durch ministerielle Verfügung vom 30. Juli 1853 zugelassen und seit jenem Zeitpunkte auch auf gewissen günstigen Strecken erreicht worden, ohne dass daraus jemals ein Unfall entstanden wäre. Der Sonderzug, mit welchem Napoleon III. nach der Schlacht bei Solferino im Jahre 1859 nach Paris eilte, hatte eine mittlere Geschwindigkeit von 90 km, bestand allerdings nur aus drei oder vier Wagen und hatte ein Gewicht von nur 80 bis 90 t.

Besonders bemerkenswerth ist es, dass solche Geschwindigkeiten auf Gleisen mit eisernen 6 m langen Schienen von 30 kg/m Gewicht bei höchst mangelhafter Verlaschung und Verwendung von Schwellen mit starker Waldkante und bei ganz mittelmässigem Bettungsmaterial verwirklicht worden sind.

Heutzutage sind die Schienen aus Stahl 12 m lang und 45 kg/m schwer. Die Stösse, als schwebende mit thunlichst geringem Schwellenabstand hergestellt, sind zuverlässig verlascht. Die enger gelegten und besser bearbeiteten Mittelschwellen bieten eine grössere Auflagerfläche auf dem sorgfältiger ausgewählten Bettungsmaterial. Vor 40 Jahren gab es weder Blockeinrichtungen, noch Weichenverriegelungen, noch ein Zwangsverhältniss zwischen Weichen- und Signalstellung, noch durchgehende Bremsen. Die Lokomotiven hatten weniger Stützpunkte zur Lastübertragung auf das Gleis, weniger Anschmiegungsfähigkeit als die gegenwärtigen, und das rollende Material hatte bei geringerer Achsenentfernung eine erheblich geringere Gangsicherheit als heute.

Trotz der einschneidenden Verbesserungen im Bau der Gleise und Betriebsmittel ist die durch obengenannte Verfügung festgesetzte Höchstgeschwindigkeit beibehalten worden. Die damals als zulässig erachtete Grenze von 120 km muss als gegenwärtig nicht mehr zeitgemäss bezeichnet werden.

Bei der Frage der Geschwindigkeitsvermehrung scheidet nach vorstehendem die Rücksicht auf Widerstandsfähigkeit des Oberbaues und Gangsicherheit der Maschinen als unbedingt gewährleistet aus. Es kann sich nur um die Leistungsfähigkeit der Maschinen handeln.

Wenn wir heute nicht überall Schnellzüge mit 120 km Geschwindigkeit fahren, so geschieht es, weil die heutigen Lokomotiven nicht stark genug sind, um die ihnen anvertrauten schweren Züge mit solcher Geschwindigkeit ausser auf Gefällstrecken fortzuschaffen. Man wird nicht behaupten können, dass es gefährlicher ist, einen Zug mit 120 km auf der Waagerechten oder in Steigungen zu bewegen, als im Gefälle. Mit dem Augenblick also, wo eine Maschine gebaut sein wird, welche eine mittlere Streckengeschwindigkeit von 120 km überall zu leisten vermag, wird auch die Frage der beschleunigten Beförderung der Schnellzüge gelöst sein.

Es herrscht vielfach die Ansicht, dass eine wesentliche Steigerung der von der Rostfläche abhängigen Leistungsfähigkeit der Lokomotive nicht angängig sei, weil die Breite des Rostes durch die Räder, dessen Länge durch die Rücksicht auf bequeme Unterhaltung des Feuers begrenzt sei. Aber selbst, wenn eine Vergrösserung der Rostfläche ausführbar wäre, könnte man in gleichem Verhältnisse die Heizfläche vermehren, also den Durchmesser des Kessels?

Dass von der Heilmannlokomotive voraussichtlich die gewünschte Lösung nicht zu erwarten ist, haben wir mehrfach erwähnt. Bei 1 350 an den Dampfkolben indizirten Pferdestärken hat man am Zughaken bei 100 km Geschwindigkeit auf der Waagerechten rund 530 PS festgestellt, also einen Wirkungsgrad von 0,39 erreicht. Bei den 1895 erbauten Verbundmaschinen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ist bei 1 000 an den Kolben angezeigten Pferdestärken am Zughaken eine Leistung von 520 PS festgestellt worden, was den wesentlich höheren Wirkungsgrad 0,52 ergibt. Dabei hat die Heilmannlokomotive ein Dienstgewicht von 170, die genannte Verbundmaschine ein solches von 50 t. Die erstere hat also bei gleicher absoluter Leistung mehr als das $2^1/_2$ fache Gewicht und kostet mehr als den dreifachen Preis der letzteren. Die in gewissem Maasse vorhandenen Vortheile der ersteren bezüglich der Verminderung der störenden Bewegungen vermögen so bedeutende Nachtheile nicht aufzuheben.

Wie wenig Akkumulatoren bei dem heutigen Stande ihrer Herstellung für den vorliegenden Zweck zu erreichen sein würde, ist bekannt.

Thuile stellt sich daher die Aufgabe, der Dampflokomotive einen grösseren Rost und eine entsprechend grössere Heizfläche sowie eine Leistungsfähigkeit von 2 100 PS zu geben, die ausreichen würde, um einen Schnellzug mittlerer Zusammensetzung auch auf Steigungen bis 1 : 200 mit 120 km Stundengeschwindigkeit zu befördern.

Während Demoulin seine zu ähnlichem Ergebnisse gelangenden Gedanken vorläufig in allgemeinen Umrissen zum Ausdruck bringt, tritt Thuile mit einem eingehender durchgearbeiteten Entwurfe auf, dessen eigenartige Gestaltung in den nachfolgenden bildlichen Darstellungen d bis h ersichtlich gemacht und wie folgt begründet wird:

Die Feuerkiste, welche als die eigentliche Kraftquelle der Lokomotive aufzufassen ist, kann auch über den Rädern angeordnet, wenn man die mindestens nöthige Dicke der seitlichen Wasserschichten in Rechnung zieht, höchstens auf 2,40 m Breite gebracht werden, die Länge beträgt 3,40 m. Die Kiste enthält zwei Feuerschirme, die mit Wasser gefüllt die unmittelbare Heizfläche vergrössern und verhindern, dass die heissen Gase ohne weiteres in das Siederöhrennetz eintreten. Es wird also damit eine zweckmässige Vertheilung der Gase auf beide Lang-

kessel erzielt. Der untere Feuerschirm (System Ten-Brinck) ist der Mischung der auf den verschiedenen Rosttheilen entstehenden Feuergase und deren vollkommener Verbrennung besonders günstig.

Die Feuerkiste enthält demnach bei 1,50 bis 1,72 m Höhe eine recht ansehnliche direkte Heizfläche von ungefähr 40 qm. Zwei an der Rückseite der Kiste angebrachte ovale Heizthüren sollen die gleichzeitige Beschäftigung zweier Heizer ermöglichen.

Die Dampfspannung im Kessel ist zu 12 kg angenommen. Da bekanntlich eine verhältnissmässig geringe Steigerung der Wärme des Kesselwassers eine erhebliche Zunahme der Spannung zur Folge hat, so hat man allen Anlass, den Kesseldruck so weit zu vermehren, als konstruktive Rücksichten und der Umstand zulassen, dass der Dampf in der Maschine eine weniger wirthschaftliche Ausnutzung bei zu hoher Spannung erfährt. Ein Kesseldruck von 12 kg ist bei Lokomotiven mit einfacher Expansion üblich, während man neuerdings bei Verbundmaschinen bis 15 kg gegangen ist.

Skizze d. Längsansicht.

Skizze e. Längsschnitt.

Der Rost erhält bei 2,40 m Breite und Länge 5,76 qm Fläche.

Der einzige Langkessel der gewöhnlichen Lokomotiven ist hier in vier Theile aufgelöst. Das ist durch die Anwendung hoher Treibräder von 3 m Durchmesser möglich geworden, die zugleich für die Entwickelung der erhöhten Geschwindigkeit günstig sind.

Der untere und mittlere Kessel, mit Siederöhren versehen, haben je 1,05 m Durchmesser; die beiden oberen von je 0,80 m Durchmesser sollen theils als Dampfbehälter dienen. Alle vier Kessel sind unter einander durch weite Hälse in Verbindung gebracht. Jeder der beiden oberen Kessel hat einen Dampfdom, von denen der eine zur Dampfentnahme für die elektrischen Maschinen dient. Die mittlere Länge der Kessel ist gleich 5,02 m.

An Siederöhren enthalten der untere und mittlere Kessel je 166 mit 55 m/m äusserem Durchmesser und 15 m/m lichtem Abstande. Die Heizfläche der Röhren ist daher 287,83 qm, so dass unter Zurechnung der in der Feuerkiste vorhandenen Fläche von 40 qm eine Gesammtheizfläche von 327,83 qm entsteht. Da bei 2000 PS die Menge des stündlich zu verdampfenden Wassers 18000 bis 20000 kg beträgt, so kommt auf das Quadratmeter Heizfläche eine Wasserverdampfung von etwa 60 kg.

Man muss zugeben, dass für eine Rostfläche von 5,76 qm die Heizfläche von 327,83 qm verhältnissmässig klein erscheint. Man wird aber ohne weiteres den Durchmesser der Siederöhren wegen der damit verbundenen Vermehrung des Widerstandes für den Durchzug der Gase nicht vermindern können. Man würde der Verbrennung Eintrag thun, ohne die Verdampfung zu fördern. Die Erfahrung muss lehren, welches der vortheilhafteste Durchmesser für die Röhren bei so grosser Länge und so bedeutender Rostfläche ist. Auch wird man, falls das Bedürfniss einer grösseren indirekten Heizfläche sich geltend machen sollte, anstatt der gewöhnlichen Röhren andere (System Serve?) anwenden und damit die gesammte Heizfläche auf 400 qm bringen können. Man muss auch in Betracht ziehen,

dass das Verhältniss der direkten zur indirekten Heizfläche ein weit günstigeres ist, als bei den gewöhnlichen Lokomotiven. Nach der in seiner Abhandlung über Schnellzuglokomotiven niedergelegten Ansicht des Ingenieurs Mussat sind die Hauptfaktoren bei der Verdampfung mittelst Siederöhren deren Länge einerseits und die in der Zeiteinheit beim Eintritt in die Röhren verfügbare Wärmemenge andererseits. Die grösste Wassermenge in den Kesseln ist gleich 12,6 cbm, der vom Dampf eingenommene Raum erreicht 6 cbm. Die Annahme zweier Röhrenkessel hat auch zur Anordnung zweier Rauchkammern geführt, wodurch auch für den unteren Kessel trotz seiner ungünstigen Lage ein ausreichender Zug durch die Siederöhren gesichert erscheint. Die Rauchkammer für den mittleren Kessel hat 0,75, die für den unteren 1,50 m Länge.

Die mit einfacher Expansion arbeitende Maschine hat zwei aussenliegende Cylinder von 60 cm Durchmesser und 80 cm Kolbenhub und wirkt auf die hintere Treibachse.

Der Rahmen besteht aus zwei Trägern von Stahlblech, welche mittelst acht gewöhnlicher Querträger, drei Querverbindungen zwischen den Kesseln und zwei Kopfstücken unter einander verbunden sind. Die Treibräder sind ausserdem durch besondere Längsträger gefasst, die mit den genannten Querverbindungen sicher verbunden sind. Der gesammte Rahmen erhält auf diese Weise eine grosse Steifigkeit und ruht ausser auf den beiden Treibachsen noch auf einem dreiachsigen Drehgestell vorne und einem vierachsigen hinten. Von dem Gesammtdienstgewicht (119 t) entfallen je 16 auf jede Treibachse, je 11 auf jede vordere und je 13,5 auf jede hintere Drehgestellachse. Längs- und Querbalanciers sichern eine gute Lastvertheilung auch auf unebener Bahn.

Den Treibrädern ist ein Durchmesser von 3 m gegeben worden, um trotz der beschleunigten Fahrt die Kolbengeschwindigkeit mit Rücksicht auf eine günstige Dampfvertheilung nicht übermässig steigern zu müssen. Die Vergrösserung des Treibraddurchmessers muss aber mit einer Vermehrung der Leistung der Lokomotive Hand in Hand gehen, wenn man ohne Verminderung des Zuggewichtes grössere Geschwindigkeiten erzielen will. Die 1889 ausgestellte Lokomotive mit Treibrädern von 3 m Durchmesser hat deshalb keinen Erfolg gehabt, weil die Zugkraft ungenügend war.

Skizze f. Grundriss des Rahmens.

Das vordere und hintere Drehgestell haben bei 1 m Raddurchmesser neben der Drehbarkeit um den senkrechten Zapfen auch noch die Fähigkeit, seitliche Bewegungen von einigen Centimetern zuzulassen, die durch Federn oder geneigte Ebenen begrenzt werden. Will man von diesem seitlichen Spielraum absehen, so wird man die Spurkränze an den Treibrädern aufgeben und diese behufs sicherer Auflagerung auf den Schienen in Krümmungen bis zu 300 m Halbmesser mit etwa 20 cm breiten Bandagen versehen müssen. Irgend welche Missstände können aus dieser Anordnung nicht entstehen, weil die Lokomotive durch die mit etwa 87 t belasteten 14 Räder der Drehgestelle sicher geführt wird.

Skizze g. Querschnitt durch die Feuerkiste.

Skizze h. Querschnitt durch die Langkessel.

Das Führerhäuschen befindet sich abweichend von der üblichen Anordnung vorne auf der Maschine, wodurch die Uebersicht über die Gleise und Signale wesentlich erleichtert wird. An der Rückseite des Kessels ist ein einfaches Schutzdach für

zwei Heizer angebracht. In dem Führerhäuschen sind alle für die Führung der Maschine nöthigen Vorrichtungen enthalten.

Ueber der Lokomotive sind in ganzer Länge derselben Blechcylinder angebracht, welche im Querschnitt mehrere konzentrische, mit Doppelwandung versehene Abtheilungen aufweisen, die, mit ähnlichen Röhren über den Wagen verbunden, theils zur Lüftung, theils nach Bedarf zur Heizung der Wagen dienen sollen. Die Cylinder auf der Maschine haben vorne eine trichterförmige Mündung, in welche die während der Fahrt getroffenen Luftschichten mit grossem Druck eintreten, wodurch eine für die Lüftung jedenfalls ausreichende Saugwirkung auf die Innenräume der Wagen ausgeübt wird. Die Heizung soll durch den Auspuffdampf der Maschine nach Bedarf erfolgen. Nach Ausnutzung der Wärme nimmt der Tender das Kondensationswasser auf.

Auf dem Vordertheil der Maschine treiben zwei gewöhnliche Verbundmaschinen eine Dynamomaschine zur Gewinnung der für die Beleuchtung der Wagen und die Bewegung der grossen Fensterrahmen nöthigen elektrischen Energie.

Die Lokomotive wird ein Gesammtgewicht von 119 t haben, der Tender, bei einer Aufnahmefähigkeit für 20 cbm Wasser und 8 t Kohlen und einem Eigengewicht von 12 t, im ganzen 40 t wiegen, Tender und Lokomotive zusammen also 159 t.

Ursprünglich bestand die Absicht, die Achsen des vorderen Drehgestelles elektrisch mit etwa 500 PS. anzutreiben. Ein Vergleich mit den in England gebräuchlichen Schnellzuglokomotiven ergab indessen, dass das auf beiden Treibachsen ruhende Adhäsionsgewicht von 32 t ausreicht zur Erzielung der gewünschten Zugkraft. Englische Lokomotiven mit nur einer Treibachse haben ein Verhältniss der Zugkraft zum Adhäsionsgewicht $= \frac{1}{3,5}$ ergeben. Im vorliegenden Falle ist nur mit $\frac{1}{3,8}$ gerechnet.

Von Verwendung der Elektrizität für Zugzwecke ist wegen der bisher durchaus unzureichenden Erfahrungen abgesehen. Ebenso ist auf die Ausnutzung der Verbundwirkung verzichtet, weil erfahrungsmässig die Verbundmaschinen bei Geschwindigkeiten, wie solche hier beabsichtigt sind, nicht günstiger als Maschinen mit einfacher Expansion wirken.

Man hofft mit der vorbeschriebenen Lokomotive bei 200 t Zuglast ohne Mühe mittlere Streckengeschwindigkeiten von 110 bis 120 km zu erreichen, und es wäre interessant zu erfahren, ob der Entwurf zur Ausführung gekommen ist und mit welchem Erfolge.

Bromberg, im Mai 1899. Struck.

Eisenbahn und Post.

Von **Paul Dehn.**

Noch in der ersten Hälfte des ablaufenden Jahrhunderts war die Post die einzige berufsmässige Vermittlerin des gesammten Nachrichten- und Personenverkehres und eines Theils des Güterverkehres. Selbständig und auf eigenen Füssen stand sie da. Inzwischen hat sich diese Stellung der Post stark verschoben. Die Post hat, als Beförderungsanstalt betrachtet, ihre Selbständigkeit verloren, sie hat den eigenen Zugdienst überall da aufgegeben, wo als billigeres und schnelleres Beförderungsmittel die Eisenbahn auftrat, sie hat überdies fast ihren gesammten Personenverkehr der Eisenbahn überlassen müssen, sie wurde ausserdem genöthigt, den eiligen Nachrichtenverkehr dem Telegraphen zu überlassen. Neuere Volkswirthe, wie van der Borght, betrachten demgemäss auch die Post nicht mehr als ein Verkehrsmittel wie die Eisenbahn, sondern als eine besonders organisirte Veranstaltung, welche die Benutzung aller modernen Verkehrsmittel konzentrirt, um einen bestimmten Theil des Verkehres zu bewältigen. Als Verkehrsmittel im engeren Sinne hat das Postwesen Rückschritte gemacht, als Verkehrsanstalt dagegen um so glänzendere Fortschritte und einen grösseren Aufschwung genommen wie je zuvor.

Das Verhältniss der Post zu den Eisenbahnen ist theoretisch noch nicht genügend erörtert und praktisch noch lange nicht klar gestellt worden, zunächst bei der Beförderung des Güterverkehres.

Auf Grund ihrer eigenthümlichen Organisation kann die Post den Güterverkehr, soweit es sich um kleinere Packete handelt, ungleich leichter und schneller bewältigen als die Eisenbahn und sie leistet thatsächlich Dienste, welche die Eisenbahn bei ihrer heutigen Organisation gar nicht übernehmen könnte, sie leistet diese Dienste zur vollen Befriedigung der Bevölkerung. Auch in absehbarer Zukunft wird man der Post zweckmässig diesen kleinen Verkehr überlassen müssen. Wo mit dem billigen Postpacketporto durch Zerlegung der Packete Missbrauch getrieben wird, sollte man ihm soweit möglich zu steuern versuchen. Inzwischen haben die Eisenbahnverwaltungen ermässigte Sätze für den Stückgutverkehr wie für Eilgut eintreten lassen und dadurch einer weiteren Ablenkung des Güterverkehres durch Zertheilung der Packete auf die Post vorgebeugt. Es liegt im Interesse beider Verkehrsverwaltungen wie der Bevölkerung selbst, die Grenze bei der Packetbeförderung so zu ziehen, dass beide Verwaltungen ihre höchste Leistungsfähigkeit entwickeln können und dass auch auf diesem Gebiete ein erspriessliches Ineinanderarbeiten hergestellt wird.

Im übrigen hat das Eisenbahnpostgesetz für das Deutsche Reich vom 20. Dezember 1875 die Beziehungen der Post zu den Eisenbahnen geregelt. Zu Gunsten der Post wurden den Eisenbahnen, die damals meist noch Privatbahnen waren, gewisse Verpflichtungen aufgelegt. Mit jedem für den regelmässigen Beförderungsdienst der Bahn bestimmten Zuge ist auf Verlangen der Postverwaltung ein von dieser gestellter Postwagen unentgeltlich mitzugeben, u. a. auch für Beförderung von Packeten bis zum Einzelgewicht von 10 kg. Wo ein Postwagen nicht erforderlich ist, kann die Abtheilung eines Eisenbahnwagens gegen Miethszahlung oder die unentgeltliche Beförderung von Briefbeuteln, Zeitungspacketen und dergleichen durch das Zugpersonal oder durch einen mitreisenden Zugbeamten gefordert werden. Für die Beförderung eines zweiten oder dritten Postwagens ist eine für das Achskilometer zu berechnende Vergütung zu bezahlen.

Dieses Gesetz hatte anfangs nicht den gewünschten Erfolg. Wenigstens brachte Bismarck im Jahre 1878, als er die Verstaatlichung der Eisenbahnen durchzuführen gedachte, im preussischen Landtage Beschwerden über die Eisenbahnen zur Sprache, weil sie Züge, von denen der Postbetrieb abhängig war, ohne vorherige Benachrichtigung der Post plötzlich änderten, obschon nach dem Gesetz die Züge unter Mitwirkung der Postverwaltung geregelt werden sollten. Manche Privatbahnen weigerten sich ausserdem, die Post in Schnellzügen mitzunehmen. Auch verlangten sie mit Rücksicht auf ihre Haftpflicht, dass die Postbeamten beim Rangiren des Zuges die ihrer Obhut anvertrauten Postwagen verliessen. Endlich wurde auch von anderer Seite darüber Klage geführt, dass in Zeiten starken Postverkehres die Postbeamten nur mit Mühe oder gar nicht die Abfertigung auf den Stationen innerhalb der kurzen Haltezeit be-

wältigen konnten. Alle diese Beschwerden und Klagen sind inzwischen nahezu verstummt. Beiderseits hat man die Nothwendigkeit des Ineinanderarbeitens erkannt und richtet sich danach. Wo gelegentlich noch Friktionen vorkommen, entspringen sie nicht bösen Absichten oder irgend welcher Abneigung, sondern dem Diensteifer der betreffenden Beamten, der Eisenbahnbeamten wie der Postbeamten, die beflissen sind, im Interesse der Bevölkerung ihre Aufgaben so schnell und pünktlich als möglich zu erfüllen. Das thut insbesondere auch die Eisenbahnverwaltung, wenn sie gelegentlich genöthigt ist, Züge festzusetzen oder abzuändern oder Aufenthalte zu bemessen. die den Interessen der Postverwaltung nicht vollkommen entsprechen. Hierbei hat die Postverwaltung nach dem Gesetz mitzuwirken, aber sie kann naturgemäss eine entscheidende Stimme nicht haben.

Bismarck beklagte auch vor 20 Jahren, dass in vielen Fällen die Postverwaltung sich vergebens bemühte, entsprechende Räumlichkeiten für ihren Dienst in den Bahnhöfen eingebaut zu bekommen. Auch diese Klage ist seither gegenstandslos geworden, auch in dieser Hinsicht wissen sich beide Verwaltungen zu vertragen. Bezeichnend für die innige Verbindung zwischen Post und Eisenbahn oder wenn man will für die Abhängigkeit der ersteren von der letzteren ist die Tendenz, die städtischen Hauptpostgebäude in die Nähe der Bahnhöfe zu verlegen, wie man sie in einer ganzen Reihe von Städten beobachten kann.

An diese Beziehungen ist zu erinnern anlässlich des 50 jährigen Jubiläums der Einrichtung der Bahnposten in Preussen, das kürzlich gefeiert werden konnte. In der „Deutschen Verkehrszeitung“ vom 5. d. Mts. findet sich ein kurzer Rückblick auf die Entwickelung dieser Bahnposten. Anfangs erkannte auch die Post nicht die gewaltige Bedeutung der Eisenbahnen und erst allmählich fand sie den richtigen Weg, um das neue Verkehrsmittel für ihre Zwecke zu benutzen. Eine Zeit lang wurden die Postgüter in gewöhnlichen, zur Benutzung auf Landwegen erbauten Wagen untergebracht und diese dann unter Begleitung eines Schirrmeisters auf Eisenbahnplateauwagen befördert. Mit der Zunahme der Eisenbahnen und ihrer Stationen war diese Praxis nicht aufrecht zu erhalten und man richtete dann am 1. Mai 1849 die ambulanten Postbüreaus ein, wie sie im grossen und ganzen heute noch bestehen und seither gewaltig vervollkommnet und vergrössert worden sind.

Bei aller Anerkennung vor den bewunderungswürdigen Leistungen der Post und insbesondere der deutschen Postverwaltungen darf man aber an dieser Stelle wohl hervorheben, dass die Eisenbahn eine wichtige und unentbehrliche Vorbedingung dazu war und diese Vorbedingung im vollsten Maasse hergestellt hat.

Mit der Bahn von Kapstadt nach Blomfontein.

Die südafrikanischen Eisenbahnlinien werden trotz ihrer mannigfachen Mängel und Nachtheile jedem Europäer einen gewissen Grad von Bewunderung abnöthigen. Die Schwierigkeiten, welche bei ihrer Anlage zu überwinden waren, müssen ungeheuer gewesen sein, wenn man das Terrain und die Entfernungen berücksichtigt, welche die Bahn zu durchmessen hat. Gleichwohl ist es gelungen, eine geregelte Verbindung zwischen den wichtigsten Punkten des Inlandes und den bedeutendsten Häfen der Süd- und Ostküste herzustellen. Die holländischen und englischen Interessen haben eine erfreuliche Einigung gefunden, und die Art, wie der Bahnverkehr allgemein in den verschiedenen Staaten gehandhabt wird, hat zu befriedigenden Resultaten geführt.

Störend hat sich nachträglich die Einrichtung der Schmalspurbahn fühlbar gemacht, mit welcher die Kapkolonie zur Verminderung der Anlagekosten begonnen hatte. Alle später entstandenen Linien mussten nun auch in den anderen Staaten dementsprechend gebaut werden. Um dann den Anforderungen des Verkehres gerecht zu werden, nahm man zu unverhältnissmässig langen und hohen Wagen seine Zuflucht.

Zugentgleisungen gehören nicht zu den Seltenheiten, da die Bodenformation den Bahnkörper häufig zu Kurven zwingt und bei den weiten Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen eine genaue Kontrole der Schienen durch Beamte unmöglich ist. Die englische Regierung hat sich damit begnügen müssen, die Kaffernhäuptlinge, durch deren Gebiet die Bahn geht, bis zu einem gewissen Grade für Betriebsstörungen innerhalb ihrer Grenzen verantwortlich zu machen.

Gerüchte, welche über die immer wiederkehrenden Eisenbahnunfälle, verbunden mit Beraubung des Postwagens und der Passagiere, im Umlauf waren, bewirkten, dass ich mit einiger Spannung meiner ersten Fahrt auf einer afrikanischen Eisenbahnlinie entgegensah. Dieselbe sollte im April 1898 von Kapstadt aus von statten gehen. Ihr Ziel war Blomfontein, die Hauptstadt des Oranje-Freistaates.

Am 28. April traf ich um ½9 Uhr Morgens auf dem Bahnhofe in Kapstadt ein und begab mich sofort zum Booking-Office (Billetschalter), um das Billet nach Blomfontein zu lösen. Zu meinem nicht geringen Erstaunen hatte ich hier das Vergnügen, meinen Platz mit etwa 180 ℳ. zu bezahlen, eine Summe, die meine kühnsten Erwartungen in dieser Richtung bedeutend übertraf. Mein Kostenanschlag für Eisenbahnfahrten erwies sich als absolut falsch, und ich konnte wieder einmal feststellen, wie unzureichend wir in dieser Hinsicht in Europa orientirt sind. Die afrikanischen Wohnungs- und Hotelpreise werden bei uns zu hoch, die Verkehrsmittel dagegen zu niedrig angeschlagen. Je kürzer die Fahrt, um so höher der Preis ist afrikanisches Prinzip. Von Hamburg nach Kapstadt kostete auf den englischen Dampferlinien ein Billet I. Klasse 700 ℳ., von East-London nach Durban wurde mir die eine Nacht auf dem englischen Dampfer mit 70 ℳ. berechnet. Ein Gebrauchspferd kostet in Südafrika durchschnittlich 200 ℳ., eine Wagenfahrt bei kurzer Entfernung dagegen die Stunde etwa 15 ℳ. Eine noch so nahe gelegene Eisenbahnstation zu erreichen, ohne etwa 4 ℳ. zu bezahlen, ist ein Ding der Unmöglichkeit. Der Güterverkehr ist dementsprechend geregelt, und wer mit Ueberfracht in Südafrika gereist ist, wird seiner Erfahrungen mit Schaudern gedenken.

Beim Nachwiegen meiner Koffer wurde festgestellt, dass dieselben 250 englische Pfund wogen, nach dem Tarif hatte ich 150 ℳ. Ueberfracht. Nur die Verbindungen des Portiers meines Hotels mit dem Bahnpersonal und die Anwendung reichlicher Backschichs bewahrte mich bei dieser Gelegenheit vor unverhältnissmässigen Mehrausgaben. Schliesslich waren alle Schwierigkeiten überwunden, das Gepäck untergebracht und beruhigt konnte ich nach Belegung eines Eckplatzes zu einer kurzen Besichtigung des Zuges und der einsteigenden Passagiere schreiten. Der Zug bestand aus zwei Lokomotiven und etwa 30 Wagen, von denen die Mehrzahl für den Personenverkehr bestimmt und wie bei uns in drei Klassen eingetheilt waren. Die Benutzung derselben aber war nur weissen Passagieren gestattet, den farbigen standen zwei besondere Wagen am Ende des Zuges zur Verfügung.

Wie überall im schwarzen Erdtheil wurde auch hier von der weissen Bevölkerung jede nähere Berührung mit den Eingeborenen vermieden. Ob reich oder arm macht bei Afrikanern

keinen Unterschied; die Farbe der Haut zieht allein die Grenze. In einem Kupee II. Klasse sah ich abgerissene Transvaalbuern und peinlich sauber gekleidete Engländer neben einander sitzen, ohne sich gegenseitig zu beachten. Wie aber ein Passagier einsteigen wollte, dessen Typus und gelbliche Gesichtsfarbe die indische Abstammung entfernt verrieth, erhob sich ein allgemeiner Sturm der Entrüstung. Beschämt musste er sich zurückziehen und in dem Abtheil der Farbigen Platz nehmen.

Da am Tage vorher der englische Postdampfer im Hafen eingelaufen war, herrschte auf dem Bahnhof ein reges Treiben. In buntem Gemisch strömten die verschiedensten Nationalitäten der Welt durcheinander. Vom tiefsten Schwarz bis zum blendendsten Weiss waren alle Farbenschattirungen menschlicher Rassen vertreten. In mehr oder weniger tropischen Kostümen boten sie ein eigenartiges malerisches Bild. Alle schienen eifrig bemüht, sich einen guten Platz für die lange Fahrt zu sichern, und gingen dabei mit echt afrikanischer Rücksichtslosigkeit zu Werke. Nur bewundern konnte ich die stets gleichbleibende ruhige und bestimmte Weise, in welcher die englischen Beamten jeden Streit schlichteten. Mit einer Höflichkeit, die das ungemessene Erstaunen eines deutschen oder russischen Schaffners erregt hätte, wurde auch der ärmste Buer behandelt, welcher mit Weib und Kind einem Kupee III. Klasse zustrebte. Selbst den entfesselten Redestrom eines alten Kaffern, der sein Billet verloren hatte und nun den Vorfall mit unglaublicher Zungengewandtheit erklärte, liess der Zugführer mit Fassung über sich ergehen. Das Ende der Unterredung wäre allerdings schwer abzusehen gewesen, wenn nicht plötzlich das Abfahrtszeichen alles bewogen hätte, so schnell wie möglich einzusteigen. Ein greller Pfiff ertönte und gefolgt von den unverständlichen Segenswünschen des greisen Kaffern, der trotz aller Bemühungen hatte zurückbleiben müssen, rollten wir langsam durch die grünen Vororte Kapstadts dahin.

Der Wagen II. Klasse, in dem ich mich befand, zerfiel in vier Abtheilungen für Passagiere und eine Abtheilung für Gepäck. Aehnlich wie bei den Wagen unserer Durchgangszüge lagen sämmtliche Abtheilungen getrennt auf der einen Seite und wurden durch Thüren mit dem auf der anderen Seite entlangführenden Gange verbunden. Der Vorzug des letzteren wurde mir sehr bald klar, als die Temperatur gegen 12 Uhr in dem engen Abtheil unerträglich wurde. Auf dem Gange herrschte stets ein leichter Luftzug und den grösseren Theil des Tages verbrachte ich mit einigen anderen Passagieren auf demselben, die Gegend betrachtend, welche für mich noch immerhin den Reiz der Neuheit hatte. Schon wenige Stunden nördlich von Kapstadt verschwanden bald die letzten Büsche und Bäume, die Stationen wurden seltener und weithin dehnte sich die südafrikanische Ebene vor uns aus.

Auf braunes, vertrocknetes Gras, nur unterbrochen von grauen Steinhaufen, strahlte die Sonne des Südens unerbittlich herab. Alles war von einer leichten Staubschicht bedeckt, die auch den Zug wie mit einer Wolke fortwährend umgab. Bald wurden Kupee und Passagiere in unangenehmer Weise von derselben heimgesucht. Bei einer flüchtigen Betrachtung meines Ebenbildes im Spiegel konnte ich feststellen, dass ich einem Mulatten nicht mehr unähnlich aussah. Das gewisse unbehagliche Gefühl der Unsauberkeit, welches mich auch schon auf meinen russischen Eisenbahnfahrten beschlichen hatte, machte sich in verstärktem Maasse geltend. Alles was man anfasste, vom Schnupftuch bis zum Butterbrot, war von Staub bedeckt. Meine afrikanischen Reisegenossen, theilweise in Hemdsärmeln und anderen unaussprechlichen Kostümen, schienen an diese Thatsache gewöhnt, und ich erweckte ihre Heiterkeit, wie ich den Versuch machte, mich leidlich zu säubern. Im übrigen missglückte dies Unternehmen auch sonst vollkommen, da die Wasserleitung unseres Wagens unterbrochen war und wir für die Dauer der ganzen Fahrt auf das wenige Trinkwasser und das Mitgefühl des Zugführers angewiesen waren. Dasselbe äusserte sich am zweiten Tage in der Spendung eines halben Eimer Wassers und eines Handtuches zur Säuberung von ungefähr 20 Personen.

Doch wer in Afrika reisen will, darf sich durch solche Kleinigkeiten nicht stören lassen, und ich hätte mich gern darüber getröstet, wenn die Gegend durch Naturschönheiten uns entschädigt hätte. Diese konnte aber bis gegen 5 Uhr Abends nichts weiter aufweisen, als hier und da am Bahnkörper einzelne Tinnhäuser und einige Schaf- und Straussenheerden, Naturwunder, die vielleicht an sich zeitweise recht anziehend sind, aber allmählich etwas ermüdend auf das Auge wirken. Jeder, der wie ich zum erstenmal die Kamps von Südafrika im Winter unter ähnlichen Verhältnissen gesehen hat, wird gewöhnlich enttäuscht sein. Später aber, wenn er im Frühjahr dieselben Ebenen in den Strahlen der untergehenden Sonne hat erglühen sehen und die Häupter der Gräser wie die Wellen des Meeres im Abendwind sich bewegen, wenn in der Ferne der Nachtvogel ruft und die gewaltige Stimme des Herrn der Wüste erschallt, dann wird er die Grossartigkeit der Prärie fühlen und verstehen.

Doch ich will nicht abschweifen und gewissenhaft zu meinem Schnellzuge zurückkehren, der wieder einmal vor einigen Wellblechhäusern Halt gemacht hatte, welche durch ihre prunkende Aufschrift als Station kenntlich waren. Ein Stationsvorsteher von höchstens 20 Jahren schritt im Bewusstsein seiner Würde und seines goldberänderten Käppies langsam vor dem Zuge auf und ab.

Kreischend erschallten die Stimmen zerlumpter, kleiner Negerjungen, welche Milch und Bananen den Reisenden anboten. In einer schattigen Ecke des Bahnhofsgebäudes lehnte schläfrig ein Policeman, an seiner kleidsamen, schwarzen Uniform kenntlich, in der Hand die unvermeidliche schwere Reitpeitsche, doch wie aus dem abgesonderten Abtheil der farbigen Passagiere wildes Geschrei erschallte, raffte er sich zu energischer Thätigkeit auf. Einige klatschende Schläge hörte man fallen, dann ertönte wieder die Pfeife des Zugführers und langrollten wir weiter.

Mühsam versuchte ich meinen Durst mit einigen erstandenen Bananen zu stillen, in stiller Ergebung die Vorzüge der hier unbekannten Einrichtung eines Speisewagens erwägend. Von meinen Mitreisenden darauf aufmerksam gemacht, dass wir bald eine Station erreichen würden, die auf der ganzen Linie ihrer prächtigen Weintrauben wegen bekannt sei, nahm ich an einem Wagenfenster Aufstellung, um rechtzeitig einige Trauben zu erlangen. Aber auch diese Hoffnung erwies sich als trügerisch. Noch während der Zug in Bewegung war, sprang alles aus den Kupees und ein heftiger Kampf um die Weintrauben entspann sich. Ich verzichtete auf die Theilnahme an demselben und liess mich vom Zugführer für das auf der nächsten Station vorbereitete Lunch aufschreiben.

Nach etwa einer Stunde langten wir auf der Frühstücksstation an. Alles stieg aus und jeder versuchte so schnell wie möglich die Refrechment room zu erreichen, wo das telegraphisch bestellte Mahl uns erwartete.

Von kleinen weissgekleideten Indiern aufmerksam bedient, war der erste Hunger bald gestillt, und leidlich erfrischt, verliess ich das Stationsgebäude, um mir vor demselben etwas Bewegung zu machen.

Während ich im schwarzen Hut und grauen Regenmantel, unbekümmert um Staub und Hitze, auf und ab trabte, wurde mir von weiblicher Seite die schmeichelhafteste Auszeichnung zu theil. Eine niedliche kleine Engländerin äusserte zu ihrem Begleiter auf mich hinweisend: „Not at all fad for a dutchman“ (Gar nicht übel für einen Buern). Von dieser Anerkennung hoch befriedigt, brach ich meinen Spaziergang ab und verfügte mich in den Zug, welcher bereits das Zeichen zur Abfahrt gegeben hatte.

In schneller Fahrt rollten wir jetzt einer düstern Hügelkette entgegen, die immer deutlicher aus der Ebene emporstieg. Um 5 Uhr hatten wir sie erreicht und nachdem die eine unserer beiden kleinen Lokomotiven sich an die Queue des Zuges be-

geben hatte, folgten wir langsam den Windungen einer von hohen Felswänden umgebenen Schlucht.

Ein englischer Reisegefährte theilte mir mit, dass die Excriver mountains von uns erreicht seien. Wie schon aus dem Namen hervorgeht, soll hier vor langer Zeit ein gewaltiger Strom seine Fluthen dem Meere zugeführt haben. Infolge irgend welcher Naturereignisse sind seine Wasser von der Erdoberfläche verschwunden oder in ein anderes Bett geleitet worden. Aehnlich der Felsenwüste an den Küsten des rothen Meeres schien jede Vegetation an seinen ehemaligen Ufern erstorben zu sein. Weder in den Schluchten noch auf den Felsenhöhen war ein Baum oder Strauch zu sehen, nicht einmal die braune Grasnarbe bedeckte die kahlen Abhänge. Kein Raubvogel zog über den wilden Schluchten seine Kreise und keine Antilope liess sich zwischen den Klüften erspähen.

Grabesstille herrschte in dieser Region des Todes, nur unterbrochen von dem dumpfen Rollen der Räder, welches sich grollend von Echo zu Echo fortpflanzte.

Mühsam zwängte sich der Zug zwischen den Felsen hindurch; oft endigte die Schüttung des Bahndammes an Abgründen von unermesslicher Tiefe. Immer schärfer wurde die Steigung und immer langsamer die Fahrt des Zuges, der jetzt über eine Holzbrücke von beängstigend leichter Konstruktion dahin rollte.

Wenn man so auf die Windungen des steil ansteigenden Bahnkörpers zurückblickte, konnte man einen ungefähren Begriff von den Schwierigkeiten und ungeheuren Kosten dieses Bahnbaues bekommen. Wo es zeitweise schon mit den grössten Schwierigkeiten verbunden ist, für die Arbeiter Wasser und Proviant heran zu schaffen, müssen Steigungen von 1 : 40 überwunden, Abgründe überbrückt und Tunnels gesprengt werden. Dabei ist es nöthig, dass der ganze Unterbau aus Eisen oder Nieswood hergestellt wird, da derselbe sonst der verheerenden Macht der Termiten nicht zu widerstehen vermag.

Plötzlich richtete sich die glänzende Linie der Schienen direkt nach Süden. Ein unüberwindlicher Höhenzug hatte den Weg gesperrt. In Kurven, deren Schärfe ein europäisches Auge erstaunen liess, wandte sich der Schienenweg allmählich wieder nach Norden. Wir passirten jetzt eine Art von Tunnel, dessen Wände beinahe den Wagen zu berühren schienen. So schnell wie möglich wurden die Fenster geschlossen, doch es war bereits zu spät, eine Atmosphäre, die fast erstickend wirkte, drang in unseren Wagen ein. Erleichtert athmete alles auf, als nach einigen Minuten das Tageslicht wieder sichtbar wurde. Der Kamm des Höhenzuges war nunmehr erreicht, und einen kurzen Augenblick hindurch sah ich die Felsenwüste des Excriver mountains noch einmal von den Strahlen der untergehenden Sonne beleuchtet. Die düstern Felsenformationen wurden durch mannigfaltige Farbenschattirung belebt und verschönt. Deutlich ist mir noch heute der Eindruck gegenwärtig, welche jene wildeste Höhenregion Südafrikas, wie ein weites Panorama vor uns ausgebreitet, auf mich machte.

In meinem Kupee hatte sich inzwischen eine Anzahl von rauchenden und Karten spielenden englisch-holländischen Kolonisten versammelt. Mit ihren wilden, geschwärzten Gesichtern, in denen sich die Aufregung des Spiels deutlich spiegelte, boten sie ein wenig erfreuliches Bild. Ein weibliches Wesen zeigte sich den häufigen Erschütterungen unseres Wagens, der sich ziemlich am Ende des Zuges befand, nicht gewachsen und zahlte der Seekrankheit ihren Tribut. Um dieser Gesellschaft aus dem Wege zu gehen und in Ruhe die Abendkühle zu geniessen, hatte ich mich auf einem Koffer auf der Plattform des Wagens hingesetzt. Während ich mit Andacht die letzte der heimathlichen Havanacigarren rauchte, liess ich meine Blicke über die nur undeutlich beleuchteten Camps hinschweifen. Tiefe Stille herrschte überall, nur unterbrochen von dem dumpfen Rollen des Zuges. Eine Straussenheerde, welche sich hart am Bahndamm niedergelassen hatte, liess sich durch das Herannahen der Lokomotive nicht stören, einige lange Hälse reckten sich neugierig empor, sanken dann aber sofort wieder beruhigt zurück. In der Ferne zeichneten sich die Silhouetten einer langen Reihe von Kafferntrâgern ab, allmählich in der Dunkelheit verschwindend. Bergab sausten wir mit der Geschwindigkeit eines Kurierzuges, sodass ich mich bisweilen mit beiden Händen festhalten musste, um bei einer der scharfen Kurven nicht von meinem Sitz heruntergeschleudert zu werden.

Noch einmal wurde in Beaufort-West gehalten, um das dinner einzunehmen, welches an Zubereitung nichts zu wünschen übrig liess. Nach einem Aufenthalt von einer Stunde ging die Fahrt weiter und leicht ermüdet hielt ich den Zeitpunkt für gekommen, meine Vorbereitungen für die Nacht zu treffen.

Als ich mein Abtheil betrat, sah ich mein Gepäck vom Eckplatz entfernt und einen wenig Vertrauen erweckenden Kolonist im Besitz desselben. Ich forderte ihn auf, meinen Platz zu räumen. Da er mich aber bat, so lange zu warten, bis seine Partie Whist zu Ende sei, ging ich hinaus und blieb dann länger als ich beabsichtigt hatte, auf dem Gange stehen, in Betrachtung der vom Mondschein hell beleuchteten Ebene versunken.

Mitternacht war fast vorüber, wie ich wieder den Versuch machte, meinen Platz zu erobern. Im Kupee war jetzt ein Harzardspiel im Gange und meine höfliche Bitte, mir nunmehr einen Ecksitz zu überlassen, wurde mit einem „dam go and hang yourself“ beantwortet. Durch frühere Erfahrungen gewitzigt, zog ich ruhig meinen Revolver heraus und ersuchte meine angenehmen Mitreisenden energisch, sich weg zu scheren. Das Vorzeigen der Waffe erwies sich als ausreichend und mit einem „o I see“ wurde mir höflich Platz gemacht und sogar Betheiligung an Whiskey und Spiel angeboten. Ich lehnte beides ab und versuchte nun die Nacht so gut wie möglich zu verbringen. Bald beruhigten sich auch meine Reisegefährten und gegen Morgen gelang es mir, etwas Schlaf nachzuholen. Ungemüthlich wie immer war auch diesmal das Erwachen nach einer in der Eisenbahn verbrachten Nacht und erst ein Whiskey auf der Frühstücksstation brachte die Lebensgeister einigermaassen in das Gleichgewicht.

Aehnlich der am Tage vorher durchquerten Gegend blieb auch heute die Scenerie eintönig und unerquicklich. Erst als wir von der Grenze des Freistaates nicht mehr weit entfernt waren, zeigten sich mehrere grössere Farmen von hohen Bäumen umgeben. Kleine Bäche berieselten Felder, deren kräftige Saaten reiche Ernte versprachen. Anscheinend näherten wir uns einem kultivirterem, fruchtbarem Landstriche. Dieser Eindruck verstärkte sich, wie der Oranje-river überschritten war, an dessen Ufern Gras und Büsche eine frische grüne Farbe hatten. Nur der auffallend niedrige Wasserstand dieses grössten Stromes des Freistaates überraschte mich. Lebhaft konnte ich mir vorstellen, wie es unter Umständen in diesem schon an und für sich wasserarmen Himmelsstriche aussehen kann.

Ein kurzer Aufenthalt wurde durch die Zollrevision verursacht, welche von den Beamten des Oranje-Freistaates in äusserst rücksichtsvoller Weise vorgenommen wurde. Bald war alles erledigt und ohne weitere Störung verlief die Fahrt, bis wir ungefähr gegen 9 Uhr Abends bereits in der Ferne die Lichter von Blomfontein schimmern sahen. Eine halbe Stunde später fuhr der Zug langsam auf dem geräumigen Bahnhofe ein, wo ich freudig von den mich erwartenden Landsleuten begrüsst wurde.

Bl.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Frachtstundungen bei den preussischen Staatsbahnen auf Grund von Bürgscheinen.** Auf Antrag der Centralstelle der preussischen Landwirthschaftskammern hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt, dass Bürgscheine solcher Verbandskassen (Centralkassen, Vereinigungen), die den Kreditverkehr zwischen den ihnen angeschlossenen Genossenschaften und der preussischen Central-Genossenschaftskasse in Berlin vermitteln, als Sicherheit für Eisenbahnfrachtstundungen hinterlegt werden können. Ob die Verbandskasse als Genossenschaft mit beschränkter oder unbeschränkter Haftpflicht, als Aktiengesellschaft oder Gesellschaft mit beschränkter Haftung errichtet ist, macht keinen Unterschied. Darüber, ob der Mindestbetrag der Stundung von 300 *M.* Monatsfracht für landwirthschaftliche Genossenschaften herabgesetzt werden kann, ist weitere Entscheidung vorbehalten.

— Einer Mittheilung des „Hamb. Corresp." zufolge ist dem **Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion zu Altona Jungnickel** für sein Verdienst um das Zustandekommen des Vertrages zwischen Preussen-Hamburg und der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, den Umbau der Eisenbahnanlagen in Hamburg betreffend, die besondere Anerkennung des königlich preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ausgesprochen worden.

— Bei der Berathung des Eisenbahnetats in der württembergischen Abgeordnetenkammer wurde von verschiedenen Seiten das Ueberhandnehmen **italienischer Eisenbahnarbeiter** in Württemberg zur Sprache gebracht. Wie nun der „Schw. B." mittheilt, werden jetzt Erhebungen in dieser Hinsicht von der Generaldirektion angestellt, die sich namentlich darauf erstrecken, ob die zur Verfügung stehenden einheimischen Arbeitskräfte durch die Konkurrenz der Ausländer beeinträchtigt und verdrängt werden.

— Zu dem Artikel: „**Das Kursbuch**" in Nr. 38 S. 669 d. Ztg. wird uns folgendes mitgetheilt. Die Annahme, dass mit der vom Vorsteher des Kursbüreaus des Reichspostamts Geheimen Rechnungsrath Schulz herausgegebenen „Fahrplankarte von Europa" zuerst eine neue Bahn in der Fahrplandarstellung eingeschlagen worden sei, ist nicht zutreffend. Die hierbei angewandte Methode hat vielmehr nachweislich schon das ehrwürdige Alter von über 50 Jahren. Wir sind im Besitze eines Kursbuches vom Jahre 1846 von U. Hendschel, fürstlich Thurn und Taxis'schem Oberpostamtssekretär, bezeichnet als dritte durchaus revidirte und verbesserte Auflage. Dieses interessante Buch führt den Titel: „Neuester Eisenbahnatlas von Deutschland, Belgien, Holland und dem Elsass" und enthält die speziellen Karten der damals vollendeten und im Bau begriffenen Eisenbahnen und deren Personen-, Gepäck- und Gütertarife, sodann aber die Fahrpläne und zwar in der bei der „Fahrplankarte von Europa" angewandten Methode, wenn auch in einzelnen Blättern. Das Interessanteste dabei ist die Thatsache, dass bei jenen Kartenfahrplänen die von dem Verfasser der Notiz als wünschenswerth bezeichnete Angabe der Ankunfts- und Abgangszeiten aller Züge bei jedem „Haltepunkte" wirklich erfolgt ist, was ja schliesslich bei der geringen Anzahl von Linien, Verkehrsstellen und Zügen auch ganz gut möglich war. Die Zugpläne gaben sogar ausser den Personenzügen, die gemischten und die reinen Güterzüge, auch die Sonntags- oder Messextrazüge an. Es wird sich leicht feststellen lassen, wie lange Hendschel diese Methode der Fahrplandarstellung beibehalten hat, jedenfalls hat ihn die Zunahme der Bahnnetze und des Verkehrs bald genug gezwungen, sie aufzugeben. Thatsache ist auch, dass diese Art der Darstellung schon wiederholt, aber ohne Erfolg wieder aufgenommen worden ist. So vor etwa 15 Jahren von dem Oberpostdirektionssekretär Schaefer in Dresden, der, soviel erinnerlich, seine „Kurskarte für Deutschland" ein Jahr lang erscheinen liess. Zweifellos bietet diese Art der Fahrplandarstellung ein gutes Orientirungsmittel für die Aufsuchung der Verbindungen auf weite Entfernungen. Für den gewöhnlichen Gebrauch ist sie schon ihrer Unhandlichkeit wegen nicht geeignet, abgesehen davon, dass das Gewirre der Linien auch nicht selten zu rathen gibt. Am besten ist immer ein Kursbuch mit gutem klaren Druck und einer ebenso deutlichen Karte, die freilich nicht so ausfallen darf, wie sie in ungenügender Ausführung in Storm's Kursbuch zu finden ist. Am besten fährt man mit den speziellen Kursbüchern, die, wie z. B. das in dieser Beziehung mustergültige Kursbuch für Sachsen und angrenzende Landestheile von Fritzsche, ein beschränktes Bereich umfassen, dieses aber gründlich und übersichtlich erschöpfen, wie dies ein grösseres Buch naturgemäss eben nicht kann. Die geringen Kosten für ein solches Buch machen sich immer bezahlt. Das Reichskursbuch daneben für weite Reisen ist unübertrefflich. Sehr brauchbar und nützlich ist die Fahrplankarte von Europa, als Wandkarte und in thunlichst grossem Maassstabe ausgeführt für Komtore und Büreaus.

— **Personalnachrichten.** Dem Regierungs- und Baurath Caesar, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Altona, ist der Charakter als Geheimer Baurath verliehen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Eisenbahnabonnements für das Salzkammergut.** Mit 1. Juni d. J. tritt bei den österreichischen Staatsbahnen eine Einrichtung ins Leben, welche als eine bedeutsame Neuerung begrüsst werden muss. Von dem genannten Zeitpunkte führt die österreichische Staatseisenbahnverwaltung gemeinschaftlich mit der Salzkammergut-Lokalbahn versuchsweise Zeitkarten mit 15- und 30tägiger Gültigkeit für Touren im Salzkammergut ein. Diese Karten berechtigen zur beliebig oftmaligen Befahrung der nachstehend bezeichneten, eine Gesammtlänge von 1080 km umfassenden Strecken, und zwar: Amstetten-Linz-Salzburg-Bischofshofen, Bischofshofen-Selzthal-Amstetten, St. Valentin-Klein-Reifling, Wels-Passau, Neumarkt-Kallham-Simbach, Lambach-Gmunden, Attnang-Puchheim-Schärding, Attnang-Puchheim-Steinach-Irdning, Vöcklabruck-Kammer, Steindorf-Braunau, Selzthal-Leoben, Hieflau-Eisenerz-Vordernberg, Salzburg-Ischl (Salzkammergut-Lokalbahn).

Die 15 tägigen Abonnements kosten III. Klasse 20 Kr., II. Klasse 35 Kr., I. Klasse 50 Kr.; die 30 tägigen: III. Klasse 30 Kr., II. Klasse 50 Kr., I. Klasse 75 Kr.

Diese Preise müssen als ausserordentlich niedrig bezeichnet werden. Ein 15 tägiges Abonnement III. Klasse stellt sich pro Tag durchschnittlich auf 65 kr., ein 30 tägiges Abonnement III. Klasse kostet durchschnittlich nur 50 kr. pro Tag. Der Besitzer des Abonnements geniesst volle Freizügigkeit bei Benutzung desselben. Er kann ein grosses, durch Naturschönheiten besonders bevorzugtes Gebiet der Alpen beliebig oft nach allen Richtungen und mit allen fahrplanmässigen Zügen befahren. Er kann insbesondere auch die Fahrt beliebig unterbrechen, ohne an irgend eine Formalität gebunden zu sein. Will der Besitzer des Abonnements die Reise in einer nicht zum Abonnementsgebiet gehörigen Station der österreichischen Staatsbahnen antreten oder beendigen oder im Anschlusse an das Abonnementsgebiet weitere Touren im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen unternehmen, so kann er gleichzeitig mit dem Abonnement Fahrscheine zur einmaligen Befahrung der ausserhalb des Abonnementsgebietes gelegenen Strecken — ohne Rücksicht auf die Länge derselben — lösen, wobei dieselben Preise zur Berechnung gelangen wie für Fahrscheine im Vereinsreiseverkehre. Beispielsweise kann der Besitzer eines Abonnements, welcher von Wien aus die Reise in das Salzkammergut antreten und von Bischofshofen die Tour nach Zell am See machen will, bei Lösung des Abonnements ein Anschlussfahrscheinheft mit Fahrscheinen für die Strecken Wien-Amstetten und zurück, dann Bischofshofen-Zell am See und zurück erhalten.

Um den Besitzern der Abonnements die Möglichkeit zu bieten, ähnlich wie die Fahrscheine für Strecken der österreichischen Staatsbahnen auch solche für Strecken von Anschlussbahnen beziehen zu können, sind seitens der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung die nöthigen Verhandlungen bereits eingeleitet worden.

Was das Reisegepäck betrifft, so können die Besitzer von Abonnements gegen Bezahlung eines Pauschalzuschlages von 6 Kr. zu einem 15 tägigen und von 9 Kr. zu einem 30 tägigen Salzkammergutabonnement ein besonderes Gepäckabonnement lösen, welches sie berechtigt, ihr Reisegepäck bis zum Gewichte von 30 kg beliebig oft innerhalb des Abonnementsgebietes ohne fallweise Bezahlung von Gepäckgebühren zur Aufgabe zu bringen.

Schliesslich sei noch erwähnt, dass die Verwaltungen der Schafbergbahn und Gaisbergbahn den Besitzern von Salzkammergutabonnements eine etwa 20 % Ermässigung gewähren. Nach dem Gesagten muss man wohl anerkennen, dass die neuen Karten dem Publikum geradezu ausserordentliche Vortheile bieten.

— Die **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen** im April d. J. betragen im Personenverkehre 2246875 fl. und im Güterverkehre 6272966 fl., daher im ganzen 8519841 fl. bei einer Frequenz von 4214440 Reisenden und 2505979 t Güter. Hiervon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre 1584450 fl. und 3510446 Reisende, im Güterverkehre

4 474 834 fl. und 2 021 441 t, und auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre 662 425 fl. und 703 994 Reisende, im Güterverkehre 1 798 132 fl. und 484 538 t. Gegen den Monat April v. J. ergibt dies eine Zunahme in der Einnahme und Frequenz, und zwar im Personenverkehre um 82 146 fl. und 1 065 894 Reisende und im Güterverkehre um 381 085 fl. und 34 270 t. Im Personenverkehre vertheilt sich dieses Plus auf die westlichen Staatsbahnen mit 61 418 fl. und 1 029 518 Reisende und auf die Staatsbahnen in Galizien mit 20 728 fl. und 36 376 t. Werden von den Ergebnissen der westlichen Staatsbahnen jene der Wiener Stadtbahn mit 76 709 fl. und 967 589 Reisenden ausgeschieden, so ergibt sich für die übrigen Linien der westlichen Staatsbahnen eine Mindereinnahme von 15 291 fl. bei einer Mehrbeförderung von 61 929 Reisenden. Die geringe Verminderung der Einnahmen ist zweifelsohne auf die infolge der ungünstigen Witterungsverhältnisse, insbesondere zu den Osterfeiertagen, eingetretene Frequenzabnahme im Fernverkehre zurückzuführen, welche der stärkere Verkehr auf kurzen Strecken nicht auszugleichen vermochte. Auf den Staatsbahnen in Galizien ist die Steigerung in der Einnahme und Beförderung hauptsächlich in der allmählichen Verkehrsentwickelung auf den in den Jahren 1897 und 1898 eröffneten neuen Eisenbahnstrecken begründet. Im Güterverkehre setzt sich das ausgewiesene Plus zusammen aus einer Einnahmen- und Frequenzverminderung der westlichen Staatsbahnen um 33 051 fl. und 27 513 t, und einer Mehreinnahme und Mehrbeförderung der Staatsbahnen in Galizien um 414 136 fl. und 61 783 t. Auf den westlichen Staatsbahnen ergibt sich der Ausfall in der Transportmenge insbesondere bei den Artikeln Getreide mit 1 500 Wagen und Steine mit 4 100 Wagen, wogegen sich bei Feldfrüchte (Kartoffel 1 200 Wagen), dann auch noch bei Eisen, Salz, Sammelgüter und lebende Thiere eine Steigerung der Frequenz wahrnehmen lässt. Auf den Staatsbahnen in Galizien sind es namentlich die Artikel Eier (200 Wagen), Kohle (400 Wagen), Eisen (600 Wagen), Holz (1 000 Wagen), Steine und Cement (1 800 Wagen), welche eine Steigerung der Frequenz in grösserem Umfange aufweisen. Eine Abnahme hat sich nur bei Getreide ergeben, welches ein Minus von 2 950 Wagen zeigt. Vom 1. Januar bis 30. April d. J. betragen die Einnahmen im Personen- und Güterverkehre 33 059 323 fl. gegen 31 932 591 fl. aus dem gleichen Zeitabschnitte im Jahre 1898. Die hieraus für das laufende Jahr resultirende Mehreinnahme beziffert sich hiernach mit 1 126 732 fl.

— **Die natürliche Ventilation in den gedeckten Einschnitten der Wiener Stadtbahn.** Obgleich in Fachkreisen Zweifel darüber nicht bestanden, dass die in den gedeckten Einschnitten der Wiener Stadtbahn sich vollziehende, durch die Durchfahrt der Züge wesentlich unterstützte natürliche Ventilation schädliche Ansammlung schlechter Luft in diesen gedeckten Einschnitten zu verhindern vollkommen hinreichen werde, hat man es dennoch nicht unterlassen, diesbezüglich praktische Versuche anzustellen. Am 16. d. Mts. wurde nämlich die längste gedeckte Strecke der Wiener Stadtbahn, das ist die mehr als 600 m lange Strecke zwischen den Haltestellen „Akademiestrasse" und „Stadtpark" in der Zeit zwischen 2 und $^1/_2$6 Uhr Nachmittags von zwei Maschinen ununterbrochen durchfahren. In dieser Zeit wurden zusammen 152 Fahrten — also in je 1,2 Minuten eine Fahrt — unternommen, bei welchen Fahrten 3 500 kg Kohle verbrannt und 12 000 l Wasser verdampft, demnach gegen 60 000 cbm Verbrennungsgase (Kohlensäure, Kohlenoxyd und Stickstoff) und über 20 000 cbm Wasserdampf erzeugt worden sind. Das rund 80 000 cbm betragende Gemisch von Wasserdampf und Verbrennungsgasen, welches sich während der $3^1/_2$stündigen Dauer des Versuches gebildet hatte, entspricht nahezu dem $3^1/_2$fachen des Rauminhaltes der gedeckten Versuchsstrecke von 24 000 cbm. Trotzdem wurde von den Bahnorganen, welche die Fahrten mitmachten und die Tunnelstrecke auch zu Fuss begingen, eine belästigende Einwirkung der Atmosphäre im Tunnel nicht wahrgenommen. Die Witterungsverhältnisse waren diesen Versuchen durchaus nicht günstig; es war trübes, warmes Wetter und ungünstiger Wind. Die Annahme, dass besondere Ventilationsvorrichtungen in den genannten Einschnitten entbehrt werden können, hat sich demnach vollkommen bestätigt. Von wesentlichem Einflusse war dabei das gute Funktioniren der bei den Versuchsfahrten in Verwendung gestandenen und bei allen Maschinen der Wiener Stadtbahn angebrachten Apparate für rauchlose Feuerung.

— Der Geschäftsbericht der Südbahn für das Jahr 1898 ist soeben zur Ausgabe gelangt und sei aus demselben im Nachhange zu den in Nr. 32 d. Ztg. veröffentlichten Hauptergebnissen noch folgendes mitgetheilt: Die Roheinnahmen der gesellschaftlichen Hauptbahnen beliefen sich auf 48 502 741 fl. (+ 1 040 151 fl. oder 2,2 %), hiervon entfallen auf das österreichische Netz 41 293 066 (+ 1 460 031) fl., auf das ungarische Netz 7 209 674 (— 419 879) fl. Von den Einnahmen entfallen 12 747 605 (+ 228 022) fl. = 1,8 % auf den Personenverkehr, auf den Frachtenverkehr bei 7 927 002 (+ 387 350) t = 5,1 %, 31 884 170 fl. (+ 605 910 fl. = 1,9 %). Die Betriebsausgaben des Gesammtnetzes betrugen 22 141 767 fl. (+ 1 034 538 fl. = 4,9 %), hiervon entfallen auf das österreichische Netz 18 228 395 (+ 1 008 917) fl., auf das ungarische Netz 3 913 372 (+ 25 620) fl. Der Betriebsüberschuss des Gesammtnetzes belief sich auf 26 360 973 fl., wovon auf das österreichische Netz 23 064 670 fl., auf das ungarische Netz 3 296 302 fl. entfallen. Der Betriebskoëffizient stellt sich für das österreichische Netz auf 44,14 %, für das ungarische Netz auf 54,28 %, für das Gesammtnetz auf 45,65 %. Der Ueberschuss reduzirt sich nach Abrechnung der besonderen Ausgaben (Steuern, Staatsgebühren, Beiträge und Zuschüsse zu den humanitären Instituten, Pensionen aus Gesellschaftsmitteln) mit 1 744 452 fl., die Kotirungs- und Stempelgebühren für die 3 % Obligationen mit 740 983 fl., der österreichischen Erwerbssteuer sammt Zuschlägen mit 3 872 745 fl. und der ungarischen Steuer mit 502 007 fl. auf 19 500 785 fl. Das Verhältniss der Gesammtausgaben zu den Roheinnahmen stellt sich im Jahre 1898 für das österreichische Netz auf 58,29 %, für das ungarische Netz auf 68,44 %, für das Gesammtnetz auf 59,79 % (57,62 % im Vorjahre).

Besonders eingehend erörtert der Bericht die Mehrbelastung an Steuern. Die österreichische Erwerbsteuer, welche seitens der Steueradministration im abgelaufenen Jahre zum erstenmale auf Grund des Gesetzes vom 25. Oktober 1896 bemessen worden ist, belastet nach Einrechnung der nichtärarischen Steuerzuschläge die Ertragsrechnung des Jahres 1898 mit der für die Verhältnisse der Südbahn enormen Summe von 3 872 745 fl. Die Härten des neuen Gesetzes liegen in folgenden Bestimmungen und zwar: 1. In der Erhöhung des Steuersatzes von 10 % auf 10,5 % des steuerpflichtigen Reinertrages. 2. In der geänderten Vorschreibung. Nach dem alten Gesetze wurden nämlich 40 % der Staatssteuer in Wien und die verbleibenden 60 % in den Hauptstädten der von der Bahn durchzogenen Länder vorgeschrieben, während in den ersten drei Jahren der Wirksamkeit des neuen Gesetzes 35 % der Staatssteuer in Wien und von den restlichen 65 % drei Viertel in den Landeshauptstädten und das letzte Viertel in den übrigen von der Bahn durchzogenen Gemeinden zur Vorschreibung gelangt. 3. In den drückenden Bestimmungen über die Behandlung der Reserven, namentlich der noch unter der Herrschaft des alten Einkommensteuerpatentes gebildeten Rücklagen.

Da der für die Steuerbemessung für 1898 maassgebende bezw. der von der Steuerbehörde ermittelte Ertrag des Jahres 1897 gegen den für die Bemessung für 1897 maassgebend gewesenen Durchschnittsertrag der Jahre 1894 bis 1896 nur eine Steigerung um rund 200 000 fl. erfahren hat, so ist die nachgewiesene Mehrbelastung aus dem Titel der österreichischen Erwerbsteuer sammt Zuschlägen nahezu ganz der Wirkung des neuen Gesetzes zuzuschreiben.

An der Steigerung der österreichischen Erwerbsteuer sind die Staatssteuern mit 144 901 fl. oder 29 % und die nichtärarischen Steuerzuschläge mit 358 839 fl. oder 71 % betheiligt, woraus hervorgeht, dass besonders die neue Bestimmung über die Vorschreibung eines Theiles der Steuer in den kleinen Gemeinden für die Eisenbahnunternehmungen mit sehr erheblichen Mehrkosten verbunden ist. Während beispielsweise die Zuschläge der Hauptstädte der von der Südbahn durchquerten Kronländer im letzten Jahre durchschnittlich mit 64 % von der Staatssteuer bemessen wurden, beliefen sich die von den übrigen betheiligten Gemeinden in der gleichen Periode eingehobenen Zuschläge im Durchschnitte auf 102 % der Staatssteuer. Von diesen hohen Zuschlägen der kleineren Gemeinden werden in den ersten drei Jahren der Wirksamkeit des Gesetzes 16,25 %, in den darauf folgenden drei Jahren 17,5 % und nach Ablauf von sechs Jahren 18,75 % der Staatssteuer getroffen, sodass sich das früher erwähnte Verhältniss — das Anwachsen der nichtärarischen Steuerzuschläge — in der Folge für die Bahnverwaltungen noch ungünstiger gestalten wird.

Gegen die nach Anschauung der Verwaltung im Gesetze nicht begründeten Auslegungen, welche in dem Bemessungsoperate der Steuerbehörde erster Instanz zum Ausdrucke gelangen, und die sich auf die mit dem Gesetze vielfach nicht im Einklang stehende Vollzugsvorschrift zu stützen scheinen, werden, dem Berichte zufolge, alle Rechtsmittel ergriffen werden. Es betrifft dies die von der Steueradministration vorgenommene Erhöhung der Besteuerungsgrundlage um die im Bekenntnisse als Abzugsposten geltend gemachten Abschreibungen, Kotirungs- und Stempelgebühren für die Gesellschaftstitres, Realsteuern, Gebührenäquivalente, nichtärarische Zuschläge zur Erwerbs- und Einkommensteuer usw., im Gesammtbetrage von rund 4 700 000 fl. Diese seitens der Steuerbehörde vorgenommenen Abänderungen stehen, wie schon erwähnt, nach Erachten der Gesellschaft mit dem Gesetze im Widerspruche, und wird diese Entscheidung der ersten Instanz, welche in ihrer Wirkung die Ertragsrechnung des Jahres 1898 schwer belastet, mit allen Rechtsmitteln seitens der Gesellschaft bekämpft werden.

Im Berichtsjahre trat ferner eine Steigerung verschiedener Zuschlagsprozente ein, und zwar der Landeserfordernissbeiträge in Niederösterreich, Görz und Gradiska sowie in Tirol,

der Gemeindezuschläge in Klagenfurt, Parenzo und Innsbruck, sowie der Beiträge an mehrere Handelskammern. Alle diese Umstände hatten zur Folge, dass die österreichische Erwerbsteuer sammt Zuschlägen, welche sich im Jahre 1897 mit 15,8 % des steuerpflichtigen Ertrages bezifferte, im Jahre 1898 auf 17,9 % dieses Ertrages, das ist um 2,1 % gestiegen ist, wobei zu erwähnen ist, dass nach den Bestimmungen des österreichischen Steuergesetzes die zur Verzinsung der Obligationen und Aktien verwendeten Summen den bilanzmässigen Ueberschüssen hinzuzurechnen sind. Die im abgelaufenen Jahre in Oesterreich entrichtete Erwerbsteuer sammt Zuschlägen beträgt 11 Frcs. für die Aktie, und, wenn nur die rechnungsmässig auf das österreichische Gesellschaftsnetz entfallende Aktienzahl in Betracht kommt, 27 Frcs. für jede dieser Aktien. Der Minderaufwand für die ungarische Gesellschaftssteuer sammt Zuschlägen (— 35 324 fl.) ist durch den gesunkenen, für die Steuerbemessung maassgebend gewesenen Durchschnittsertrag erklärt.

Im Kapitel II des Berichtes über den finanziellen Stand der Gesellschaft wird folgendes ausgeführt: Die Investitionen übersteigen das Aktien- und Obligationenkapital um 33 534 468 fl., bezw. nach Abzug der aus dem Ertrage der Jahre 1896 und 1897 bestrittenen Abschlagszahlungen auf den Kaufschillingsrest für die Linie Wien-Triest mit 1 308 934 fl., sowie der aus den Betriebsvorträgen der Jahre 1886 bis einschliesslich 1896 bestrittenen Investitionen im Betrage von 12 219 552 fl., zusammen 13 528 487 fl., um 20 005 981 fl. Von den Ausgaben für Investitionen entfallen auf das Jahr 1898 5 169 336 fl.

Gegenüber der im vorjährigen Berichte präliminirten Summe für Bauherstellungen und Vermehrung des Fahrparkes sind die bezüglichen Ausgaben im Berichtsjahre zurückgeblieben um rund 370 000 fl. Zur theilweisen Bestreitung dieser auf Kapitalkonto verrechneten Auslagen des Jahres 1898 wurde zunächst der Erlös der im abgelaufenen Jahre begebenen 5 874 400 *M.* Nominale des 4 % Anlehens Serie E im Betrage von 3 366 650 fl. herangezogen. Bis zur Zeit der Abfassung des Geschäftsberichtes haben die Zinsfussverhältnisse sowie die Lage des Geldmarktes überhaupt die Begebung und Auflage des vorgesehenen Betrages von 3,5 % Investitionsanleihe vom Jahre 1898 unmöglich gemacht. Den gleichen Ursachen ist es zuzuschreiben, dass mit der Konvertirung der Obligationen des 5 % Spezialanlehens vom Jahre 1869 bisher nicht begonnen werden konnte.

Das Erforderniss für die für 1899 in Aussicht genommenen Investitionen beziffert sich wie folgt:

	österr. Netz	ungar. Netz
für Bauherstellungen	3 023 000 fl.	500 000 fl.
„ Beschaffung von Lokomotiven und Personenwagen	809 000 „	257 000 „
„ Geräthschaften und Hilfsmaschinen sowie für Inventarausrüstung	126 000 „	26 000 „
	4 741 000 fl.	
und für Beschaffung von Lastwagen	1 285 000 „	
zusammen	6 026 000 fl.	

Die Gesellschaft nimmt in Aussicht, die Bedeckung des Investitionserfordernisses für 1899 aus dem Erlöse des 3,5 % Markanlehens vom Jahre 1898 bewerkstelligen zu können. Zu dieser an und für sich hohen Ziffer bemerkt der Bericht, dass ein Theil jener Investitionsauslagen, insbesondere der für die Vermehrung des Lastwagenparkes hiervon entfallende Betrag als eine höchst produktive Ausgabe betrachtet werden muss, weil hierdurch die Wagenmiethequote günstig beeinflusst wird, und dass ferner ein anderer Theil der Investitionen nur dann zur Ausführung gelangen soll, wenn der steigende Verkehr dies rechtfertigt.

— Nach dem Geschäftsberichte der **süd-norddeutschen Verbindungsbahn** stellt sich für das Jahr 1898 der reine Betriebsüberschuss um 281 734 fl. höher als im Vorjahre. Wenn gleichwohl der sich ergebende Betriebsnettoertrag für 1898 nur um etwa 222 560 fl. mehr beträgt, so ist dieser Umstand auf die wesentlich erhöhten Nebenauslagen zu setzen, an denen in hervorragender Weise Steuern und Wohlfahrtseinrichtungen betheiligt sind. Die Gesammteinnahmen betrugen im Jahre 1898 3 988 461 fl., sind daher im Jahre 1898 gestiegen um 195 410 fl. Die Gesammtausgaben (nach Abzug der Zinsen des Materialvorrathskonto) haben betragen im Jahre 1898 3 128 613 fl., sind daher im Jahre 1898 gefallen um 27 151 fl. Der Vorschuss aus dem Titel der Staatsgarantie beträgt für das Jahr 1898 1 027 892 fl. und ist gegenüber dem Jahre 1897 um 214 542 fl. kleiner. Die Garantieschuld an den Staat beträgt sammt Zinsen 43 500 000 fl. Der Ertrag der Eisengiesserei, welcher hauptsächlich infolge der ungünstigen Verhältnisse der Textilindustrie schon seit dem Jahre 1896 eine rückgängige Tendenz verfolgte, hat sich im abgelaufenen Jahre wieder bedeutend vermindert und bezifferte sich nunmehr mit 11 014 fl. Derselbe ist mit Ausnahme des Kriegsjahres 1866 der ungünstigste seit dem Bestande dieses Unternehmens. Da der Eisengiesserei 19 827 fl. an Zinsen für das in derselben investirte Kapital zur Last fallen, ergibt sich aus dem Betriebe der Giesserei im Jahre 1898 ein Defizit von 8 812 fl., welches aus den Reserven gedeckt wurde. Die bezügliche Reserve ist aber im Schwinden, und nach ihrer Erschöpfung würden weitere Abgänge das Gewinn- und Verlustkonto schmälern. Die Dividende wird auch diesmal mit 9 fl. vorgeschlagen. Die Gebahrung des Jahres 1898 für sich allein hätte nur eine Dividende von 8,5 fl. gestattet; zur Kompletirung auf 9 fl. wurden dem Gewinnvortrage 34 265 fl. entnommen, wodurch sich derselbe auf 102 666 fl. reduzirt. Falls die Ergebnisse der Giesserei sich nicht wesentlich bessern, würde es in Hinkunft nicht mehr möglich sein, die Dividende mit 9 fl. zu bemessen, ohne den Vortrag in kürzester Zeit vollständig aufzuzehren.

— Der Verwaltungsrath der **böhmischen Nordbahn** hat beschlossen, in der am 31. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung die Zahlung einer Dividende von 11,50 fl. = 7²/₃ % wie im Vorjahre zu beantragen. Der erzielte Reingewinn beträgt 1 216 266 fl. und übersteigt jenen des Vorjahres um 149 825 Gulden, wobei zu berücksichtigen ist, dass der Betriebsrechnung des Jahres 1897 die durch das Hagelwetter entstandenen Schäden und Verluste im Betrage von etwa 120 000 fl. zur Last gefallen waren. Wird von dieser aussergewöhnlichen Ausgabepost abgesehen, so ergibt sich, dass der Reingewinn des Jahres 1898 nur um rund 30 000 fl. gestiegen ist. In dem letzten Betriebsausweise wurde ein Bruttoplus von etwa 90 000 fl. verzeichnet. Durch die Ergebnisse der Regulirung der Einnahmen für das letzte Vierteljahr ist dieses Plus um etwa 50 000 fl. gestiegen, so dass die Transporteinnahmen für das ganze Jahr 1898 eine Erhöhung um rund 140 000 fl. aufzuweisen haben. Andererseits sind auch die Betriebsauslagen gestiegen, wenn auch nicht in dem Umfange des Jahres 1897. Dieselben erforderten etwa 100 000 fl. mehr als im Vorjahre. Die besonderen Auslagen, insbesondere die Steuern, hielten sich so ziemlich auf der Höhe des Jahres 1897. Der Reingewinn im Betrage von 1 210 000 fl. entspricht einer Verzinsung des Aktienkapitals mit etwa 8,64 % gegen 7,61 % im Vorjahre. Zur Einlösung des Kupons mit 11,50 fl. ist ein Gesammtbetrag von 1 073 329 fl. erforderlich. Dem Erneuerungsfonds werden wie im Vorjahre 100 000 fl. zugewiesen werden. In dem demnächst zur Veröffentlichung gelangenden Geschäftsberichte wird unter anderem mitgetheilt werden, dass das Gesuch der böhmischen Nordbahn um Bewilligung der Ausgabe von neuen Aktien bis zum Nominalbetrage von 2 000 000 fl. bisher noch keine Erledigung gefunden habe. An die böhmische Nordbahn wird demnächst auch der Geldbedarf für die auszuführende Lokalbahn Nixdorf-Sebnitz herantreten. Sobald die Konzessionsverhandlungen bezüglich dieser Linie mit der sächsischen Staatsverwaltung beendigt sein werden, wird der Verwaltungsrath gleiche Verhandlungen mit der österreichischen Regierung einleiten, und bei dieser Gelegenheit werden auch die finanziellen Fragen zur Austragung gelangen.

— Die ordentliche Generalversammlung der **Ostrau-Friedlander Eisenbahn** wurde jüngst abgehalten. Aus dem Geschäftsbericht für 1898 geht hervor, dass, obwohl auch im abgelaufenen Jahre ein erfreulicher Fortschritt in der Verkehrsentwickelung sämmtlicher Transportzweige und entsprechend günstige Betriebsergebnisse verzeichnet werden können, die erzielten Betriebsmehreinnahmen nicht auch im bilanzmässig ausgewiesenen Reinerträgnisse zum Ausdruck gelangen, indem dieselben durch die infolge der neuen Steuergesetze eingetretene einschneidende Mehrbelastung des Steuerkontos grösstentheils absorbirt wurden. Die Steuern, welche im Jahre 1897 nur 47 557 fl. betrugen, sind im Berichtsjahre auf 65 833 fl., sohin um 18 276 fl. gestiegen. Das von der Gesellschaft vorgelegte Erwerbsteuerbekenntniss für 1898 wurde von der Steueradministration, die verschiedene Ausgabeposten nicht als Abzugsposten anerkannte, um 45 126 fl. erhöht und mit 297 712 fl. bemessen. Gegen die Erhöhung des Erwerbsteuerbekenntnisses von 252 586 fl. auf 297 712 fl. wurde Rekurs ergriffen. Der Personenverkehr ist um 49 198 Reisende gestiegen; die Mehreinnahme beträgt 12 284 fl. Im Güterverkehre mit 343 561 t ist eine Frachtzunahme von 44 568 t mit der Mehreinnahme von 19 700 fl. zu verzeichnen. Die verschiedenen Einnahmen sind um 976 fl. geringer. Die gesammten Betriebseinnahmen mit 471 162 fl. sind gegen jene des Vorjahres um 31 008 fl. höher. Die eigentlichen Betriebsausgaben mit 154 285 fl. sind gegen das Vorjahr um 13 146 fl. gestiegen, was in den Traktionskosten der Mehrleistung von 1 855 000 Bruttotkm und den der allgemeinen Verkehrssteigerung entsprechend erhöhten Bahnerhaltungskosten begründet ist. Das Reinerträgniss beträgt 169 639 fl. (+ 1 299 fl.). Nach Abzug der statutarischen Verwaltungsrathstantiemen und Zurechnung des Vortrages vom Vorjahre verbleiben zur Disposition der Generalversammlung 180 033 fl. Hiervon werden

145 000 fl. als 10 % Dividende vertheilt, der am 1. Juli fällige Aktienkupon mit 20 fl. eingelöst und der Rest von 35 033 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

— In der am 25. d. Mts. abgehaltenen Plenarsitzung der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer gelangte ein Bericht der Sektion, betreffend die **Kohlentarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn**, zur Verhandlung. Infolge eines Ansuchens der Genossenschaft der Holz- und Kohlenhändler in Wien um Ermässigung der Transporttarife der Nordbahn zu gunsten der Kohle des Ostrau-Karwiner Reviers, beantrage die Sektion, die Kammer wolle an die Regierung das Begehren stellen, dieselbe möge ehestens von dem ihr konzessionsmässig zustehenden Rechte Gebrauch machen, um aus allgemein wirthschaftlichen Gründen die Kohlentarife der Nordbahn zu reguliren und Frachtreduktionen auf den Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für Kohlen welcher Provenienz immer für Stationen vor Wien, Wien loco und Wien transit zu erwirken. Der Kommissionsbericht wurde angenommen.

— **Die Verwendung von Wasserkräften bei Lokalbahnen.** Wie die „Reichswehr" mittheilt, ist auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens in Oesterreich eine Neuerung im Zuge, die sich auf die Betriebsart bezieht. Es ist geplant, Wasserkräfte heranzuziehen, um sie für den Betrieb neuer, die Hauptlinien entlastender Sekundarbahnen zu verwenden.

— **Elektrische Bahn Meran-Lana.** Die Gemeindevorsteher von Meran, Unter-Mais, Tscherms und Lana schlossen mit einer Firma in Wien einen Vertrag über eine elektrische Bahn Meran-Lana ab. Es besteht die Absicht, die Bahn im Herbst d. J. fertigzustellen.

— **Enteignungsrechtliche Entscheidung.** Der österreichische Verwaltungsgerichtshof hat entschieden, dass auch für Grundstücke, welche zur Herstellung einer von der Eisenbahnunternehmung gemäss § 10 c E.-C.-G. anzulegenden Ersatzkommunikation erforderlich sind, der Eisenbahnunternehmung das Enteignungsrecht nach § 3 des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, zusteht. Dem Enteignungsverfahren braucht nach derselben Entscheidung ein Versuch eines gütlichen Uebereinkommens zwischen den Parteien nicht vorauszugehen; vielmehr bildet dieser Versuch einen Theil des von der Begehungskommission durchzuführenden Verfahrens selbst. Das Enteignungserkenntniss erledigt auch die von dem Enteigneten zur Bekämpfung der begehrten Enteignung gegen das Bauprojekt selbst erhobenen Einwendungen. Der Enteignete ist nicht berechtigt, die Zustellung des der Eisenbahnunternehmung ertheilten Baukonsenses zu begehren.

— **Rechtsverhältnisse der Staatstelegraphenanstalt zu den Eisenbahnen in Oesterreich.** Die mannigfachen und lebhaften Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Eisenbahnen in Oesterreich sind durch die verschiedenartigsten gesetzlichen, verordnungs- und konzessionsmässigen Bestimmungen, sowie durch eine Reihe vertragsmässiger Vereinbarungen geregelt. Bei dem Umstande, dass diese Beziehungen infolge der rasch fortschreitenden Entwickelung sowohl des Eisenbahn- als auch des Telegraphenwesens sich insbesondere in den letzten Dezennien ausserordentlich vervielfältigt haben, ergab sich das dringende Bedürfniss nach einer übersichtlichen Zusammenstellung der erwähnten Normen: Diesem Bedürfnisse wird durch eine vom Handelsministerium bearbeitete Zusammenstellung der erwähnten Normen zum ersten Mal Rechnung getragen.

Diese Zusammenstellung, welche unter dem Titel „Rechtsverhältniss der Staatstelegraphenanstalt zu den Eisenbahnen in Oesterreich" herausgegeben wurde, enthält eine auf Grund amtlicher Quellen im Handelsministerium veranstaltete Sammlung der die rechtlichen Beziehungen zwischen der Staatstelegraphenanstalt und den Eisenbahnen betreffenden gesetzlichen, verordnungs- und konzessionsmässigen Bestimmungen und Verträge.

— **Konversion der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahnprioritäten.** Noch im November v. J. hat der damalige ungarische Handelsminister einen Gesetzentwurf in Angelegenheit der Konvertirung der im Jahre 1867 emittirten 5 % Prioritätsanleihe der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn im Betrage von 3 449 000 fl. eingereicht. Der Gesetzentwurf ist bisher unerledigt geblieben. Es ist dies die einzige 5 % Anleihe, deren Verzinsung und Kapitalsamortisation vom Staate garantirt wird; trotzdem wird die Vorlage in der nächsten Zeit kaum zur Erledigung gelangen, da die gegenwärtigen Verhältnisse des Geldmarktes für eine Konversion nicht günstig sind.

— **Proteste gegen die Passagegebühren des Eisernen Thores.** Die ungarische Regierung hat sich bekanntlich bereit erklärt, die Einhebung der Passagegebühren des Eisernen Thores, deren Anfangstermin ursprünglich für den 1. Mai angesetzt war, noch zu vertagen. Seither sind über die Gebührenfrage noch weitere Aeusserungen auswärtiger Regierungen eingelaufen. Vor allem ist eine Erklärung Englands zu erwähnen. England soll in der erwähnten Aeusserung über die Passagegebühren nicht so sehr prinzipielle Bedenken erhoben, wohl aber erklärt haben, es sei zweifelhaft, ob die Regulirungsarbeiten auch schon wirklich vollendet sind. So lange dies nicht der Fall ist, wäre die Einhebung von Passagegebühren überhaupt unzulässig. In der Antwort der russischen Regierung wird dem Vernehmen nach auch der Gebührentarif als solcher bemängelt und die Besorgniss geäussert, dass seine Anlageweise zu einer Differentialbehandlung führen könnte.

— **Personalnachrichten.** Der Präsidentstellvertreter und Direktor der ungarischen Staatsbahnen, Ministerialrath Johann Czigly, ist nach längerem Leiden am 25. Mai zu Nauheim im 60. Lebensjahre verstorben.

Vereinsausland.

— **Revision des Bundesgesetzes über die Arbeitszeit bei den schweizerischen Transportanstalten.** Die nationalräthliche Kommission hat seiner Zeit dem Bundesrath eine Reihe von Fragen zur Beantwortung zugewiesen. Sie verlangte namentlich, dass der Bundesrath sich darüber äussere, ob es, nachdem die Verstaatlichung der Bahnen beschlossen sei, noch als zweckmässig gelten könne, die Arbeitszeit durch ein Gesetz zu reguliren, ob es nicht besser wäre, von einem allgemeinen Gesetz abzusehen und die Arbeitszeit durch Einzelreglemente zu ordnen, die von den Verwaltungen erlassen und vom Bundesrathe genehmigt würden, ob es überhaupt zweckmässig sei, einem solchen Gesetze alle verschiedenartigen Dienstzweige zu unterstellen. In seiner ausführlichen Beantwortung dieser Anfragen spricht sich der Bundesrath entschieden für den Erlass eines allgemeinen Gesetzes aus. Auch nach Uebergang der Bahnen an den Bund sei ein derartiges Gesetz nothwendig, um die Angestellten vor Ueberanstrengungen zu schützen und weil zahlreiche Transportanstalten nicht an den Bund übergehen, es aber angezeigt erscheine, alle Angestellten von Transportanstalten unter die gleichen Grundsätze zu stellen. Der Bundesrath ist ferner der Ansicht, dass es nicht angehe, einzelne Dienstkategorien von dem Schutze des Gesetzes auszunehmen. Wo besondere Verhältnisse eine Ausnahme nothwendig machen, da könne dies durch den Bundesrath von Fall zu Fall eingeräumt werden.

— **Witterungsberichte auf den Schweizer Hauptbahnhöfen.** Seit Anfang dieses Monats haben die Nordostbahn, Vereinigten Schweizerbahnen, Jura-Simplonbahn, Centralbahn und Gotthardbahn auf ihren Hauptbahnhöfen eine Neuerung eingeführt, die namentlich bei den Vergnügungsreisenden im Sommer Anerkennung finden wird. Die genannten Bahnen geben auf gemeinsame Kosten jeweils Morgens 7 Uhr einen telegraphischen Witterungsbericht heraus, auf welchem der Witterungsstand des gleichen Morgens von folgenden Orten angegeben ist: St. Gallen, Ragaz, St. Moritz, Glarus, Schaffhausen, Locarno, Lugano, Bellenz, Airolo, Göschenen, Luzern, Bern, Basel, Interlaken, Lausanne, Vevey, Zermatt und Genf. Der Bericht enthält nebst der Wetterangabe auch eine Temperaturmessung von Punkt 7 Uhr.

— **Der Verkehr zwischen Schweden und dem Kontinent** ist seit alten Zeiten ein lebhafter gewesen und die Zunahme desselben hat von Jahr zu Jahr das Bedürfniss gesteigert, durch neue zweckmässige Verbindungen beständig auch neue Erleichterungen für die Reisenden zu schaffen. Die schwedische Regierung und vor allem König Oskar II. selbst haben in anerkennendster Weise alles unterstützt, was zur Hebung und Erweiterung der Verkehrsstrassen und der Verbesserung der Verbindung mit dem Kontinent beitragen kann. Unter Berücksichtigung der verhältnissmässig geringen Einwohnerzahl Schwedens wird es jeden, der die Verkehrsinstitute daselbst etwas genauer studirt, mit Verwunderung erfüllen, was dieses Land in den letzten Jahrzehnten gethan und welche enormen Opfer es gebracht hat, um nicht nur die Verkehrswege in Schweden selbst, sondern auch die Verbindungen mit dem Kontinent auszubauen. Der Götakanal ist an erster Stelle ein Meisterwerk technischer Baukunst. Auf seine Ausführung und die dadurch geschaffene Wasserstrasse zwischen der Ost- und Nordsee kann die schwedische Nation mit Stolz zurückblicken. Ebenso gereicht es Schweden zur grossen Ehre, ein ausgedehntes Eisenbahnnetz für alle Theile des Landes geschaffen zu haben. Die Schienen, auf denen sich das rollende Material bewegt, sind nicht nur durch alle verkehrsreichen, sondern auch durch Gegenden gelegt, die noch wenig Verkehr aufweisen. Der Staat ist überall fürsorglich für seine Unterthanen eingetreten. Der schwedische Staat hat eine Schuld von mehr als

300 000 000 Kr. aufgenommen, um im Interesse von Handel und Verkehr sein Eisenbahnnetz zu vervollständigen, und er scheint dabei ganz gut gefahren zu sein. Mit diesen Worten leitet Karl Stangen, der bereits im Juni 1868 die erste Reisegesellschaft von Berlin über Stralsund, Malmö und Lund nach Stockholm leitete, in der neuesten Nummer seiner „Verkehrszeitung" seinen Bericht über die feierliche Eröffnung der neuen Verbindung über Trelleborg-Malmö ein. Die verkehrspolitische Bedeutung der neuen Verbindung kennzeichnet dieser praktische Kenner des modernen Reiseverkehres und seiner Bedürfnisse sodann wie folgt:

„Man sollte glauben, ein Stückchen Eisenbahn, wie das von Trelleborg nach Malmö, das im ganzen kaum 30 km durchläuft, komme bei einem so grossen Netz gar nicht in Betracht, um so mehr nicht, da die Staatsbahn die Strecke Trelleborg-Lund besitzt und den Verkehr vom Kontinent nach Stockholm und ebenso in umgekehrter Richtung, wenn sie auf Malmö keine Rücksicht nehmen wollte, bequem über Lund führen könnte. Die neue Linie ist nicht vom Staate, sondern von einer Privatgesellschaft erbaut worden, und der Staat könnte daher sogar eifersüchtig auf dieselbe sein. Aber mit Rücksicht auf die Stadt Malmö, die zu den verkehrsreichsten Städten Schwedens gehört, ist die direkte Verbindung über die neue Strecke gelegt worden. Es besteht auch bereits eine gute Verbindung zwischen dem Kontinent und Schweden von Berlin über Warnemünde-Gjedser nach Kopenhagen mit Anschluss von dort über Helsingör, Helsingborg nach Gothenburg, Christiania und Stockholm. Dennoch ist der neuen Linie eine grosse Bedeutung beigelegt worden, und selbst König Oskar II. von Schweden hat derseben nicht nur sein grösstes Wohlwollen, sondern auch seine persönliche Unterstützung zu theil werden lassen. Die preussische Eisenbahnverwaltung hat ein finanzielles Interesse an der neuen Linie, denn seitdem die Eisenbahnlinie von Berlin über Neubrandenburg bezw. Pasewalk bis Sassnitz weitergeführt worden ist, gewinnt die preussische Verwaltung, wenn der Verkehr von Berlin nach Stockholm über Sassnitz-Trelleborg geführt wird, weil auf dieser Strecke der preussische Antheil viel grösser ist, als auf der über Warnemünde. Das reisende Publikum gewinnt aber auch, besonders derjenige Reisende, der sein Ziel möglichst schnell erreichen will. Man fährt Abends 7 Uhr 10 Minuten aus Berlin, hat nur nöthig, zweimal umzusteigen, nämlich in Sassnitz vom Eisenbahnzuge auf den Dampfer und wieder in Trelleborg vom Dampfer in den Eisenbahnzug, und ist am anderen Abend 10 Uhr 15 Minuten, also in 27 Stunden, in Stockholm, während die kürzeste Fahrzeit zwischen beiden Städten bisher 32 Stunden betrug. Die Seefahrt ist auf 4 Stunden herabgemindert worden und die zwischen Sassnitz und Trelleborg verkehrenden Dampfer der „Rhederi Aktiebolaget" in Stockholm und der Rhederei Bräunlich in Stettin lassen an Komfort nichts zu wünschen übrig."

— Bemerkenswerthe Mittheilungen über die **Annäherung der russischen und indischen Eisenbahnen in Mittelasien** macht Professor G. Böhm in seinen Reiseskizzen aus Transkaspien, die er in der „Geographischen Zeitschrift" (Leipzig, bei B. G. Teubner) veröffentlicht. Man ist vielfach geneigt, das rastlose Vordringen der Russen in Mittelasien mit Eroberungsplänen auf Indien zu erklären, nach allem, was Professor G. Böhm gehört hat, nicht unbedingt mit Recht. Die Russen, sagt er, wollen ihrem Handel den Landweg nach Indien eröffnen. Sie werden dies zu erreichen versuchen, wenn es sein kann, sicher lieber ohne Krieg, wenn es sein muss, mit Krieg. Letzteren bereiten sie, wie das zur Zeit noch Pflicht jedes Volkes ist, vor. Sie stehen mit Kuschka, der Kopfstation der Murgab-Zweigbahn, in vortrefflicher Ausfallstellung nur noch etwa 140 km von Herat. Andererseits haben die Engländer ihre indischen Bahnen bei Peschawar und Tschaman bis an die afghanische Grenze geführt. Die heutigen Endpunkte der Bahnen Kuschka und Tschaman sind in Luftlinie etwas über 600 km (Berlin-Nordhausen-Frankfurt a/M. 570 km) von einander entfernt. Besonders grosse Terrainschwierigkeiten sind, wie Kenner von Afghanistan versichern, nicht vorhanden. Schon heute geht die Bahn von Moskau über Rostow a/Don bis nach Petrowsk am Westufer des kaspischen Meeres. Der Bau jener afghanischen Strecke wäre die Vollendung der oft besprochenen indischen Ueberlandbahn, mit alleiniger Unterbrechung des kaspischen Meeres. Selbst bei der heutigen, vielerorts zu steigernden Fahrgeschwindigkeit würde es dieser Bau ermöglichen, Indien von Berlin aus in etwa zehn Tagen zu erreichen. Es würde das bisher verschlossene Afghanistan dem Strome europäischer Kultur zugänglich machen.

— **Bahnbau in Schantung.** Der Bau der von dem deutschen Pachtgebiete in das Innere der Provinz Schantung herzustellenden Eisenbahn soll nicht von dem Gouvernementssitze Tsintau aus, sondern von Kiautschou beginnen. Dementsprechend ist in dieser Stadt eine Eisenbahnbauabtheilung eingerichtet, an deren Spitze die Herren Regierungsbaumeister P. Hildebrand (ein jüngerer Bruder des Bau- und Betriebsinspektors H. Hildebrand, der die gesammten Bauarbeiten an der Bahn leitet) und Ingenieur Unglaube stehen. Herr P. Hildebrand wird mit den speziellen Vorarbeiten für die Strecke Kiautschou-Weihsien beginnen, so für eine Anschlussbahn, welche Kiautschou mit dem Hafenorte Tapautur (ma tou) verbinden und zur Heranschaffung der Materialien von der Bucht nach der Bahn dienen soll. Die generellen Vorarbeiten der ganzen Strecke von Tsintau nach Kiautschou, Weihsien bis Tsinanfu und von dort über Itschoufu zurück nach Tsintau sind bereits seit Monaten von dem königlichen Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor H. Hildebrand fertig gestellt worden, der auch die allgemeinen Entwürfe für die Strecken Tsintau bis Tsinanfu aufgestellt hat. Zur Zeit sind die speziellen Vorarbeiten der Strecke Tsintau bis Kiautschou in Arbeit. Der Entwurf für den Bahnhof Tsintau, der im Westen der Stadt errichtet und ausgedehnte Güterbahnhofanlagen erhalten soll, ist bereits fertig.

— Anfang April hatte die Deutsche Kolonialgesellschaft an den Reichskanzler eine Eingabe gerichtet und darin die vorgängige Vollendung der **deutsch-ostafrikanischen Centralbahn** vor der das Schutzgebiet berührenden afrikanischen Südnordbahn nach dem Rhodes'schen Plan befürwortet. Wie am 27. Mai in der Hauptversammlung der Deutschen Kolonialgesellschaft mitgetheilt wurde, hat der Reichskanzler in seiner Beantwortung der Eingabe erklärt:

„Es besteht in dieser Beziehung zwischen mir und der Gesellschaft keine Meinungsverschiedenheit. Ich halte es auch für dringend wünschenswerth, dass der Bau der Centralbahn dem Bau der Kap-Kairobahn vorangeht. Aber die Verhandlungen, ob eine Gesellschaft sich finden wird, den Bau zu übernehmen, sind noch nicht zum Abschluss gelangt und die Anlage wird sich ohne genügende Gegenleistungen des Reiches schwerlich verwirklichen lassen. Doch habe ich Hoffnung, alle Schwierigkeiten zu überwinden .... Die deutschen Interessen werden unzweifelhaft in vollem Umfange nach jeder Richtung gewahrt werden, so dass von einem Aufgeben irgend welcher Hoheitsrechte des Reiches zu Gunsten der Unternehmer der Kap-Kairobahn nicht die Rede sein kann."

Vor der Hauptversammlung hielt Geh. Kommerzienrath Oechelhäuser einen Vortrag über die deutsch-ostafrikanische Centralbahn. Er erinnerte daran, dass die erste Anregung auf Herrn v. Gravenreuth zurückzuführen sei und dann unter Dr. Kayser greifbare Gestalt gewann, bis sie nach dem Rücktritt dieses Herrn hinter dem Plan, die Usambarabahn zu saniren, zurücktrat. So seien mehrere Jahre verloren, unterdess hätten sich aber die Aussichten für den Bahnbau erheblich gebessert. Man habe eingesehen, dass der Handel in unseren Kolonien ohne die Bahn nicht gehoben werden könne, dass man dem erfolgreichen Vorgehen der Belgier und Engländer folgen müsse. Der Streit zwischen den Konkurrenzlinien sei beigelegt. Dar-es-Salaam bildet einen vorzüglichen Ausgangshafen und der in letzter Zeit sehr entwickelte Karawanenverkehr zeige die Richtung nach dem Innern an. Sehr wesentlich sei es, dass im Anschluss an die Bahn Dar-es-Salaam mit Bagamojo durch eine kleine Zweigbahn verbunden werde, die ebenso den Anfang zu einer alle Häfen verbindenden Strandbahn bilden müsse, wie die Centralbahn den Rückgrat für alle weiteren Verkehrsanlagen im Binnenland darstelle. Unstatthaft sei es freilich von diesen Bahnen von vornherein Rentabilität zu fordern; diese könne naturgemäss erst eine ferne Zukunft bringen. Der lebhafte Karawanenverkehr innerhalb einer Bevölkerung von z. Z. reichlich 100 000 Menschen bietet die Grundlage für einen wirthschaftlichen Aufschwung. Nachdem das Gouvernement erfolgreich dem Kindermord entgegenwirkt, werde die Bevölkerung in Zukunft ganz erheblich steigen. Deutschland könne sich nicht von Cecil Rhodes in der Bahnbaufrage abhängig machen. Es sei sehr wünschenswerth, dass die Zinsgarantie für die erste Strecke geleistet würde, ehe man mit Rhodes sich über dessen weitere Unternehmen einige.

Angenommen wurde darauf folgende Resolution: „Die Hauptversammlung der Deutschen Kolonialgesellschaft begrüsst mit lebhafter Genugthuung den ihrem Präsidium zugegangenen Bescheid Sr. Durchlaucht des Fürsten Reichskanzlers bezüglich des Baues einer deutsch-ostafrikanischen Centralbahn von der Küste nach dem Seengebiet, sowie einer deutschen Anschlussbahn an die geplante englische Bahn Kapstadt-Kairo. Sie findet sich zugleich bewogen, in vollem Vertrauen, dass die Reichsregierung in dieser Frage nach wie vor die kolonialen, wie die allgemeinen deutschen Interessen wahren und fördern werde, ihre darauf gerichteten Wünsche in folgendem nochmals zusammenzufassen: 1. Die Deutsche Kolonialgesellschaft erachtet es aus politischen, wirthschaftlichen und civilisatorischen Gründen für eine unbedingte Nothwendigkeit, die Ostküste unseres deutsch-ostafrikanischen Schutzgebietes durch eine Centraleisenbahn mit dem westlichen Seengebiet in Verbindung zu setzen. 2. Sie empfiehlt aufs Dringendste, sofort mit der

Ausführung der ersten Baustrecke von Dar-es-Salaam nach Mkami vorzugehen und beim Reichstag die Gewährung einer Zinsgarantie für eine zu bildende Centraleisenbahngesellschaft zu beantragen. 3. Sie anerkennt die hohe Wichtigkeit einer das deutsche Interesse wahrenden Verbindung der Centralbahn mit der von Cécil Rhodes geplanten grossen afrikanischen Transversalbahn."

Eine ferner angenommene Resolution bezog sich auf die deutsch-chinesischen Eisenbahnprojekte und besagte: „Dem Reichskanzler ist das Gesuch zu unterbreiten, dahin zu wirken, dass die Verbindung des deutschen Kiautschou-Gebietes mit Peking durch die deutsche bezw. deutsch-chinesische Bahn möglichst bald herbeigeführt werde. Ferner in dem ihm geeignet scheinenden Augenblick seiner Zeit Untersuchungen des Stromgebietes des Hoangho von Kaifungfu bis zum Uebergang der Bahnlinie Kiautschou-Tientsin durch deutsche Wasserbautechniker darüber anstellen zu lassen, ob und inwieweit sich eine Regulirung dieses Theiles des Hoangho unter deutscher Leitung als durchführbar und empfehlenswerth erweist."

— **Veräusserung der brasilianischen und argentinischen Bahnen.** Brasilien und Argentinien, die beiden grossen südamerikanischen Staaten, suchen sich der Staatsbahnen, die sie besitzen, zu entäussern. Die brasilianische Regierung will 645 km ihrer Staatsbahnen verpachten und hat zu diesem Zweck ein Ausschreiben erlassen. Die argentinische Regierung hat beim Kongress die Genehmigung nachgesucht, die Andenbahn von Villa Maria nach Mercedes im Wege der öffentlichen Versteigerung zu verkaufen. Dies ist die einzige Bahn in den Händen der argentinischen Republik, welche jemals einen Ueberschuss abgeworfen hat.

— **Ausstand auf der Canadian Trunk-Eisenbahn.** 1 800 Gleisewärter dieser Eisenbahn haben die Arbeit niedergelegt, um 25 Cts. den Tag mehr Lohn zu erhalten. Bis jetzt hat der Verkehr auf der Bahn noch keine Störung erlitten. Die Direktoren glauben, dass der Ausstand bald zu Ende sein wird oder sich die Stellen der Ausständigen leicht füllen lassen werden.

Allgemeines.

— **Theekarawanen in Sibirien.** Bevor die transsibirische Eisenbahn den Theekarawanen durch die gewaltigen Schneewüsten des Landes für immer ein Ende macht, gewährt es wohl allgemeines Interesse, näheres über dieses merkwürdige Transportmittel zu erfahren. Aus eigener Erfahrung schildert der Japaner Kisak Tamai die Beschwerden und Hindernisse einer solchen Schlittenreise, die wegen der grossen Theelasten, mit denen die Schlitten beladen sind, natürlich nur schrittweise von statten geht. Von der Grossartigkeit des sibirischen Karawanenverkehrs macht man sich, so schreibt er in seinem jüngst veröffentlichten, sehr anziehenden Buche „Karawanen-Reise in Sibirien" (Berlin, Verlag von Karl Siegismund) selten richtige Vorstellungen. Nach den „Sibirischen Nachrichten", einer der beiden wöchentlich dreimal erscheinenden Zeitungen in Tomsk, waren vom 1. bis 20. Januar 1894 an 19 000 Schlitten zum Ost- und Westthor von Tomsk hineingefahren. Eine Karawane besteht gewöhnlich nur aus 50 bis 70, zuweilen aber auch aus 200 bis 300 Schlitten. Die, mit der der Japaner die Strecke von Irkutsk bis Tomsk (1800 Werst) zurücklegte, zählte 250 Schlitten. Diese waren nach alter Gewohnheit zu je fünf aneinander gebunden, doch wurde jeder von einem Pferde gezogen, während nur der erste von den fünf Schlitten mit einem Kutscher besetzt war. In der Regel trägt ein Schlitten fünf in Ochsenhäute verpackte Theeballen zu je 3 bis 5 Pud (1 Pud gleich 16,38 kg). Merkwürdig ist die Art, wie die Pferde gefüttert werden. Doch lassen wir Kisak Tamai selbst erzählen: „Jeder Wagen oder Schlitten enthält hinten aufgepackt Heu und ein Fässchen Hafer, wovon das dahinter folgende Pferd auf dem Marsch frisst. Da das erste Pferd kein Futter vor sich hat, so tritt in angemessenen Zeiträumen ein immer sehr rasch vollzogener Pferdewechsel ein. Die Verpflegung der Pferde ist vorzüglich. Dafür zeigen die Thiere aber auch eine bewunderungswürdige Ausdauer, so dass wir in 30 Reisetagen auf einer Strecke von 1 700 km nicht ein einziges Pferd verloren haben. An der Spitze, dem ersten Pferde voraus, marschirt immer ein von Zeit zu Zeit abgelöster Mann, dem die Aufgabe zufällt, auf Gefahren des Marsches aufmerksam zu machen und zu verhindern, dass die Pferde in eine zu rasche Gangart verfallen und so zu rasch ermüden. Er stösst, wenn erforderlich, einen lauten Ruf aus, der vom nächstfolgenden Kutscher wiederholt und so fort bis an das Ende der Karawane getragen wird. Eine besondere Wachsamkeit ist auch erforderlich wegen der häufig genug vorkommenden räuberischen Ueberfälle. Die Strassenräuber pflegen sich an den letzten Schlitten heranzuschleichen, einzelne Ballen von ihm loszulösen, sie im Schnee zu begraben und erst später zu holen. Noch schlimmer ist es unserer Karawane ergangen. Unbemerkt hatten sich die Räuber der Steppe an den letzten Kutscher herangeschlichen, ihn niedergeschlagen und dann seinen Schlitten losgemacht, um ihn in Ruhe auszurauben. Aber rechtzeitig wurde der Diebstahl entdeckt, durch den Ruf anderer Kutscher wurde die ganze Karawane aufmerksam und einige blinde Schüsse befreiten uns von dem Raubgesindel." Im Winter pflegen solche Theekarawanen alle 30 bis 40 Werst in Dörfern Rast zu machen, aber immer nur 3 bis 4 Stunden, nämlich so lange, bis jeder Kutscher gegessen und seine fünf Pferde besorgt hat. Zum Schlafen haben die Kutscher nur unterwegs Zeit; sie liegen dann auf den Theeballen ausgestreckt. Auf solche Weise musste auch der Japaner seine Nachtruhe halten, und da die Kälte zwischen — 20 bis — 50 Grad Celsius schwankte, so war das trotz der Pelze, in die er sich einhüllte, natürlich eine nichts weniger als angenehme Schlafgelegenheit, besonders wenn sich zu der grimmigen Kälte noch furchtbare Schneestürme gesellen. Der Theetransport durch ganz Sibirien dauert reichlich ein Jahr, und die Frage liegt deshalb nahe, weshalb man nicht lieber den Seeweg über den indischen Ozean wählt, der in 6 bis 7 Wochen durch das rothe Meer und den Suezkanal nach Odessa führt. Die Antwort ist einfach: der langsame und schwierige Transport durch Sibirien ist immer noch der billigste, lediglich wegen der hohen Zölle, womit die russische Regierung den auf andere Weise in Russland eingeführten Thee belegt hat. Sie will dadurch erreichen und hat es auch erreicht, den Handelsverkehr in Sibirien aufrecht zu erhalten. Einkaufspreis, Fracht und Zoll stellen sich für 1 Pfund (russisch) billigen Thees bis Moskau auf dem Landwege durch ganz Sibirien auf 85¼ Kopeken, über den indischen Ozean und Odessa dagegen auf 91¾, über Peking-Kiachta auf 93¼ Kopeken.

— **Ein Streit um die Ausnutzung des Weltäthers** wird, so merkwürdig es klingt, durchaus nicht im Scherz von dem Londoner „Electrician" an der Spitze der letzten Nummer in Aussicht gestellt. Es scheint, so schreibt das grosse englische Fachblatt, als wenn es bald nothwendig sein dürfte, den Aether zu nationalisiren oder vielleicht zu munizipalisiren, also staatliche oder städtische Monopole darauf zu nehmen. Solange die Menschheit besteht, hat sie stets, früher allerdings unbewusst, einen vollkommen freien Gebrauch von dem Aether gemacht, der ja freilich überhaupt nur eine angenommene Existenz ist, da ihn noch nie ein Mensch wirklich gesehen oder auf eine andere Weise sicher nachgewiesen hat, wenn nicht das vielbesprochene Aetherion thatsächlich das Element des Aethers sein sollte. Jetzt wird der einzelne sich vorsehen müssen, dass ihm beim Gebrauch des Aethers nicht ein anderer in die Quere kommt. Diese wunderliche Möglichkeit haben wir der Telegraphie ohne Draht zu verdanken, die bekanntlich durch die im Aether fortgepflanzten elektrischen Wellen vor sich geht. Freilich hat Marconi, der Schöpfer dieses neuen technischen Fortschrittes, nunmehr auch die Erfindung gemacht, die drahtlose Telegraphie zwischen bestimmten Stationen zu ermöglichen, aber es kann noch immer nicht verhindert werden, dass von irgend einer anderen Seite ebenfalls elektrische Wellen entsandt werden, die die telegraphische Verbindung zwischen anderen Plätzen stören, indem die beiden Systeme von elektrischen Wellen sich kreuzen und gegenseitig gleichsam auslöschen. Solche Fälle störenden Ineinandergreifens kamen zwar auch schon früher vor, z. B. in der Beeinflussung von Laboratoriumsapparaten durch Blitze oder elektrische Bahnen oder bei mancherlei anderen Gelegenheiten, aber man konnte sich dagegen doch in irgend einer Weise schützen. Es ist wohl auch vorgekommen, dass irgend welche andere Lichter mit Hafenfeuern verwechselt wurden, und auch dabei handelt es sich um einen mehrfachen, zu Störungen anlassgebenden Gebrauch des Aethers, der ja auch die Lichtwellen ebenso wie die elektrischen Wellen vermittelt, aber auch hier ist eine Abhilfe möglich, indem man das konkurrirende Licht durch einen Schirm abblendet. Wie man die Beispiele aus den bisherigen Thatsachen auch wählen möge, so liegt jedenfalls die Sache bei der Telegraphie ohne Draht ganz anders. In dieser Beziehung vergleicht „Electrician" den Aether mit dem Teich von Bethesda, indem auch er nur der Person nützt, die ihn zuerst für sich in Anspruch nimmt, dagegen kann er späteren Benutzern keinen Nutzen bringen und gibt ihm nur die Macht in die Hand, das Werk des ersten Ankömmlings durchaus zu vereiteln. Bevor nicht die Möglichkeit gegeben ist, die elektrischen Wellen eines bestimmten Marconi-Apparates vor dem Einfluss anderer elektrischer Wellen, die von verschiedenen Stellen ausgesandt werden, zu schützen, wird eine praktische Ausnutzung der Telegraphie ohne Draht nur in der Weise möglich sein, dass der Aether gleichsam in bestimmte Parzellen getheilt wird, in deren jeder nur eine Person bezw. eine Behörde

das Recht hat, drahtlos zu telegraphiren, und es müsste verboten oder vielleicht sogar eine Strafe darauf gesetzt werden, dass ein anderer Unbefugter in dem betreffenden Aethergebiet seinerseits „drahtlos" Depeschen aufzugeben versucht. Unglücklicherweise ist es aber bei mancherlei technischen Anlagen schwierig, die unabsichtliche Entstehung elektrischer Wellen zu vermeiden, und es ist selbstverständlich ganz ausgeschlossen, die Anwendung aller Maschinen und Apparate, bei denen die Entstehung elektrischer Wellen vorausgesehen werden muss, zu untersagen. Also ist die Telegraphie ohne Draht in ihrer Anwendung nicht nur durch sich selbst beschränkt, sondern auch durch zahlreiche technische Betriebe bedroht. — Diese Darstellung der Londoner Fachzeitschrift entbehrt wohl nicht eines Grades von absichtlichem Humor, ist aber in ihren Grundzügen durchaus nicht als eine blosse Farce aufzufassen.

(„Hamburg. Corresp.")

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Breslau. Am 1. Juni d. J. wird die an der Strecke Camenz-Königszelt zwischen Faulbrück und Schweidnitz-Oberstadt gelegene Haltestelle Creisau für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet werden. Die Haltestelle erhält die Befugniss zur Abfertigung von Stückgütern, Wagenladungen und Leichen. Die Abfertigung von Fahrzeugen jeder Art, lebenden Thieren und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld. Am 1. Juni d. J. wird die an der Bahnstrecke Aprath-Velbert zwischen den Stationen Wülfrath und Velbert gelegene Station Tönisheide, welche jetzt nur für den Personenverkehr eingerichtet ist, für den Güterverkehr in Wagenladungen und am 1. August d. J. für den Eil- und Frachtstückgut-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Königliche Eisenbahndirektion Erfurt. Die an der Strecke Straussfurt-Grossheringen zwischen den Stationen Cölleda und Olbershausen gelegene Haltestelle Grossneuhausen wird am 1. Juni d. J. für den unbeschränkten Viehverkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Oesterreichische Nordwestbahn. Der Stationsname Pribislau-Schlappenz wird vom 1. Juli d. J. ab in „Schlappenz" abgeändert.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2202 vom 20. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn sowie die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 26. Mai d. J.).

Nr. 2238 vom 23. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen; Begleitschreiben zu dem Protokoll (Nr. 47) der am 13. Mai 1899 in Salzburg abgehaltenen Sitzung des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeinen Verwaltungsangelegenheiten (abgesandt am 26. Mai d. J.).

Nr. 2245 vom 25. Mai d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 27. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juni d. J. wird die an der Bahnstrecke Aprath-Velbert zwischen den Stationen Wülfrath und Velbert gelegene Station Tönisheide, welche jetzt nur für den Personenverkehr eingerichtet ist, für den Güterverkehr in Wagenladungen und am 1. August d. J. für den Eil- und Frachtstückgut-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit dem 1. Juni d. J. wird die Station Tönisheide in die Gütertarife für den Gruppen- und Gruppenwechselverkehr der Staatsbahnen sowie für den Verkehr mit den oldenburgischen Staatsbahnen aufgenommen. Soweit nicht in die Tarife oder Nachträge die Entfernungen bereits aufgenommen sind, werden der Frachtberechnung bis auf weiteres die um 6 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Wülfrath zu Grunde gelegt.

Elberfeld, den 23. Mai 1899. (1454)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Creisau für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Am 1. Juni d. J. wird die an der Strecke Camenz-Königszelt gelegene Haltestelle Creisau für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet. In Creisau werden alle Personenzüge anhalten. Die Haltestelle erhält die Befugniss zur Abfertigung von Stückgütern, Wagenladungen und Leichen. Die Abfertigung von Fahrzeugen jeder Art, lebenden Thieren und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Für den Bereich der Tarifgruppe II und im Wechselverkehr mit den preussischen, preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen erfolgt bis auf weiteres die Frachtberechnung für Creisau unter Zugrundelegung der jeweilig niedrigsten Gesammtentfernung, die sich durch Anstoss von 5 km an die Entfernung für Faulbrück oder von 7 km an diejenige für Schweidnitz-Oberstadt ergibt. Ueber die Höhe der Frachtsätze für Steinkohlen usw. aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk geben die betheiligten Dienststellen Auskunft. Die Haltestelle Creisau wird der Betriebsinspektion 2 zu Neisse und der Maschinen- und der Verkehrsinspektion zu Neisse unterstellt.

Breslau, den 23. Mai 1899. (1455)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Auf den Wasserumschlagsstellen in Pöpelwitz und im Breslauer Oderhafen ist die Verkippung der Kohlen wieder aufgenommen. Frachten, soweit zum Ausgang genehmigt, können wieder angenommen werden.

Breslau, im Mai 1899. (1456)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Am 15. Juni d. J. wird der an der Bahnstrecke Vossowska-Tarnowitz zwischen den Stationen Vossowska und Zawadzki gelegene Haltepunkt Kolonowska, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, für den allgemeinen Stückgutverkehr und den Wagenladungsverkehr der Anschlussgleisbesitzer in Kolonowska eröffnet.

Bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen sind der Frachtberechnung im Verkehre mit Kolonowska die Entfernungen von Vossowska mit einem Zuschlage von 3 km oder von Zawadzki mit einem Zuschlage von 8 km zu Grunde zu legen, je nachdem sich die kürzesten Entfernungen ergeben.

Die Verkehrsleitung erfolgt entsprechend der Entfernungsberechnung.

Kattowitz, den 26. Mai 1899. (1457)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach den k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende dieses Jahres gelangen für Kokssendungen vom Bahnschacht nach den Stationen Hieflau und Zeltweg unter Aufrechterhaltung der allgemeinen Bedingungen des Tarifs für den obengenannten Verkehr und bei ausdrücklicher Vorschreibung des Weges über Halbstadt-Starkotsch-Kolin-Prag Staatseisenbahngesellschaft die nachstehenden ermässigten Frachtsätze zur Einführung:

vom Bahnschacht
nach Hieflau . . . 157 Heller,
" Zeltweg . . . 179 "
für 100 kg.

Breslau, den 26. Mai 1899. (1458)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichischer Verkehr.

Im Anschlusse an unsere Bekanntmachung vom 29. April d. J. wird veröffentlicht, dass die Ausdehnung des Ausnahmetarifs 13 auf Cementsendungen von den Stationen Lobositz (Staatseisenbahngesellschaft und Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft) und Cizkovic (Staatseisenbahngesellschaft) vom 10. Juni d. J. ab auch für die preussischen Wettbewerbsstationen gilt, soweit diese in den Ausnahmetarif 13 einbezogen sind.

Dresden, den 29. Mai 1899. (1459)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Inbetriebnahme der Warthebrücke bei Landsberg a/W. ergeben sich für genannte Station infolge Entfernungsabkürzung bei Durchrechnung des Spezialtarifs II durchweg billigere Frachtsätze als nach dem Ausnahmetarif 9 des ostdeutschen Gütertarifs. Die erwähnten Ausnahmesätze treten deshalb von sofort ausser Kraft.

Bromberg, den 26. Mai 1899. (1460)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessisch-linksrheinischer Güterverkehr (Gruppe VI/VIII).

Vom 10. Juli d. J. ab wird die Tarifentfernung Rheindürkheim-Lendersdorf von 247 auf 257 km erhöht.

Mainz, den 26. Mai 1899. (1461)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Staatsbahngruppentarif VI.

Das zum 1. Juni d. J. zur Ausgabe gelangende Ergänzungsblatt zum Gruppentarif VI enthält anderweite Bestimmungen über die Frachtberechnung mit den Stationen der Cronberger Bahn: Cronberg und Eschborn, sowie anderweite Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Darmstadt Hptbhf. Direktionsbezirk Mainz und Bensheim (Direktionsbez. Mainz). Die theilweise Einschränkung des direkten Verkehrs mit letzteren Stationen auf Wagenladungen tritt erst mit dem 1. August d. J. in Wirkung.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 24. Mai 1899. (1462)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Juni l. J. wird im Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 27 des Tarifhefts II G (Rhein- und Main-Umschlagsstationen-Ostschweiz) der Artikel „amerikanisches Pappelholz" gestrichen. Derselbe wird nach diesem Zeitpunkt zu den billigeren Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr. 1 befördert.

Karlsruhe, den 25. Mai 1899. (1463)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1899 kommt ein neuer Verbandsgütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt am Main, der Cronberger und Kerkerbachbahn, des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz, sowie der auf hessischem Gebiete liegenden Linien der süddeutschen Eisenbahngesellschaft einerseits und den Stationen der südwestdeutschen Eisenbahnen andererseits zur Ausgabe.

Der neue Tarif trägt die Bezeichnung: „Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband, Verbandsgütertarif"
und besteht aus folgenden Theilen:

Tarifheft Theil II

enthaltend die besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften, sowie die Nachweisung der Ausnahmetarife nebst Kilometertariftabellen zu den letzteren.

Die in diesem „Theil II" aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Die Entfernungen, besonderen Stationstariftabellen und Ausnahmetarifsätze sind in den nachstehend bezeichneten Tarifheften enthalten:

Abtheilung A.

Güterverkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. der Cronberger und Kerkerbachbahn.

Heft 1. Verkehr mit Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn.
Heft 2. Verkehr mit Stationen der pfälzischen Eisenbahnen.
Heft 3. Verkehr mit Stationen der badischen Staatseisenbahnen.
Heft 4. Verkehr mit Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen.
Heft 5. Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der luxemburgischen Wilhelmsbahn.

Abtheilung B.

Güterverkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Mainz, sowie der auf hessischem Gebiet liegenden Linien der süddeutschen Eisenbahngesellschaft.

Heft 1. Verkehr mit Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn.
Heft 2. Verkehr mit Stationen der pfälzischen Eisenbahnen.
Heft 3. Verkehr mit Stationen der badischen Staatseisenbahnen.
Heft 4. Verkehr mit Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen.
Heft 5. Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der luxemburgischen Wilhelmsbahn.

Abtheilung C.

Güterverkehr mit Basel und zwar Basel (badische Staatsbahn) und Basel (elsasslothringische Eisenbahn).

Abtheilung D.

Güterverkehr mit Stationen der auf badischem Gebiet liegenden Linien der süddeutschen Eisenbahngesellschaft (Bregthalbahn, Kaiserstuhlbahn und Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn).

Abtheilung E.

Güterverkehr mit Stationen der Brölthaler Eisenbahn.

Die Tarifhefte der Abtheilung D und E kommen zu einem späteren Zeitpunkte zur Ausgabe und bleiben die bisherigen bezüglichen Tarifhefte bis dahin bestehen.

Die bisher zum rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbande gehörigen Tarifhefte

Abtheilung A Heft 1 (Frankfurt a/M.-Baden),
Abtheilung B Heft 1 (Frankfurt a/M.-Reichsbahn)

vom 1. November bezw. 1. August 1896 sind durch die mit Wirkung vom 1. Juni 1899 zur Ausgabe gekommenen Nachträge in Tarifhefte des Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verbandes umgewandelt worden.

Neben Frachtermässigungen treten durch Einführung der neuen Tarifhefte auch einzelne Frachterhöhungen ein. Die letzteren erhalten jedoch für die zum 1. Juni in Kraft tretenden Tarifhefte erst mit dem 15. Juli 1899 Wirkung.

Aufgehoben werden durch die neuen Tarifhefte:

a) die Tarifhefte „Theil II"
des rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. Januar 1893 und 1. August 1896,
des südwestdeutschen Verbandes vom 1. Januar 1893,
des württembergisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. Juli 1895,

jedoch nur insoweit, als sie sich auf den Verkehr zwischen Stationen beziehen, auf welche der neue Theil II des Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verbandes Anwendung findet.

b) Verkehr mit der Main-Neckarbahn.

1. Der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. etc. einerseits und Stationen der Main-Neckarbahn etc. andererseits vom 18. August 1888.
2. Der Gütertarif für den Main-Neckarbahn-oberhessischen Verkehr vom 1. September 1888.
3. Der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn etc. einerseits und Stationen der Cronberger Bahn andererseits vom 1. April 1889.
4. Der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn einerseits und Stationen der hessischen Ludwigsbahn etc. andererseits vom 1. Oktober 1889.
5. Das Tarifheft Nr. 1 des westdeutschen Verbandes vom 1. September 1890.
6. Das Tarifheft D I des rheinisch-west-

fälisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. Juli 1890.
7. Das Tarifheft D II des rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. April 1890.
8. Der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken einerseits und den Stationen der Main-Neckarbahn andererseits vom 1. Januar 1897.
9. Der Binnengütertarif der Main-Neckarbahn vom 1. Mai 1897.
10. Das Tarifheft Nr. 1 des norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. Juni 1896.

c) Verkehr mit den pfälzischen Eisenbahnen.
1. Der Gütertarif für den nassau-pfälzischen Verkehr vom 1. April 1889.
2. Der Gütertarif für den oberhessisch-pfälzischen Verkehr vom 1. September 1888.
3. Der Gütertarif für den hessisch-pfälzischen Verkehr vom 1. Februar 1891.
4. Das Tarifheft E II des rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. April 1890.
5. Das Tarifheft 1 des norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. Juni 1896.

d) Verkehr mit den badischen Staatsbahnen.
1. Das Tarifheft 7 des südwestdeutschen Verbandes vom 1. Mai 1895.
2. Das Tarifheft 9 des südwestdeutschen Verbandes vom 1. September 1895.
3. Das Tarifheft 3 des mitteldeutschen Verbandes vom 1. Januar 1893.
4. Das Tarifheft 1 des norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. Juni 1896.
5. Der Binnengütertarif der Main-Neckarbahn vom 1. Mai 1897.

e) Verkehr mit den württembergischen Staatsbahnen.
1. Der Gütertarif für den Nassau-württembergischen Verkehr vom 1. Oktober 1890.
2. Das Tarifheft 1 des württembergisch-südwestdeutschen Verbandes (Saarbrücken-Württemberg) vom 1. Mai 1896.
3. Das Tarifheft 4 des Württemberg-südwestdeutschen Verbandes (hessisch-württembergischer Verkehr) vom 1. Oktober 1890.
4. Der Gütertarif für den westdeutschen Verband vom 1. April 1891.
5. Das Tarifheft 6 des mitteldeutschen Verbandes vom 1. August 1891.
6. Das Tarifheft F I des rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. Juli 1891.
7. Das Tarifheft F II des rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. Juli 1891.
8. Das Tarifheft 3 des norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. Juni 1896.

f) Verkehr mit der Reichsbahn.
1. Die Tarifhefte 2 und 3 des südwestdeutschen Verbandes Saarbrücken- bezw. hessisch-Elsass-lothringischer Verkehr) vom 1. Mai 1895.
2. Das Tarifheft 1 des westdeutschen Verbandes vom 1. September 1890.
3. Das Tarifheft 2 b des mitteldeutschen Verbandes vom 1. Januar 1893.
4. Das Tarifheft 2 des norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. Juni 1896.
5. Das Tarifheft 2 B des rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. August 1896.

g) Verkehr mit der Station Basel.
1. Die Tarifhefte 2, 3 und 7 des südwestdeutschen Verbandes vom 1. Mai 1895.
2. Das Tarifheft 9 des südwestdeutschen Verbandes vom 1. September 1895.
3. Die Tarifhefte 2 b und 3 des mitteldeutschen Verbandes vom 1. Januar 1893.
4. Das Tarifheft Abtheilung G (Basel) des rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. November 1896.
5. Die Tarifhefte 1 und 2 des norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. Juni 1896.

Vorbezeichnete Tarifhefte nebst Nachträgen (zu b—g) treten jedoch nur insoweit ausser Kraft als in den neuen Tarifheften für die einzelnen Verkehrsbeziehungen Tarifentfernungen und Frachtsätze vorgesehen sind.

Ohne Ersatz werden aufgehoben im Verkehr mit der Main-Neckarbahn die für die Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen vorgesehenen Tarifkilometer in denjenigen Verkehrsbeziehungen, in denen die kürzeste Entfernung nicht über die Main-Neckarbahn ermittelt ist. (Insoweit hiernach die neuen Tarifhefte Entfernungen für die genannten Stationen nicht vorsehen, sind die Entfernungen für dieselben in den Tarifheften für den Verkehr mit der badischen Staatsbahn enthalten.)

Die neuen Tarifhefte sind durch die Dienststellen käuflich zu beziehen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (1464)

Frankfurt a/M., den 16. Mai 1899.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-ungarischer Verband, Theil II, Heft 1.

Am 1. Juni d. J. gelangt mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens 31. Dezember 1899, für Holzgeist bei Aufgabe in Mengen von 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen von Station Ungvár (U. St. B.) nach Cosel Oderhafen ein direkter Frachtsatz von 247 ₰ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 26. Mai 1899. (1465)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die zwischen den Stationen Schweidnitz-Oberstadt und Faulbrück gelegene Haltestelle Creisau des Direktionsbezirks Breslau in den oben genannten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 25. Mai 1899. (1466)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. treten nach Danzig, Olivaer Thor transito seewärts gleich ermässigte Frachtsätze wie nach Danzig, Weichselbahnhof, Lege Thor und Neufahrwasser transito seewärts in Kraft, für welche die im Theil III des oben genannten Kohlenausnahmetarifs vorgesehenen Bedingungen sinngemässe Anwendung finden.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 25. Mai 1899. (1467)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ungarisch-deutscher Viehverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1899 treten unter Aufrechterhaltung der im Tarife vom 1. April 1895 enthaltenen Bestimmungen für die eilgutmässige Beförderung von lebendem Geflügel von mehreren Stationen der königl. ungarischen Staatseisenbahnen nach P i r n a , Station der königl. sächsischen Staatseisenbahnen, direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Verwaltungen und Stationen Auskunft.

Berlin, den 24. Mai 1899. (1468)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Württb.-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

3. H e f t. P f ä l z i s c h - w ü r t t b. G ü t e r v e r k e h r.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. treten in der Frachtberechnung für den Verkehr mit den württb. Stationen Altensteig, Eningen unter Achalm, Gomadingen, Honau, Kirchheim u. Teck, Kleinengstingen, Kohlstetten, Marbach an der Lauter, Münsingen, Oethlingen, Pfullingen, Schramberg und Unterhaussen in Württb. Aenderungen ein. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst ab 15. Juli 1899. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterstellen.

Stuttgart, den 25. Mai 1899. (1469)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die im Nachtrag VII zum 8. Heft des Verbandsgütertarifs (Baden-Pfalz) n a c h r i c h t l i c h angegebenen Frachtsätze für den Verkehr mit der schmalspurigen Nebenbahn „Albthalbahn" sind mit Gültigkeit vom 1. Juni 1899 durch Einbeziehung einer Anzahl weiterer Stationen dieser Nebenbahn ergänzt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen für den Güterdienst eingerichteten Stationen.

Karlsruhe, den 24. Mai 1899. (1470)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Infolge der Betriebseröffnung auf der Nebenbahn Kolberg-Köslin der Altdamm-Kolberger Eisenbahngesellschaft treten mit sofortiger Gültigkeit für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecken Gr.-Christinenberg-Wollin/Cammin und Kolberg (Direktionsbezirk Stettin) einerseits und Köslin-Neustadt i. Westpr.-Hohenstein Westpr., Rügenwalde-Schlawe-Zollbrück-Bütow, Stolpmünde-Stolp-Rummelsburg i. Pm., Rheda i. Westpr.-Putzig, Praust-Carthaus i. Westpr., Hohenstein i. Westpr.-Berent (Dir.-Bez. Danzig) andererseits an Stelle der bisherigen gekürzte Entfernungen und Sätze in Kraft.

Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 20. Mai 1899. (1471)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.

Mit dem 10. Juni l. J. werden die Stationen Kahla S.-A. und Ohrdruf des Direktionsbezirkes Erfurt in den Holzausnahmetarif einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 24. Mai 1899. (1472)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Am 5. Juni 1899 tritt für Holz des Spezialtarifs II (Ausnahmetarif Nr. 3 A des

ostdeutsch-österreichischen Verbandtarifs, Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899) bei Aufgabe von 10000 kg-Ladungen von Wien, Floridsdorf K. F. N. B., Wien Donauuferbhf. K. F. N. B., Wien, Floridsdorf = Jedlesee, Korneuburg Oe. N. W. B., Wien, Stadlau St. E. G. nach Mochbern ein direkter Frachtsatz in Höhe von 128 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 26. Mai 1899. (1473)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif.

Zum 1. Juni d. J. erscheinen Nachträge, welche ausser bereits bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen enthalten: Aenderung der besonderen Tarifvorschriften, Aufnahme neuer Stationen, Aenderungen für verschiedene Stationen sowie von Ortsbestimmungen und Stationsnamen, Aenderung in der Bezirksabgrenzung der preussischen Staatsbahnen, Wegfall von Entfernungen und Frachtsätzen im Verkehr mit der ehemaligen hessischen Ludwigsbahn und den hess. Nebenbahnen, Aenderung von Frachtzuschlägen für württemb. Nebenbahnstationen, Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife: Nr. 1 Holztarif, 2 Gaskoks, 8 Giessereiroheisen, 9 Eisen und Stahl etc., 9b Schiffsbaueisen, 16 Mineralölrückstände, 19 Sprit etc. zur Ausfuhr, 21 Salz, M Seetransittarif, T Holzstoff etc. zur Ausfuhr, Wegfall des Ausnahmetarifs 9a metallurgische Erzeugnisse, neue Ausnahmetarife: 9s Schiffsbaueisen nach binnenländischen Stationen, 22 Zucker zur Ausfuhr nach der Schweiz.

Durch diese Nachträge werden aufgehoben und ersetzt die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecken Soest - Höxter, Altenbeken-Menne, Heringen - Blankenheim, Berga=Kelbra - Stolberg = Rottl., Oebisfelde-Wustermark sowie der westfälischen Landesbahn im rheinisch - westfälisch-südwestdeutschen, westdeutschen, ostmittel-südwestdeutschen und Reichsbahn-Staatsbahn-Gütertarif, ferner bestimmte Frachtsätze des besonderen Ausnahmetarifs für Zucker aller Art nach Basel zur Ausfuhr nach der Schweiz vom 20/2. 1895.

Der Ausnahmetarif Nr. 9a metallurgische Erzeugnisse sowie die Sätze des Ausnahmetarifs 9b Schiffsbaueisen für Alt=Münsterol, Grafenstaden, Reichshofen kommen ohne Ersatz in Wegfall. Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden diese erst vom 1. August 1899 ab gültig.

Die Nachträge können voraussichtlich vom 29. d. Mts. ab bei den Tarifstationen eingesehen und käuflich bezogen werden.

Hannover, den 24. Mai 1899. (1474)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-hessischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Rheindürkheim des Bezirks Mainz in den Ausnahmetarif F des vorbezeichneten Verkehrs für den Versand von Strohstoff und Strohzellstoff aufgenommen.

Die Frachtsätze sind die gleichen wie für Holzstoff und Holzzellstoff. (1475)

Frankfurt a. M., den 24. Mai 1899.
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1899 werden die Stationen Bockau, Burgstädt, Dölau bei Greiz, Elsterberg, Falkenstein, Netzschkau, Neumark, Rochlitz, Waldenburg in Sachsen, Zwönitz der sächsischen Staatsbahnen sowie die Stationen Landsberg a. d. Warthe Brückenvorstadt des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg, Marklissa, Mochbern, Schweidnitz=Niederstadt des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau in den obenbezeichneten Tarif einbezogen. Von demselben Zeitpunkte ab werden die Entfernungen von Limbach nach Eger und von Landsberg a. W. nach den schlesischen Grenzstationen des Transittarifs herabgesetzt.

Die neuen Entfernungen sind bei den betheiligten Stationen und den Auskunftsbüreaus zu erfahren.

Breslau, den 23. Mai 1899. (1476)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab haben die Stationen Mülhausen Stadt, Mülhausen=Wanne und Mülhausen Nord der Reichseisenbahnen anderweite Abfertigungsbefugnisse erhalten; ferner treten mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. im Verkehr zwischen den Stationen Czerwionka, Dzieditz, Friedrichsgrube, Loslau, Neuberun, Nicolai, Oderberg, Orzesche, Oswiecim, Ratibor, Rybnik und Sohrau i. Oberschl. des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz und der Station Mülhausen Nord der Reichseisenbahnen ermässigte Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 25. Mai 1899. (1477)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Mit 10. Juni d. J. wird die Station Ostrowo der königlichen Eisenbahndirektion Posen in den Ausnahmetarif C (a und b) für solche Rindesendungen, die nach den Stationen der Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzyce bestimmt sind, mit den für Kreuzburg O/S. der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz im gleichen Ausnahmetarif bestehenden Frachtsätzen unter Anstoss von 17 ₰ für 100 kg aufgenommen.

Breslau, den 25. Mai 1899. (1478)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1899 tritt zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb andererseits der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält die seit Erscheinen des IV. Nachtrags im Verfügungswege schon durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen, sowie Entfernungen für die Stationen der Albthalbahn Seitenlinie Ettlingen-Pforzheim.

Die Frachtsätze für die Stationen dieser Seitenlinie, Brötzingen (Nebenbahn), Dietlingen, Ellmendingen, Weiler=Haltepunkt und Weiler=Ottenhausen treten indessen erst mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr, der s. Zt. noch besonders bekannt gegeben wird, in Kraft.

Auch die für die neu einbezogene Station Neureuth angegebenen Entfernungen haben erst mit dem Tage der Eröffnung für den Güterverkehr Gültigkeit.

Sodann wird durch den Nachtrag die Station Käferthal (Nebenbahn) der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn in den Tarif aufgenommen.

Die im Nachtrag enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 daselbst genehmigt worden. (1479)
Gr. Generaldirektion.

Die besonderen Bestimmungen für den Verkehr mit den Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg Mannheimer Nebenbahn im 5. Heft des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs werden unter Ziffer 5 mit Geltung vom 1. Juni 1899 dahin abgeändert, dass auch im Verkehr mit Station Viernheim die daselbst unter B vorgesehenen niedrigeren Zuschläge zur Berechnung kommen.

Strassburg, den 20. Mai 1899. (1480)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. Juni 1899 gelangt Nachtrag I zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der kgl. bayer. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahnaktiengesellschaft in München anderseits vom 1. Mai 1899 zur Einführung.

München, den 26. Mai 1899. (1481)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-sächsischer Verbandsverkehr.

Mit dem 1. Juni d. J. wird die sächsische Station Weissig b. Grossenhain in den Gütertarif aufgenommen. Am gleichen Tage treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von lebenden Thieren (ausschliesslich Pferden) von Mönchhagen nach Leipzig I (Vieh- und Schlachthof), sowie von Alt=Damm nach Chemnitz, Döbeln, Hainichen, Leuben, Nossen, Ostrau, Riesa, Siegmar und Waldheim in Kraft. Die Frachtsätze für den Verkehr mit Alt=Damm gelten nur für Thiere in Wagenladungen, deren Beförderung über den Bahnweg Stettin-Cüstrin-Grossenhain von dem Absender gewünscht wird. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Stationen Auskunft.

Dresden, den 26. Mai 1899. (1482)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Am 1. Juni d. J. tritt für unseren Binnenverkehr an Stelle des bisherigen Tarifs vom 1. April 1893 nebst zugehörigen Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft, welcher in unserem Geschäftslokale hierselbst käuflich zu haben ist. Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, werden diese erst vom 15. Juli d. J. ab gültig.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Dortmund, den 27. Mai 1899. (1483)
Die Direktion.

Kohlenverkehr Böhmen - Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau.

Einführung ermässigter Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 2. Juni 1899, bis auf **Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899, gelangen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung:**

a) für Kohlen, mineralische, nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens;
b) für Koks nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch für 10 000 Kilo pro Frachtbrief und Wagen; unter Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau vom 1. November 1891 im Verkehre von den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: „Littitz, Nürschan, Radnitz, Rokycan, Staab, Stankau und Stupno-Bras“ nach den Stationen in Vorarlberg und Lindau (Stadt und Rangirbahnhof) an Stelle der im Tarife enthaltenen Sätze, nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

Nach	von		
	Littitz und Nürschan	Radnitz, Rokycan und Stupno-Bras	Staab und Stankau
	Frachtsätze in Kronen für 10 000 kg		
Bludenz	139,4	149,4	136,4
Bregenz u. Lochau	127,6	137,6	124,6
Buchs	138,8	148,8	135,8
Dornbirn	130,2	140,2	127,2
Feldkirch	135,0	145,0	132,0
Frastanz	136,0	146,0	133,0
Götzis	132,6	142,6	129,6
Hard-Fussach	129,2	139,2	126,2
Hohenems	131,6	141,6	128,6
Lauterach	128,6	138,6	125,6
Lustenau	130,0	140,0	127,0
Nendeln	137,4	147,4	134,4
Nenzing	137,2	147,2	134,2
Rankweil	134,2	144,2	131,2
St. Margrethen	130,4	140,4	127,4
Schaan-Vaduz	138,2	148,2	135,2
Schwarzach	129,4	139,4	126,4
Strassenhaus	138,4	148,4	135,4
Lindau (Stadt- u. Rangirbhf.)	127,6	137,6	124,6

Wien, am 26. Mai 1899. (1484)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Norddeutsch-rheinischer Rundreise-verkehr.

Für diesen Verkehr gelangt mit dem 1. Juni d. J. ein neuer Tarif zur Einführung. Mit demselben treten durch Einbeziehung neuer Bahnwege und Zulassung der Benutzung auch der Rheindampfschiffe zwischen Köln und Mainz bezw. Biebrich Verkehrserweiterungen ein.

Die bisherigen Preise bleiben unverändert bestehen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) derselben genehmigt worden.

Hannover, den 23. Mai 1899. (1485)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Rumänische Eisenbahnen.

Am 25. Mai l. J. tritt der Nachtrag II zum Theil I des Lokalpersonen- und Gepäcktarifs in Kraft. Preis 10 Cts.

Bukarest, den 25. Mai 1899. (1486)

6. Personen- und Güterverkehr.

Strassburger Strassenbahngesellschaft.

Die in unserem vom 1. April 1898 ab gültigen Lokaltarif sowie die in dem ebenfalls vom 1. April 1898 ab gültigen Strassburg-Lahrer Strassenbahntarif aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind von den betreffenden Aufsichtsbehörden genehmigt.

Strassburg, den 26 Mai 1899. (1487)

Die Direktion.
Hähner.

7. Generalversammlungen.

Die 29. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf

Donnerstag, den 22. Juni d. J., 12 Uhr Mittags,

in das Dienstgebäude der königlichen Eisenbahnbetriebsinspektion 2 in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1. April 1898/99.
2. Bericht des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz.
3. Neuwahl für zwei ausscheidende Mitglieder des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 20. Mai 1899. (1488)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens des Aufsichtsraths der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

8. Verdingungen.

Die zum Bau des Uhrthurmes am neuen Empfangsgebäude erforderlichen Eisenkonstruktionen sollen öffentlich vergeben werden.

Versiegelte Angebote mit der Aufschrift:

„Angebot von Eisenkonstruktionen für den Thurm des Empfangsgebäudes“

sind bis Montag, den 5. Juni d. J., Mittags 12 Uhr, dem Neubaubüreau auf Hauptbahnhof Danzig einzureichen, woselbst die Zeichnungen einzusehen und Angebotsformulare nebst Bedingungen gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ. bezogen werden können.

Danzig, den 24. Mai 1899. (1489)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Für den Bau der Theilstrecke I Löwenhagen-Friedland der Neubaulinie Löwenhagen-Gerdauen soll die Lieferung von 431 800 kg (= 2 540 Normalfässer) besten, langsam bindenden Portlandcement in Fässern oder Säcken öffentlich vergeben werden. Die Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt, Nr. 55 a Zimmer 131 zur Einsicht aus. Verdingungshefte werden von dem Centralbüreau hierselbst für 1,10 ℳ. für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Lieferung von Portlandcement der Theilstrecke I der Neubaulinie Löwenhagen-Gerdauen“ bis spätestens zum Termin, den 10. Juni d. J., Vorm. 10 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Königsberg, den 19. Mai 1899. (1490)

Königliche Eisenbahndirektion.

9. Verkauf einer Centesimalwaage.

Verkauf einer Centesimalwaage.

Centesimalwaage auf Station Ebeleben der Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn bis zum Gewichte von 12 000 kg wiegend ist zu verkaufen. Für Kleinbahnen bezw. Privatanschlussgleise geeignet. Näheres zu erfragen bei der Betriebsabtheilung „Thüringen“ in Weimar, an welche ebenfalls hierauf bezgl. Angebote zu richten sind. (1491)

10. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 24 ausgemusterten Eisenbahnwagen

am Sonnabend, den 10. Juni 1899, Vormittags 11 Uhr, in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst, W, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen“ an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 416 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in Baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 24. Mai 1899. (1492)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den Hauptwerkstätten Harburg, Neumünster und Wittenberge stehenden 6 Stück ausgemusterten Lokomotiven, 3 Stück Personenwagen und 3 Stück Güterwagen sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden. Die Verdingungsunterlagen können gegen postfreie Einsendung von baar 50 ₰ von unserem Centralbüreau bezogen werden. Angebote sind bis 14. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, auf vorgeschriebenem Formular verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf ausgemusterter Eisenbahnfahrzeuge“ versehen an uns einzusenden.

Altona, den 24. Mai 1899. (1493)

Königliche Eisenbahndirektion.

11. Offene Stellen.

Im Eisenbahn-Kontrol- und Tarifwesen erfahrener Beamter zum baldigen Eintritt gesucht. Meldungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften an

Direktion (1494)
der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft in Dortmund.

Offene Stelle.

Wir suchen zum Antritt am 1. August d. J. einen im Telegraphen- und Abfertigungsdienst ausgebildeten Stationsgehilfen jüngeren Alters gegen vorläufig 2 ℳ. Tagegeld. Bei zufriedenstellenden Leistungen erfolgt später Anstellung mit Pensionsberechtigung. Den Bewerbungsgesuchen sind Lebenslauf und Zeugnisse beizufügen. (1495)

Direktion
der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft in Oels i/Schles.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Gesucht wird zum 1. Juli d. J. ein in allen Zweigen des Verwaltungsdienstes ausgebildeter Büreauassistent. Meldungen mit Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüche sind an die Betriebsdirektion in Luckau zu richten. (1496)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 41. | 3. Juni 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Zum Kapitel der Lieferfristen.

Von **Georg Muschweck**, königlicher Generaldirektionssekretär in München.

Mein Aufsatz in Nr. 15 d. Ztg. hat in den einschlägigen Fachkreisen ein grösseres Interesse wachgerufen als ich zu hoffen wagte. Ich schliesse dies daraus, dass ihm die Ehre der Erwiderung gleich von zwei Seiten zu theil geworden ist.

Wenn auch die beiden Verfasser der Entgegnungen — Herr Sigismund Weill, Inspektor der österreichischen Nordwestbahn in Nr. 26 und Herr —m— in Nr. 29 d. Ztg. — meinen Ausführungen im allgemeinen und im Besonderen nicht beipflichten, so bin ich ihnen doch dankbar, weil sie werthvolles Material herbeigeschafft haben, um die aufgeworfene Frage nach allen Seiten würdigen und richtig lösen zu können. Mich selbst haben übrigens ihre Einwendungen von der Ueberzeugung, dass ich den richtigen Weg eingeschlagen habe, nicht abwendig machen können.

Die Gegenvorschläge des Herrn Weill gehen in der Hauptsache darauf hinaus, die in Deutschland und Oesterreich-Ungarn für den Binnenverkehr bestehenden Lieferfristen dem Internationalen Uebereinkommen anzupassen, d. h. sie zu verlängern und die anfallenden Entschädigungen ohne Rücksicht auf Verschulden auf sämmtliche an den einzelnen Verbänden betheiligte Bahnen zu vertheilen, während Herr —m— eine weitere Kürzung der Lieferfristen nach einem besonderen System und zur Erreichung dieses Zweckes eine Reformirung des Gütertransportdienstes vorschlägt.

Ich beabsichtige keineswegs auf alle Punkte der interessanten Abhandlungen einzugehen; nur insoweit, als sich die Ausführungen mit meinen Vorschlägen speziell befassen oder von besonderer Bedeutung erscheinen, sollen sie im nachstehenden kurz beleuchtet werden.

I.

Herr Weill hat sich die Mühe genommen, in einer Tabelle die Differenzen die zwischen den Lieferfristen der Verkehrsordnung, des Internationalen Uebereinkommens und meines Vorschlages bestehen, anschaulich zu machen. Er hat es aber nicht der Mühe werth gefunden, auch die von mir für Schnellzuggüter projektirten Lieferfristen aufzunehmen, angeblich deshalb nicht, weil für die Festsetzung besonderer Lieferfristen für Schnellzuggüter keine Nothwendigkeit bestehe und weil die Zuganschlüsse nicht immer die ununterbrochene Beförderung von zu Schnellzügen aufgegebenen Sendungen mit solchen Zügen ermöglichen.

Ich weiss nicht, ob Herr Weill auch die Nothwendigkeit des Schnellzuggutverkehres bestreitet. Wenn ja, möchte ich ihm entgegenhalten, dass die deutschen Bahnen die Unentbehrlichkeit der Schnellzuggutbeförderung ausdrücklich anerkannt haben.

Dieser Verkehr wird sich auch durch den bei einzelnen Bahnen eingeführten und in erfreulicher Entwickelung begriffenen Expressgutverkehr nicht verdrängen lassen, da jener vor diesem manche Vortheile, wie z. B. die Möglichkeit der Belastung der Sendungen mit Nachnahme, voraus hat.

Thatsächlich hat das Publikum von dieser Einrichtung in dringenden Fällen gern Gebrauch gemacht. Insbesondere werden nach den amtlichen Ermittelungen leicht verderbliche Güter, wie lebende Thiere (namentlich Hunde) in Käfigen und Kisten, geschlachtetes Geflügel, Wildpret, Fleischwaaren, Gänselebern, frische Fische, lebende Krebse und Austern, lebende Pflanzen frische Blumen, Frühgemüse, Frühobst, Erdbeeren, ferner hochwerthige Waaren, welche einen bestimmten Dampfer im Hafenplatze erreichen sollen, Modewaaren, die zu einer bestimmten Zeit eintreffen müssen, endlich Reisegepäck, Musterkoffer, Fahrräder und dergl. als Schnellzuggut aufgegeben.

Unter dem Ausdruck „Schnellzuggut“ versteht Herr Weill unter Anlehnung an das österreichisch-ungarische Betriebsreglement Eilgut, das auf Antrag des Absenders und mit Zustimmung der Eisenbahn mit einem Schnellzuge befördert wird. In dieser engen Begrenzung möchte ich den Begriff nicht aufgefasst wissen, sondern finde es im Interesse der Bahnen sowohl als auch des Publikums gelegen, wenn die von den deutschen Bahnen im Jahre 1893 angenommene Fassung allgemeine Geltung erlangt. Hiernach wird unter Schnellzuggut Eilgut ver-

standen, das auf Antrag des Absenders und mit Zustimmung der Eisenbahn mit denjenigen Zügen befördert wird, mit welchen die Bestimmungsstation am schnellsten erreicht wird.

Es könnte vielleicht — wenn auch nicht von Herrn —m— — die Frage aufgeworfen werden, ob denn die gekürzten Lieferfristen nicht zu knapp bemessen sind.

Darauf habe ich zu erwidern, dass 150 km heutzutage von den Schnellzügen in 2, von Personenzügen in 3 Stunden zurückgelegt werden, sodass die Bahnen auch bei etwaigem Zuwarten auf Anschlusszüge mit einer Transportfrist von 6 Stunden für 150 km und einer Expeditionsfrist von 6 Stunden recht wohl ihr Auskommen finden, zumal da sie den Aufgabetag in die Lieferfrist nicht einzurechnen brauchen.

Wenn der Schnellzuggüterverkehr bisher nicht die gewünschte Höhe erreicht hat, so ist meines Erachtens nur der Umstand schuld daran, dass sich Leistung und Gegenleistung nicht die Waage halten. Einerseits verlangen die Bahnen von den Interessenten die doppelte Eilgutfracht, andererseits gewähren sie nur die Lieferfristen für gewöhnliches Eilgut. Würden die Interessenten ihre Sendungen den Bahnen nicht auf gut Glück anvertrauen müssen, sondern hätten sie die Garantie, dass die Sendungen binnen angemessener Frist — und als solche wäre die Hälfte der Eilgutfristen anzusehen — ankommen müssen oder der Schaden ersetzt wird, so würde sich der Schnellzuggüterverkehr schnell entwickeln und den Bahnen eine ergiebige Rente abwerfen. So aber müssen die Interessenten, weil sie das Risiko des Verderbs der Güter nicht auf sich nehmen können, häufig zu ihrem Schaden und zu dem der Eisenbahnen auf den Versand verzichten.

Ich bin übrigens der Letzte, der einem uneingeschränkten Schnellzuggüterverkehre das Wort reden möchte, und finde es im Interesse einer ordnungsmässigen Durchführung des Personenverkehres ganz am Platze, wenn sich die Eisenbahnen die Entscheidung über die Annahme von Schnellzuggut vorbehalten haben.

Herr Weill behauptet ferner, dass die Lieferfristreklamationen stetig zunehmen. Auch wenn dies der Fall sein sollte — und ich will und kann es in Ermangelung statistischer Unterlagen nicht bestreiten — so könnte diese Thatsache noch lange nicht zu Besorgnissen Anlass geben. Denn da auch die Anzahl der Expeditionen, die Gütermengen und die Einnahmen aus der Beförderung zugenommen haben, so ist es nicht verwunderlich, dass sich auch die Lieferfristreklamationen mehren.

Ein geringer Prozentsatz der Plusdifferenz mag vielleicht auch darin seinen Grund haben, dass sich das verfrachtende Publikum in den Reglementen besser auskennt als früher.

Um die weitere Behauptung des Herrn Weill, dass die Mehrzahl der Reklamationen aus dem Binnenverkehre und nur wenige aus anderen Verkehrsgebieten stammen, zu würdigen, müsste man wissen, wie viel Güter im Binnenverkehre und wie viel in den Wechsel- und Transitverkehren aufgegeben werden. Ueberwiegt die Anzahl der Aufgaben im Binnenverkehre, so finde ich es ganz erklärlich, wenn auch mehr Entschädigungsforderungen aus diesem Verkehre einlaufen. Im übrigen scheinen die Verhältnisse nicht überall gleich zu liegen, da bei der Verwaltung, der Herr —m— angehört, die Lieferfristreklamationen aus dem Binnenverkehre zu den Seltenheiten gehören.

Nach meinem Dafürhalten kommt es aber auch auf die Anzahl der Ersatzforderungen gar nicht an, sondern lediglich auf die Anzahl der Ersatzgenehmigungen.

Denn nicht jede Forderung braucht gleich bewilligt zu werden. Gerade unter den Forderungen wegen Lieferfristüberschreitung finden sich viele, die formell oder materiell unbegründet sind und ohne weiteres abgewiesen werden können. Mancher Reklamant versäumt den Einreichetermin oder hält die Lieferfrist, indem er den Maassstab an frühere vorzeitig eingetroffene Transporte anlegt, mit Unrecht überschritten.

Scheidet man zunächst diese Reklamationen aus, so bleibt zwar noch eine erkleckliche Anzahl mit hohen Schadensummen zurück. Allein bei näherem Zusehen wird man finden, dass das Publikum gerade bei Verspätungen den Mund recht voll zu nehmen beliebt. Auch hier bewahrheitet sich das Sprichwort, dass die Suppe nicht so heiss gegessen wird, als sie gekocht wird. Gar mancher versucht nicht einmal, wenn man ihm auf den Zahn fühlt, den Schadennachweis, sondern begnügt sich mit dem reglementmässigen Frachtantheil. Und wo wirklich ein höherer Schaden nachgewiesen wird, da bildet in der Regel die ganze Fracht das Maximum der Entschädigung, weil der Absender unterlassen hat, das Interesse an der Lieferung zu versichern oder weil Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn nicht nachzuweisen ist. Die Fracht aber ist selten bedeutend, da in der Hauptsache nur Stückgüter Verspätungen erleiden, während die Wagenladungen ihr Ziel bis auf einen geringen Prozentsatz rechtzeitig erreichen. Die Folge ist, dass sich die Ersatzsummen in ziemlich mässigen Grenzen halten und hinter den sonstigen Ersatzsummen aus dem Frachtgeschäfte weit zurückbleiben. Nach genauen Ermittelungen nehmen die Lieferfristreklamationen nur etwa den sechsten Theil sämmtlicher Ersatzforderungen ein und die schliesslich gezahlten Ersätze betragen nicht ganz 14 % aller Entschädigungen aus dem Frachtgeschäfte.

Von 1 000 anerkannten Entschädigungsreklamationen betreffen:

248	Stück	Beträge	bis zu	10 M.		
287	"	"	über	10	bis zu	20 M.
125	"	"	"	20	" "	30 "
72	"	"	"	30	" "	40 "
73	"	"	"	40	" "	50 "
36	"	"	"	50	" "	60 "
24	"	"	"	60	" "	70 "
17	"	"	"	70	" "	80 "
13	"	"	"	80	" "	90 "
20	"	"	"	90	" "	100 "
43	"	"	"	100	" "	150 "
23	"	"	"	150	" "	200 "
9	"	"	"	200	" "	250 "
5	"	"	"	250	" "	300 "
3	"	"	"	300	" "	400 "
2	"	"	"	400 M.		

Nicht weniger als 53,5 % sämmtlicher Lieferfristreklamationen erledigen sich also durch Zahlung von Entschädigungen, die den Betrag von 20 M. nicht übersteigen.

Herr Weill führt als Beleg dafür, dass die Lieferfristen wenigstens im Binnenverkehre zu karg bemessen wären, die vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen veröffentlichte Nachweisung der Lieferfristzuschläge an. Diese Nachweisung soll ersehen lassen, dass fast sämmtliche Eisenbahnverwaltungen in die Nothwendigkeit versetzt worden sind, Zuschlagsfristen festzustellen. Nun gibt es aber 45 deutsche, 20 österreichisch-ungarische und 7 andere, im ganzen 72 Vereinsbahnen, während nur 9 deutschen, 15 österreichisch-ungarischen und 1 fremden, im ganzen 25 Vereinsverwaltungen Lieferfristzuschläge bewilligt worden sind.

Auf den deutschen Bahnen bestehen Lieferfristzuschläge lediglich für den Umschlag von Wagenladungen zwischen Stationen der Haupt- und Schmalspurbahnen, für die Achs- und Schiffsbeförderung in Mainz und Norddeich und für den Sonntagsverkehr auf der Isarthalbahn. Dagegen sind im Gebiete der Reichseisenbahnen und der preussischen Staatsbahnen die normalen deutschen Lieferfristen für Frachtgut in 60 Relationen um je einen Tag gekürzt. Einen Theil dieser gekürzten Lieferfristen hat der preussische Handelsminister bereits mit Erlass vom 16. Januar 1879 eingeführt.

In Oesterreich-Ungarn scheinen allerdings die Verkehrsverhältnisse etwas ungünstiger zu liegen, wenn man das Verhältniss der Zuschlagsfristen des Doppelstaates zu denjenigen Deutschlands als Maassstab annehmen darf. Die Nachweisung zählt für Oesterreich-Ungarn nicht weniger als 133 Lieferfristzuschläge auf. Wenn sich auch die Zuschläge zumeist in mässigen Grenzen halten — der Zuschlag für Frachtgut beträgt in 2 Fällen 1/4 Tag, in 103 Fällen 1/2 Tag, in 23 Fällen 1 Tag,

in 2 Fällen 2 Tage und in 3 Fällen Tage — so kann man doch das Gefühl nicht los werden, dass sie etwas reichlich ausgefallen sind. Ich für meinen Theil kann in der Bewilligung eines 1/4 oder 1/2 tägigen Zuschlages keinen besonderen Nutzen für die Bahnen einsehen, wenn ich berücksichtige, dass auch die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns im Binnenverkehre Verspätungen bis zu 12 Stunden nur bei nachgewiesenem Schaden zu vertreten haben. Aus dem Umstande, dass die ungarischen Staatsbahnen in der vorletzten Nachweisung noch mit 129 Zuschlägen, in der letzten nur mehr mit 50 (nicht 57, wie Herr Weill berechnet hat) aufgeführt sind, darf übrigens auf eine Abnahme des Bedürfnisses der Bewilligung von Zuschlagsfristen geschlossen werden.

Der Grund, weshalb die Mehrzahl dieser Zuschläge nicht auch für den internationalen Verkehr bewilligt wurde, scheint mir darin zu liegen, dass in dem Internationalen Uebereinkommen die österreichisch-ungarische Bestimmung (§ 63 Abs. 3 Abschnitt V Betriebsreglement) fehlt, wonach für den Uebergang von einer Bahn auf die andere oder selbst auch für den Uebergang von einer Linie auf eine andere Linie derselben Bahnverwaltung ein Zuschlag an der Expeditionsfrist von höchstens 6 Stunden bei Eilgütern und von höchstens 12 Stunden bei Frachtgütern für jeden Uebergang bewilligt werden kann.

Da die Lieferfristen nur für normale Verkehrsverhältnisse berechnet sind, wird man übrigens Lieferfristzuschläge nie ganz entbehren können.

Wenn Herr Weill behauptet, dass die innerstaatlichen Lieferfristen ausschliesslich im Interesse der Handelswelt zwischen den Regierungen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns ohne Einflussnahme seitens der Bahnanstalten normirt wurden, so scheint er ausser Acht zu lassen, dass die Regierungen nach dem Grundsatze „audiatur et altera pars“ nicht nur der Handelswelt ihr Ohr leihen, sondern auch und zwar vor allem das Interesse der Gesammtheit im Auge haben und so einschneidende Fragen wie die Festsetzung der Lieferfristen nicht lösen, ohne zuvor die Gutachten der grösseren Bahnverwaltungen und insbesondere der Staatsbahnen eingefordert und gewürdigt zu haben.

Herr Weill stellt als Thatsache hin, dass die Schöpfer des Internationalen Uebereinkommens nach eingehender Berathung zum Entschlusse gelangten, längere Lieferfristen zu vereinbaren, als jene waren, welche bis dahin in Verbänden bestanden.

Allein wenn man auf die Entstehungsgeschichte des Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens und des § 6 der Ausführungsbestimmungen zurückgeht, so findet man, dass vor der Berathung des Internationalen Uebereinkommens längere Lieferfristen bestanden haben. Im Gebiete des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen betrug die Transportfrist zur Zeit des Beginns der Berathungen 1 bezw. 2 Tage für 225 km, die gleiche Entfernung lag den inneren Reglements zu Grunde. Die deutschen Kommissare schlugen jedoch in § 6 ihres Entwurfes von Ausführungsbestimmungen zu Art. 9 (später 14) des Vertrages über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr eine Entfernung von 250 km vor und erzielten auch in der I. Konferenz (1878) die Annahme. In der II. Konferenz (1881) wurde zwar auf Antrag des Vertreters der Niederlande, um die internationalen Bestimmungen mit den Vorschriften des Vereinsbetriebsreglements in Einklang zu bringen, die Einheit von 225 km angenommen, in der III. und letzten Konferenz (1886) aber auf Antrag Deutschlands die ursprüngliche Fassung (250 km) wieder hergestellt.

Der Wille der Konferenz ist also keinenfalls darauf gerichtet gewesen, die bis zu ihrem Zusammentritt gültigen Lieferfristen zu verlängern, sondern sie zu verbürgen.

Den weiteren Schritt, den Deutschland und nach ihm der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen, noch bevor das Internationale Uebereinkommen fertig gestellt war, gingen, indem sie die in den innerstaatlichen Reglementen heute noch geltenden Lieferfristen und zwar Deutschland am 1. Oktober 1883, der Verein am 1. Oktober 1884 annahmen, hat die Konferenz allerdings nicht mehr mitgemacht. Die Protokolle geben darüber keinen Aufschluss, ob dies absichtlich oder lediglich deshalb geschehen ist, weil vielleicht von keiner Seite eine Anregung erfolgte.

Herr Weill hält es für selbstverständlich, dass die Normen über die Lieferfristberechnung in nicht allzu ferner Zeit einheitlich gestaltet werden, hält es aber für ebenso selbstverständlich, dass das innerstaatliche Recht dem Internationalen Uebereinkommen und nicht umgekehrt angepasst werde.

Auch ich bin der Meinung, dass sich die den einzelnen Frachtrechten eigenthümlichen Sonderbestimmungen immer mehr abschleifen und über kurz oder lang auch die Lieferfristen nach einem einheitlichen System berechnet werden; allein ich halte es für gänzlich ausgeschlossen, dass die innerstaatlichen Lieferfristen im Sinne des Internationalen Uebereinkommens eine Verlängerung erfahren.

Zu einem solchen Rückschritt würden sich die Regierungen nicht herbeilassen, auch wenn sie die Billigung mancher Eisenbahnverwaltung, die mit ihren Einrichtungen nicht auf der Höhe der Zeit steht, finden würden.

Auch das Publikum würde sich eine solche Maassregel nicht gefallen lassen und mit Recht darauf hinweisen, dass in einer Zeit, wo alle Hebel angesetzt werden, um den Personenverkehr zu beschleunigen und wo mehr als je die Loosung „time is money“ gilt, der Gütertransport keine rückläufige Bewegung antreten darf.

Dagegen halte ich es für sehr wahrscheinlich, dass schon eine der nächsten internationalen Konferenzen den § 6 der Ausführungsbestimmungen im Sinne der Verkehrsordnung und des Betriebsreglements umgestalten wird.

In dieser Annahme bestärken mich die Beschlüsse, die die Pariser Revisionskonferenz im Frühjahr 1896 gefasst hat. Das Ergebniss der Verhandlungen ist hocherfreulich und jeder Unbefangene wird anerkennen müssen, dass die an dem Vertragswerke vorgenommenen Aenderungen wirkliche Verbesserungen sind und durchweg den Stempel des Fortschrittes an sich tragen. Die Revisionskonferenz hat das Gute genommen, wo es zu finden war, und so ist manche Bestimmung der Verkehrsordnung in die neue und verbesserte Auflage des Internationalen Uebereinkommens übergegangen. Ich erinnere beispielsweise an die neuen Fassungen der Art. 7 und 15 des Internationalen Uebereinkommens.[1])

So wird es auch in Zukunft sein. In Nr. 4 des I. Jahrganges der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ ist unter der Chiffre D . . . eine werthvolle Abhandlung über die Kollision der Rechte erschienen, in welcher es wörtlich heisst:

„Die Erfahrung hat bei den anderen internationalen Unionen (Post, Telegraph, geistiges Eigenthum) gezeigt, dass man auf dem Gebiete des internationalen Rechtes nicht rückwärts geht, dass im Gegentheil jede Konferenz einen Fortschritt zur Einheit markirt. In manchen Beziehungen kann das internationale Recht der Gestaltung der internationalen Gesetzgebung vorausgehen, aber ebenso oft sind es die Partikulargesetzgebungen und die Spezialvereinbarungen, welche neuen Gesichtspunkten den Weg bahnen, die alsdann von den internationalen Unionen zu den ihrigen gemacht werden. Es ist nicht zu zweifeln, dass sich im Gebiete des internationalen Frachtrechtes die Entwickelung ebenso gestalten wird.“

Herr Weill spricht der Expeditionsfrist in ihrer gegenwärtigen Form jede Bedeutung ab und wünscht, dass sie nach der Anzahl der in Betracht kommenden Verwaltungs- und Staatengebiete bezw. nach den Landesgrenzen bemessen werde.

Mir will nun scheinen, als ob Herr Weil das Wesen der Expeditionsfrist verkennen würde. Die Expeditionsfrist ist lediglich für die vor dem Abgange des Gutes auf der Versandstation und nach dessen Ankunft auf der Bestimmungsstation

---

[1]) Vgl. Nr. 90/91 Jahrg. 1898 d. Ztg.

vorzunehmenden Manipulationen vorgesehen.[2]) Zu diesen zählen die Bezettelung, Verwahrung und Verladung des Gutes, die Berechnung der Frachten, die Ausstellung der Begleitpapiere, die Entladung und Bereitstellung des Gutes, die Dekartirung und Avisirung usw. Es zählen aber nicht[3]) dazu jene Manipulationen, welche mit dem Gute und den Begleitpapieren während des Transportes vorgenommen werden. Letztere Manipulationen gehören bereits zu jenen Leistungen, für welche die Transportfrist Deckung bieten soll.

Die Verwirklichung des Gedankens, für jeden Uebergang der Sendungen auf andere Länder- oder Bahngebiete oder sogar auf andere Bahnlinien eigene Expeditionsfristen einzurechnen, hätte die Abänderung der Bestimmung im § 6 Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen zur Voraussetzung.

Eine solche Abänderung würde aber dem Zwecke der Transportgemeinschaft des Internationalen Uebereinkommens, welcher vor allem auf einheitliche ununterbrochene Beförderung des Gutes gerichtet ist, wenig entsprechen.[4])

Auch im Deutschen Reiche wäre die Abänderung der Bestimmung im § 63 Abs. 2 der Verkehrsordnung im Hinblicke auf Art. 42 der Reichsverfassung, welcher lautet:

„Die Bundesregierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehres wie ein einheitliches Netz zu verwalten“

undenkbar.

Herr Weill hat eine Tabelle B, in der übrigens die Transportdauer der einzelnen Bahnen auf 53, 61 und 126 Stunden (bei A und C) und 38, 55 und 147 Stunden (bei B und D) zu berichtigen wäre, ausgearbeitet, um die Modalitäten der Vertheilung der Lieferfristen und Entschädigungen in den einzelnen Verkehrsgebieten ersichtlich zu machen. Diese Tabelle zeigt so recht deutlich die Nothwendigkeit einer Unifizirung der einzelnen Bestimmungen.

Wie diese in Einklang gebracht werden sollen, darüber können die Ansichten auseinander gehen. Der Zweck meines Aufsatzes ist gewesen, die den bestehenden Systemen anhaftenden Mängel aufzudecken und eine Richtung, in welcher die Gleichförmigkeit der Bestimmungen erreicht werden kann, anzugeben.

Diese Vorschläge hatten natürlich zur Voraussetzung, dass die schuldigen Bahnen für Versäumnisse auch in Zukunft ganz oder theilweise ersatzpflichtig bleiben sollen.

Wenn sich die Verwaltungen dazu entschliessen könnten, die Rückgriffsfrage ganz unberücksichtigt zu lassen und den Schaden der Transportgemeinschaft zu überbürden, dann liesse sich allerdings eine grosse Vereinfachung in der Erledigung der Lieferfristreklamationen erzielen.

Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen hat hierin schon einen grossen Schritt vorwärts gethan, indem er die Entschädigungssumme, bis zu welcher die Vertheilung ohne Rücksicht auf Verschulden auf die Strecke erfolgen soll, von 30 ℳ. auf 200 ℳ. erhöhte und mehrere Verbände sind ihm gefolgt.

Der belgisch-österreichisch-ungarische Verband hat sogar den Versuch gemacht, alle Entschädigungen über 10 ℳ.—10 ℳ. und darunter bleiben zu Lasten der regelnden Bahn — ohne Rücksicht darauf, ob ein Verschulden einer am Transport betheiligten Verwaltung festgestellt ist oder nicht — unter die sämmtlichen betheiligten Verwaltungen kilometrisch zu vertheilen.

Wenn sich der Versuch — was kaum zweifelhaft ist — bewährt, dann werden auch andere Verbände nachfolgen und die Erledigung der Lieferfristreklamationen, die bisher so viel Mühe und Zeitaufwand erforderte, wird sich fast spielend vollziehen.

Herr Weill wird es mit Befriedigung begrüssen, dass ein Gedanke, dem er bereits vor einem Jahrzehnt in seiner mir leider erst jüngst bekannt gewordenen Broschüre über die Haftbestimmungen der Eisenbahnen für Lieferfristüberschreitungen Ausdruck gegeben hat, über kurz oder lang Verwirklichung finden wird.

Ob gerade die von ihm vorgeschlagene Form der Vertheilung der Entschädigungen gewählt werden wird, möchte ich billig bezweifeln.

Nach seinem Vorschlage sollen nämlich die Entschädigungen nach Verhältniss des Frachtaufkommens der einschlägigen Verbandsabrechnung monats- oder quartalsweise auf sämmtliche Verbandsverwaltungen vertheilt werden.

Gegen den Vorschlag sprechen verschiedene Gründe:

Ich erwähne nur die Schwierigkeiten, die sich ergeben wenn die Sendungen mehrmals umkartirt worden sind oder wenn sich die definitive Abrechnung in Ermangelung von Antheilstabellen Monate oder gar Jahre lang verzögert. Auch scheint mir das Prinzip, die Lasten den einzelnen abzunehmen und auf die Schultern aller zu vertheilen, zu weit ausgedehnt.

Gar keine Schwierigkeiten bietet hingegen die Vertheilung der Entschädigungen auf die Transportstrecken nach dem Verhältnisse der Kilometer, wie ich bereits in Nr. 54 Jahrg. 1898 d. Ztg. ausgeführt habe. Die Vertheilung ist aber auch gerechter, da die Entschädigung zu Lasten einer kleinen Anzahl von Bahnen verbleibt, in deren Gebiet der Schaden thatsächlich eingetreten ist.

(Schluss folgt.)

[2]) Ruckdeschel S. 105, Gerstner Int. Ueb. S. 236, Eger Int. Ueb. S. 248.
[3]) A. M. Wehrmann S. 149, Rosenthal Int. Ueb. S. 117.
[4]) Gerstner Nr. 82 S. 779 Jahrg. 1891 d. Ztg., Int. Ueb. S. 237.

Berechnung des Frachtzuschlages wegen unrichtiger Inhaltsangabe nach dem Internationalen Uebereinkommen.

Von Dr. **Reindl** in München.

Art. 7 Abs. 4 des Internationalen Uebereinkommens bestimmt, dass bei unrichtiger Angabe des Inhaltes einer Sendung ein Frachtzuschlag an die am Transporte betheiligten Bahnen zu zahlen sei und § 3 Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen schreibt vor, dass der in Art. 7 vorgesehene Taxzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe — abgesehen von den nicht oder nur bedingungsweise zum Transporte zugelassenen Sendungen — das „Doppelte der vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht“ betragen solle.

Diese Vorschriften sind nun in der Praxis der deutschen und ausländischen Eisenbahnverwaltungen stets dahin ausgelegt worden, dass unter der „vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht“ diejenige Fracht zu verstehen sei, welche sich für die *ganze* Sendung unter Zugrundelegung des richtigen Inhaltes vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte berechnet. Es wird demnach in der Praxis diejenige Fracht, welche sich bei richtiger Deklaration der Sendung ergibt, berechnet und das Doppelte derselben als Frachtzuschlag in An-

satz gebracht. Diese Art der Berechnung des Frachtzuschlages wird auch von den Kommentatoren[1]) als die richtige erachtet und sie liegt offenbar auch dem Bescheide des Centralamtes vom 26. April 1894[2]) zu Grunde, der von dem Doppelten der „richtig gestellten" Fracht spricht.

Diese Auffassung ist nun für den Fall, dass nur ein Theil der Sendung unrichtig deklarirt ist, in einem in der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" Jahrgang VII S. 317 mitgetheilten Urtheile des Appellationssenates des Budapester Handels- und Wechselgerichts vom 14. Januar 1898 als unzutreffend bezeichnet worden, indem dort die Anschauung ausgesprochen wird, dass in derartigen Fällen nur das Doppelte der für den unrichtig deklarirten Theil der Sendung richtig gestellten Fracht als Frachtzuschlag erhoben werden dürfe. Wenn demnach bei einer aus 15 Kisten Schaafwolle bestehenden Sendung nur der Inhalt von 4 Kisten falsch bezeichnet ist, so könne nur das Doppelte derjenigen Fracht, welche sich bei richtiger Deklaration der 4 Kisten für diese letzteren berechnet haben würde, als Frachtzuschlag gefordert werden.

Die gleiche Ansicht ist in jüngster Zeit auch von zwei preussischen Gerichten vertreten worden.

Ich kann dieser Auslegung des § 3 Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 7 des Internationalen Uebereinkommens jedoch nicht beitreten.

Der § 3 Abs. 2 l. c. spricht zunächst von der unrichtigen Angabe des Inhaltes einer „Sendung" und bestimmt dann, dass hierwegen das Doppelte der für die ganze Beförderungsstrecke „zu zahlenden Fracht" als Frachtzuschlag erhoben werden soll. Unter der „zu zahlenden Fracht" kann sonach nur die Fracht für die unrichtig angegebene „Sendung" gemeint sein. Denn wäre dies nicht der Fall, so hätte der Gesetzgeber ausdrücklich bestimmen müssen, welche Fracht er gemeint habe. Unter einer „Sendung" aber versteht das Internationale Uebereinkommen das mit einem Frachtbriefe zum Transporte aufgegebene Gut, mag dieses nun aus einem oder aus mehreren Stücken bestehen. Es ergibt sich dies unzweifelhaft aus dem Sprachgebrauche des Gesetzes, insbesondere aber aus der Bestimmung in Art. 6 lit. d, wo die einzelnen „Frachtstücke" ausdrücklich als Theil der ein einheitliches Ganze bildenden „Sendung" hervorgehoben sind. Es wird auch wohl schwerlich jemandem einfallen, fünf mit einem Frachtbriefe aufgegebene Kolli als fünf „Sendungen" zu bezeichnen. Es ist daher vollkommen willkürlich und mit dem Wortlaute des § 3 Abs. 2 l. c. nicht vereinbar, wenn man unter der „vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht" nicht die Fracht für die ganze Sendung, sondern nur jene für den unrichtig deklarirten Theil derselben versteht. Man kann auch gegen die hier vertretene Auffassung nicht etwa geltend machen, dass es der Wille des Gesetzgebers gewesen sei, die Inhaltsangabe nur insoweit unter Strafe zu stellen, als sie thatsächlich unrichtig ist, nicht aber auch insoweit, als sie der Wirklichkeit entspricht. Denn die Verhandlungen der Berner Konferenzen[3]) geben auch nicht den mindesten Anhaltspunkt, aus dem auf einen derartigen Willen des Gesetzgebers geschlossen werden könnte. Der Wille des Gesetzgebers ist vielmehr der gewesen, jede unrichtige Bezeichnung des Inhaltes einer Sendung mit einem Frachtzuschlage zu belegen. Die Sendung ist aber unrichtig deklarirt und die in Art. 6 lit. d und Art. 7 Abs. 1 dem Absender auferlegte Verpflichtung zur richtigen Deklaration ist verletzt, auch wenn nicht die ganze Sendung, sondern nur einzelne Theile derselben unrichtig angegeben sind. Auch der Einwand, dass das Verschulden des Absenders ein milderes und die finanzielle Schädigung der Eisenbahn eine geringere sei, wenn nur ein Theil der Sendung unrichtig ist, und dass es daher dem Willen des Gesetzgebers entspreche, wenn in diesem Falle ein geringerer Frachtzuschlag erhoben werde, als wenn die ganze Sendung falsch deklarirt ist, ist in keiner Weise durchschlagend. Denn es kommt bei der Erhebung eines Frachtzuschlages, der nur eine civilrechtliche Busse ist, nicht auf den Grad und den Umfang des Verschuldens an, ja es ist das Vorliegen eines Verschuldens überhaupt nicht Voraussetzung für die Zulässigkeit der Erhebung des Frachtzuschlages[4]), und ebenso wenig kommt es darauf an, ob die Eisenbahn durch die falsche Deklaration geschädigt worden ist oder nicht.[5]) Im übrigen kann bei verschieden zu tarifirenden Gütern die unrichtige Deklaration eines Theils der Sendung die gleiche finanzielle Schädigung, insbesondere die gleiche Frachthinterziehung herbeiführen wie die unrichtige Deklaration der ganzen Sendung, da nach den Bestimmungen der Tarife bei Gütern verschiedener Tarifklassen die Fracht nach dem höchst tarifirten Gute zu berechnen ist, falls nicht das Gewicht der einzelnen Kolli getrennt im Frachtbriefe angegeben ist und sich nicht die getrennte Frachtberechnung billiger stellt.[6])

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass die in den erwähnten gerichtlichen Urtheilen, entgegen der Auffassung der Eisenbahnverwaltungen, angewandte Berechnung der Höhe des wegen unrichtiger Inhaltsangabe zu erhebenden Frachtzuschlages mit den Vorschriften des Art. 7 des Internationalen Uebereinkommens und des § 3 Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen nicht vereinbar ist.[7])

Die erörterte Frage ist aber nicht nur für das derzeit geltende, sondern auch für das auf Grund der Beschlüsse der Pariser Revisionskonferenz in Wirksamkeit tretende Recht von Bedeutung.

Nach den Beschlüssen der erwähnten Konferenz (Art. 2 Ziff. II) soll nämlich § 3 Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen folgende dem § 53 Abs. 9 der deutschen Verkehrsordnung fast wörtlich nachgebildete Fassung erhalten: „In allen anderen Fällen beträgt der im Art. 7 des Uebereinkommens vorgesehene Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe, sofern diese eine Frachthinterziehung herbeizuführen nicht geeignet ist, einen Franken für den Frachtbrief, sonst das Doppelte des Unterschiedes der Fracht von der Aufgabe bis zur Bestimmungsstation für den angegebenen und der für den ermittelten Inhalt, mindestens aber einen Franken." Auch nach dieser Bestimmung müssten die Vertreter der hier bekämpften Ansicht in dem Falle, wenn nur ein Theil der Sendung unrichtig deklarirt ist, nicht das Doppelte

---

[1]) Rosenthal S. 77: „Das Doppelte der Gesammtfracht"; Schwab S. 108: „Das Doppelte der Gesammtfracht."

[2]) „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" II S. 187.

[3]) Schon in dem von den deutschen Kommissaren aufgestellten Entwurf findet sich die Bestimmung „das Doppelte der vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht". (Prot. I S. XXXVI). Diese Worte sind weder in der II. noch in der III. Konferenz geändert worden und nirgends findet sich eine nähere Erläuterung derselben (Prot. II S. 145, III S. 90).

[4]) Eger, Int. Ueb. S. 138; Rosenthal S. 77; österr. Oberster Gerichtshof bei Eger, Entsch. Bd. IV S. 95, Reichsgericht bei Eger, Entsch. Bd. I S. 246; Gerstner, Komm. S. 142.

[5]) Eger S. 138; Rosenthal S. 77; Gerstner S. 142; ungarische Kurie bei Röll, Entsch. VII S. 147 und in der „Internat. Zeitschrift" III S. 143.

[6]) Vgl. z. B. deutsch-ital. Gütertarif Th. I B v. 1. Februar 1898 § 2 Abs. 2 u. 3, § 4 Ziff. 1 Abs. 4 u. 16 u. 17; österr.-ung.-deutscher Gütertarif Th. I B v. 1. Januar 1899 § 6 Anm. 2 und § 11.

[7]) In dem Nebengebührentarif (Abschnitt H Nr. XXV des Theils B des internen österr.-ung. Betriebsreglements) ist, im Gegensatze zu § 3 Abs. 2 der Ausf.-Best. zu Art. 7 des Int. Ueb. bestimmt, dass der Frachtzuschlag das Doppelte der tarifmässigen ganzen Fracht für das Bruttogewicht der unrichtig deklarirten Sendung bezw. des unrichtig deklarirten Frachtstückes, mindestens aber für eine Sendung den Betrag von 6 Kronen betragen soll. Auch hieraus folgt, dass es einer ausdrücklichen Bestimmung in § 3 Abs. 2 der Ausf.-Best. zu Art. 7 des Int. Ueb. bedurft hätte, wenn auch nach diesen Bestimmungen nur der unrichtig deklarirte Theil der Sendung bei der Berechnung des Frachtzuschlages zu Grunde gelegt werden wollte.

der Differenz zwischen der Fracht, welche sich für die ganze Sendung bei richtiger Deklaration vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte berechnet, und der Fracht, welche auf Grund der unrichtigen Deklaration für die ganze Sendung in Ansatz gebracht worden ist, als Frachtzuschlag erheben, sondern nur das Doppelte der Differenz zwischen den Frachten, welche sich für die einzelnen falsch deklarirten Frachtstücke bei richtiger und unrichtiger Inhaltsangabe ergeben. Zwar wird sich bei der neuen Fassung des § 3 Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen in denjenigen Fällen, in welchen die zu einer Frachtbriefsendung vereinigten Güter verschiedenen Tarifklassen angehören und das Gewicht der einzelnen Kolli getrennt im Frachtbriefe angegeben, die Fracht daher getrennt zu berechnen ist, praktisch das gleiche Resultat ergeben, ob man die hier vertretene oder die bekämpfte Berechnungsweise wählt, der Unterschied wird sich aber in jenen Fällen geltend machen, in denen keine getrennte Gewichtsangabe vorliegt und demnach die Fracht nach der Klasse, welcher das höchst tarifirte Gut angehört, zu berechnen ist. In diesen letzteren Fällen würde es aber aus den bereits bei der Erörterung der Frage, wie sich die Berechnung nach der derzeitigen Fassung des § 3 Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen gestalte, angeführten Gründen dem Wortlaute des neuen § 3 Abs. 2 l. c. und dem Willen des Gesetzgebers widersprechen, wenn man blos die Frachtdifferenz für den unrichtig deklarirten Theil der Sendung der Berechnung des Frachtzuschlages zu Grunde legen würde.[8])

Ein einfaches Beispiel, bei dem eine nach der Verkehrsordnung abgefertigte Sendung zu Grunde gelegt wird, da künftig die Vorschriften des Internationalen Rechts und des deutschen Rechts in der in Frage stehenden Hinsicht gleichlautend sein werden, möge das Gesagte erläutern. A. gibt in H. eine Sendung von 8 Kolli an B. in Z. auf. Er deklarirt im Frachtbriefe: 5 Kisten „ordinäre Zinkgusswaaren" zu 500 kg und 5 Kisten „Schuhwichse" zu 300 kg. Die Fracht wird demnach für 800 kg nach dem Spezialtarif für bestimmte Stückgüter, wenn die Entfernung von H. nach Z. 300 km beträgt, mit 8 × 2,60 = 20,80 *M.* berechnet. Wenn sich nun herausstellt, dass die 3 als „Schuhwichse" deklarirten Kisten zu 300 kg thatsächlich chemische Farben enthalten, die nach der allgemeinen Stückgutklasse tarifiren, so ist der Frachtzuschlag nach der von mir befürworteten Auslegung in folgender Weise zu berechnen:

a) Fracht für 300 kg nach der allgemeinen Stückgutklasse 3 × 3,15 = ... 9,50 *M.*
b) Fracht für 500 kg nach dem Spezialtarif für bestimmte Stückgüter 5 × 2,60 = ... 13,00 „
zusammen 22,50 *M.*
c) daher Frachtdifferenz 22,50 — 20,80 = ... 1,70 „
und Frachtzuschlag 2 × 1,70 = ... 3,40 „

Die hier bekämpfte Auffassung würde berechnen:
Fracht für 300 kg nach der allgemeinen Stückgutklasse 3 × 3,15 = ... 9,50 *M.*
Fracht für 300 kg nach dem Spezialtarif für bestimmte Stückgüter 3 × 2,60 = ... 7,80 „
daher Differenz 1,70 *M.*
und Frachtzuschlag 2 × 1,70 = ... 3,40 „

Das Resultat würde also bei beiden Berechnungsarten das gleiche sein. Dasselbe wäre der Fall, wenn die 5 als „ordinäre Zinkgusswaaren" deklarirten Kisten Statuen aus Zink enthielten, da in diesem Falle bei der einen und bei der anderen Berechnungsart der Frachtzuschlag 2 × 2,80 = 5,60 *M.* betrüge.[9])

Würde dagegen in dem angeführten Beispiele A. deklarirt haben: 8 Kisten „Schuhwichse und ordinäre Zinkgusswaaren zu 800 kg" und es würde sich herausstellen, dass in 3 Kisten chemische Farben enthalten waren, so wäre nach der hier vertheidigten Auslegung zu berechnen:

a) Fracht für den ermittelten Inhalt 8 × 3,15 = . . 25,20 *M.*
b) Fracht für den angegebenen Inhalt 8 × 2,60 = . . 20,80 „
Differenz 4,40 *M.*
c) daher Frachtzuschlag 2 × 4,40 = ... 8,80 „

Dagegen nach der hier bekämpften Auslegung:
a) Fracht für den thatsächlichen Inhalt der unrichtig deklarirten 3 Kisten zu 300 kg 3 × 3,15 = . . . 9,50 *M.*
b) Fracht für den angegebenen Inhalt der 3 Kisten 3 × 2,60 = ... 7,80 „
Differenz 1,70 *M.*
c) daher Frachtzuschlag 2 × 1,70 = ... 3,40 „

[8]) Ebenso auch § 3 Ziff. 1 der Kundmachung 12 des deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes, betr. Vorschriften über die Erhebung von Frachtzuschlägen.

[9]) Nämlich: 500 kg à 3,15 = ... 15,80 *M.*
300 „ „ 2,60 = ... 7,80 „
zusammen 23,60 *M.*
hiervon ab . . . . . 20,80 „
Differenz 2,80 *M.*
Zuschlag 2 × 2,80 = ... 5,60 „
oder: 500 kg à 3,15 = ... 15,80 *M.*
300 „ „ 2,60 = ... 13,00 „
Differenz 2,80 *M.*
daher Frachtzuschlag 2 × 2,80 = . . . 5,60 „

Nachrichten.

Deutschland.

— Am 21. und 22. d. Mts. findet in Eisenach die 63. Sitzung der **ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen** und des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Für die Tagesordnung sind nachstehende Verhandlungsgegenstände vorgesehen:

Abänderungen der Geschäftsordnungen für die ständige Tarifkommission und die Generalkonferenzen; Abänderung der Bestimmungen über die Erhebung von Reugeld; Frachtberechnung für Schnellzuggut; Tarifirung fahrbarer Feuerleitern über 7 m Länge; Tarifirung von fahrbaren Leitern und von Feuerlöschgeräthewagen; Abfertigung von Fahrzeugen als Eilgut; Frachtvergünstigung für Ausstellungsgüter; Aufnahme von gebranntem Dolomit, geschälten Weiden und Fussbodenriemen unter die bedeckt zu befördernden Güter; Tarifirung von Fussbodenriemen, zu Parketfussböden bestimmt; Aufnahme von gewässerten Stockfischen in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; Tarifirung von: Glaserkitt, Kupferklebekalkmehl, elektrischen Akkumulatoren und deren Bestandtheilen, Elektrodenkohle, lackirten Holzwaaren, Monazitsand; anderweite Fassung der Position „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs II hinsichtlich der Roststäbe; Tarifirung von Graphit; Ergänzung der Position „Cement- und Betonwaaren" des Spezialtarifs III durch Aufnahme von Asch- und Müllkästen; Tarifirung von Getreide- und Malzkeimen sowie von zerkleinerten Hirseschalen; Ergänzung der Position „Holzzellstoff (Cellulose)" des Spezialtarifs II; Tarifirung von: roher kohlensaurer Magnesia, Martellin, Schappeputzerabgängen, Schlempen aller Art, destillirtem Wasser, Fischfuttermehl; Erhebung von Desinfektionsgebühren bei Geflügelsendungen; Frachtberechnung für lebende Thiere; frachtfreie Beförderung der zum Schutze der Thiersendungen beigegebenen Geräthe.

— Die „Berl. Korresp." enthielt eine Mittheilung über die im Etatsjahr 1898 vorgekommenen **Zugunfälle** und das daraus sich ergebende Bild von der Betriebssicherheit auf den deutschen Eisenbahnen, worin u. a. bemerkt war, dass bei den Zugunfällen 3 Reisende getödtet und 55 verletzt worden seien. Der „Berl. Börsen-Cour." bemängelte diese Angaben mit dem Hinweis darauf, dass die monatlich im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisungen des Reichseisenbahnamtes allein für die Monate April bis einschliesslich November v. J. 44 getödtete und 113 verletzte Reisende verzeichneten. Dazu schreibt nun das genannte halbamtliche Organ: „Das Blatt hat übersehen, dass sich die Notiz lediglich auf die Entgleisungen und Zusammenstösse von Zügen, d. h. auf diejenigen Ereignisse bezog,

die einen Schluss auf den Stand der Betriebssicherheit einer Bahn zulassen. Bei diesen Vorkommnissen ist thatsächlich nicht mehr als die angegebene Anzahl von Reisenden zu Schaden gekommen. Die sonstigen, auf den Eisenbahnen vorgekommenen Tödtungen und Verletzungen von Reisenden (im Etatsjahr 1898 56 und 103) sind auf andere Ursachen, das Einsteigen in bereits im Gange befindliche Züge, das Abspringen von solchen, den Aufenthalt auf den Plattformen der Wagen während der Fahrt, das unzeitige Ueberschreiten von Gleisen und dergleichen, der Hauptsache nach also auf die Unvorsichtigkeit der Reisenden selbst zurückzuführen, und waren deshalb in die die Betriebssicherheit betreffende Mittheilung nicht aufzunehmen."

— **Wannseebahn.** Der elektrische Betrieb der Wannseebahn ist nunmehr soweit vorbereitet, dass mit dem Bau der Stromleitung und der Arbeitsschienen demnächst wird begonnen werden können. Dieser Tage fand im Verwaltungsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion Berlin eine Konferenz statt, an welcher auch Vertreter der Firma Siemens & Halske theilnahmen. Es wurde zunächst über die Fortschritte der elektrischen Centralstation berichtet, welche die genannte Firma z. Zt. bei Gross-Lichterfelde ausbauen lässt. Die Betriebskosten werden sich auf rund 410 ℳ für 1 000 Zugkm stellen; der entsprechende Dampfbetrieb erfordert 498 ℳ, d. i. 17,5 % mehr als der elektrische Betrieb. Die Arbeiten werden etwa 4 Monate in Anspruch nehmen, so dass der elektrische Betrieb voraussichtlich noch im Laufe dieses Herbstes wird eröffnet werden können. Dem Zuge wird vorläufig zur fahrplanmässigen Zurücklegung der Strecke, einschliesslich der Aufenthalte, die auf den vier Zwischenstationen je eine halbe bis zu einer Minute betragen, wie beim gegenwärtigen Betriebe, eine Fahrzeit von 27 Minuten vorgeschrieben sein.

— **Erprobung des violetten Lichtes für Vorsignale usw.** Seit einiger Zeit macht sich das Bestreben geltend, die Vorsignale — zur Vermeidung von Verwechselungen aus weiterer Entfernung mit den Mastsignalen — durch eine andere Farbe kenntlich zu machen. Seit dem 30. Mai d. J. sind nun mit Zustimmung der Aufsichtsbehörden auf den Strecken Schönholz-Tegel und Schönholz-Oranienburg (Eisenbahndirektionsbezirk Berlin) versuchsweise die daselbst in Gebrauch befindlichen Vorsignale wie auch die zur Kennzeichnung langsam zu befahrender Strecken dienenden Scheibensignale 5a statt mit grünem Licht mit violettem Licht ausgerüstet worden, um die neue Signalfarbe im regelmässigen Betriebe längere Zeit zu erproben.

— **Einweihung des neuen Bahnhofes in Kiel.** In Gegenwart des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, des Staatssekretärs des Reichspostamtes und zahlreicher Festgäste ist am 31. Mai der neue Bahnhof in Kiel eingeweiht worden. Beim Festmahle im Wartesaale des Bahnhofes brachte Oberpräsident v. Köller das Hoch auf Se. Majestät den Kaiser aus. Weitere Trinksprüche brachten aus Geheimrath Sartori auf den Minister Thielen und letzterer auf die Kieler Handelskammer. Eisenbahndirektionspräsident Jungnickel trank auf das Wohl des Oberpräsidenten v. Köller, welcher mit einem Hoch auf die Stadt Kiel dankte. Oberbürgermeister Fuss gedachte des Staatssekretärs v. Podbielski. Abends fand mit dem Postdampfer „Prinz Waldemar" eine Fahrt durch den Hafen statt.

— **Bahnprojekt Osterfeld-Hamm.** Von grossem Werth für die westfälische Kohlen- und Eisenindustrie ist der geplante Bahnbau Osterfeld-Hamm über Gladbeck, Buer, Recklinghausen, Lünen und Werne. In einer Eingabe an die Mittellandkanalkommission sagt der Hauptausschuss, der sich für dieses Projekt gebildet hat, dass von diesem Bahnbau die Erschliessung des nördlichen Kohlenbezirkes abhängt. „Ein Blick auf die Karte überzeugt", so heisst es in der erwähnten Eingabe, „dass der Kanal das nördliche Kohlenrevier im Süden nur streift und seiner Lage nach absolut nicht imstande ist, dasselbe zu erschliessen. Die Eisenbahn Osterfeld-Hamm ist also, falls die Produktion des nördlichen Kohlenrevieres von dem Kanal überhaupt Nutzen ziehen soll, ein Erforderniss für den Betrieb desselben, indem die Eisenbahn 39 Grubenfelder und hiermit einen unermesslichen Kohlenreichthum erschliesst, dessen Produktion nicht anders als auf dem geplanten Schienenwege dem Kanal zugeführt werden kann, weil Anschlüsse an die übrigen vorhandenen Staatsbahnen aus den gedachten Grubenfeldern der grossen Entfernungen und der übergrossen Ueberlastungen der Staatsbahnen, insbesondere auf der Köln-Mindener Eisenbahn, wegen unmöglich sind. Gerade zu der letzteren bildet die Projektstrecke eine unumgänglich nothwendig gewordene Entlastungs- und Umgehungsstrecke."

Ende April hatte eine Abordnung der Kommission Audienzen bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten sowohl als auch beim Finanzminister. Nach den Mittheilungen des Vorsitzenden des Komitees, Amtmann de la Chevallerie, erklärte Minister Thielen in der Kanalkommission, es sei ein Vorurtheil, wenn man annehme, dass er, der Minister, über der Errichtung neuer Wasserstrassen die Eisenbahnbauten vernachlässigen wolle. Das Hinfällige eines solchen Vorurtheiles zeige sich schon daran, dass er dem Bahnbau Osterfeld-Hamm unbedingt zustimme. Man nimmt betheiligterseits an, dass die Mittel für die neue Bahn, die auch ein wichtiges Glied in der Kette der Staatsbahnen bildet, bereits in den nächsten Etat eingestellt werden.

— **Die erste Bergbahn in den Vogesen.** Am 6. d. Mts. wird die erste Bergbahn in den Vogesen dem Verkehr übergeben, welche für die Entwickelung des Fremdenverkehres in diesem grossartigen Gebirge von grösster Bedeutung werden dürfte. Die Bahn führt von Türkheim bei Colmar im Elsass (Station der Reichseisenbahnlinie Colmar-Münster-Metzeral) nach Drei-Aehren, dem 659 m über dem Meere gelegenen, vielbesuchten Luftkurort und altberümten, 1491 gegründeten Wallfahrtsorte. Die elektrische Bergbahn ermöglicht es nunmehr, Drei-Aehren, die „Perle der Vogesen", wie dieser Ort mit Recht genannt wird, von Colmar in einer Stunde zu erreichen.

Die Bahn ist nach dem Projekte des Geh. Bauraths Walloth zu Colmar von der Elektrizitätsaktiengesellschaft vorm. Schuckert & Cie. zu Nürnberg erbaut und wird auch von dieser Firma betrieben. Es verkehren täglich in jeder Richtung mindestens sieben Zügen mit Anschluss an die zwischen Colmar und Türkheim verkehrenden Züge der Reichseisenbahn.

— **Westdeutsche Eisenbahngesellschaft in Köln.** Die kürzlich stattgehabte Hauptversammlung genehmigte einstimmig den Jahresabschluss, nach dem eine sofort zahlbare Dividende von 6,5 % vertheilt wird, ertheilte der Verwaltung Entlastung und wählte die ausscheidenden Aufsichtsrathsmitglieder durch Zuruf wieder. Ferner wurden die von der Verwaltung vorgeschlagenen Satzungsänderungen, die im wesentlichen durch das neue Handelsgesetzbuch bedingt sind, einstimmig ohne Erörterung beschlossen.

— Am 27. Mai d. J. wurde von der Allgemeinen Deutschen Kleinbahnaktiengesellschaft in Berlin die **westpreussische Kleinbahnenaktiengesellschaft** mit einem Gesellschaftskapital von 2 820 000 ℳ gegründet, von welchem der preussische Staat 720 000 ℳ, die Provinz Westpreussen 360 000 ℳ, der Kreis Marienburg 550 000 ℳ übernommen haben, während der Rest auf die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft entfällt. Gegenstand des Unternehmens ist die Herstellung eines Kleinbahnnetzes im Kreise Marienburg, dem sich weitere Kleinbahnen in den Kreisen Danziger Niederung und Elbing anschliessen sollen.

— **Ein Anschlag gegen den Nord-Südexpresszug.** In der Absicht, den Nord-Südexpresszug (Berlin-Verona) zur Entgleisung zu bringen, haben ruchlose Hände unweit der zwischen Crimmitschau und Werdau gelegenen Haltestelle Culten zwei Eisenbahnschwellen mitten auf das Leipzig-Hofer Hauptgleise gelegt, auch mehrere dort vorhandene Weichen gewaltsam aufgerissen. Glücklicherweise misslang der Anschlag, da das Hinderniss von der Vorspannmaschine des Zuges zur Seite geschleudert wurde. Hierbei erlitt jedoch diese Maschine eine derartige Beschädigung, dass sie sofort ausser Dienst gestellt und von Station Werdau eine Hilfsmaschine requirirt werden musste. Der Expresszug erlitt hierdurch eine Verspätung von etwa ½ Stunde; die Reisenden kamen mit dem blossen Schrecken davon. Der Thäter konnte trotz der eifrigsten Nachforschungen seitens der Gendarmerie bis jetzt nicht ermittelt werden.

— Eine interessante Neuerung auf dem Gebiete des Verkehrswesens, die gerade für die kommende Reisezeit von grosser Bedeutung ist, wird jetzt von der „Industrie und Handel", Patent-Ges. m. b. H., Berlin, eingeführt. Es handelt sich hierbei um eine **Uebertragung des allbekannten Prinzips der Abreisskalender auf das Fahrplanwesen.** Eine grosse Tafel, die zunächst in Hotels, Restaurants, Kaffees usw. angebracht wird, enthält 30 Blocks, deren abreissbare einzelne Blätter den Eisenbahnfahrplan je einer von Berlin ausgehenden Reiseroute aufweisen. Die Rückseite jedes Blattes verzeichnet die für die betreffende Linie wichtigen Verkehrsnotizen (Fahrpreise, Hotels, empfehlenswerthe Bezugsquellen, Kaffees, Bäder, Sehenswürdigkeiten der grösseren Orte usw.). Ein alphabetisches Register aller auf den Abreissfahrplänen verzeichneten Orte erleichtert das Finden der gewünschten Fahrstrecken.

— **Ein Urtheil des Fürsten Bismarck über Kanäle.** In einem Gutachten vom 18. Juni 1881 hat sich auch Fürst Bismarck über neue Kanalanlagen in Preussen geäussert und ausgeführt, er lege „für Preussen grossen Werth auf weitere Vervollkommnung der Kommunikationsmittel, namentlich der Eisenbahnen und Kanäle, und betrachte die Betreibung solcher Interessen als Gegenmittel gegen unfruchtbare Theorien. Das Staatsbahnsystem zeige schon jetzt seine Vorzüge. Kanäle seien zu projektiren von der Maas bis zum Rhein, von letzterem bis Kiel mit Einschluss der Nord-Ostseekanals." Wie sich Fürst Bismarck

dieses Kanalsystem dachte, geht aus einem fast gleichzeitigen Aufsatz der „Nordd. Allg. Ztg." hervor. Da selbst das ausgedehnteste Eisenbahnnetz bezüglich des Transportes von Massengütern wie Getreide, Kohlen, Holz usw. keinen Ersatz für Kanäle bieten könne, so beschäftige man sich im Staatsministerium mit der Ausarbeitung von Projekten, welche bezwecken, die Elbe mit der Weser, die Weser mit der Ems, die Ems mit dem Rhein zu verbinden. Dazu wird das Projekt des Nord-Ostseekanals und eines Rhein-Maaskanals erwähnt. Im gleichen Sinne bemerkte Fürst Bismarck in einem Schreiben an den Finanzminister Scholz vom 6. März 1883, dass auch er es für unbedenklich halte, „in dem Gesetzentwurf über den Bau eines Schifffahrtskanals von Dortmund nach der unteren Ems diese Anlage als das Theilstück einer von dem Rheine nach der Weser und der Elbe zu führenden Kanalverbindung zu bezeichnen."

— Als der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten im Abgeordnetenhause am 1. März d. J. Mittheilungen über den neuen Vertrag der preussischen Eisenbahnverwaltung über die Lieferung von Schienen machte, äusserte er: „Wir stehen unzweifelhaft geradezu vor einem **Roheisenmangel,** der voraussichtlich für die gesammte Eisenindustrie noch sehr unerquickliche Verhältnisse herbeiführen wird." Inzwischen hat sich diese Voraussage des Ministers über Erwarten schnell bewahrheitet. Die preussische Staatsbahnverwaltung kann sich dazu Glück wünschen, dass ihr oberster Chef einen richtigen Blick für die Marktverhältnisse bekundet und seine Kenntniss bei dem Abschluss eines günstigen Schienenlieferungsvertrages vorläufig auf drei Jahre im Interesse der Verwaltung wie der Gesammtheit bestens verwerthet hat.

Oesterreich-Ungarn.

— Am 29. Mai wurde die **Generalversammlung der Südbahn** abgehalten. Hierbei gaben der Generaldirektor und der Präsident des Verwaltungsrathes anlässlich der von einer Aktionärgruppe eingeleiteten Aktion (vergl. Nr. 36 S. 627 d. Ztg.) bemerkenswerthe Erklärungen ab. Der Generaldirektor legte die finanzielle Situation der Gesellschaft eingehend dar. Die an und für sich befremdende Thatsache, dass eine Bahn, welche Betriebseinnahmen von 48 000 000 fl. und einen äusserst günstigen Betriebskoeffizienten aufweise, nur 1 Frc. Dividende zu zahlen in der Lage ist, sei auf die grosse Verschuldung der Südbahn beziehungsweise auf das Verhältniss zwischen dem Aktienkapital und den Obligationen zurückzuführen.

Die Südbahn sei durch französisches Kapital im Wege des Abkaufes der damaligen südlichen Staatsbahnen seitens des österreichischen Staates zustande gekommen, und zwar zu einer Zeit, in der in Oesterreich für Verkehrs- und industrielle Unternehmungen überhaupt kein Geld zu haben war, wenn aber, so zu einem Zinsfuss, der sich um 8 % herum bewegt hat. Wenn nun die Gründung und Finanzirung einer Unternehmung in eine Zeitperiode eines so hohen Zinsfusses und einer solchen Kapitalsarmuth fällt, so sei es begreiflich, dass die Zinslast und der Kurs, der erzielt wurde, relativ sehr ungünstig waren. Die Gründung und Finanzirung der Südbahn falle in eine Zeit, wo die österreichischen Staatspapiere selbst einen ausserordentlich niedrigen Kurs hatten und wo alle anderen Unternehmungen, die an den Geldmarkt appelliren mussten, eine ebenso hohe Zinslast übernehmen mussten wie die Südbahn. Französisches Kapital habe die Südbahn gegründet, die Gründer mussten sich daher den Wünschen der französischen Kapitalisten in der Form der Ausgabe der Titres anschliessen und demnach 3 % Titres (in Gold) ausgeben. Ein zweiter Uebelstand sei sofort beim Kauf der Südbahn eingetreten: Die Südbahn sei nämlich einen Theil des Kaufschillings schuldig geblieben. Dazu trat, dass die spätere Zeit die damals als unverrückbar angenommene Werthrelation zwischen Gold und Silber verschoben hat. Infolge dieser Verschiebung wurden die Wechselkursverluste überaus empfindlich und sind es auch heute noch. Verschärft wurde dieser Umstand durch die die Valutaregulirung vorbereitende Gesetzgebung in Oesterreich, welche die Relation fixirte und die Chance, den Wechselkursverlust zu vermindern, der Gesellschaft raubte. Aber alle Umstände hätten allein noch immer nicht die ungünstige Situation der Aktionäre herbeigeführt, wenn nicht zwei weitere Umstände hinzugetreten wären: der Ausgang der beiden Kriege vom Jahre 1859 und 1866. Die Folgen dieser Kriege haben die heutigen Aktionäre noch zu tragen. Die Baseler Konvention musste für die Gesellschaft noch als ein relativ günstiges Uebereinkommen angesehen werden; dasselbe sei aber für die weitere Entwickelung der Einnahmen und Dividenden geradezu verhängnissvoll gewesen, denn sie habe für ein ungewöhnlich entwickelungsfähiges Unternehmen eine ein- für allemal auf die Konzessionsdauer festgesetzte Rente der italienischen Regierung gebracht. Die finanzielle Lage der Südbahn war daher ohne Verschulden der Verwaltung grösstentheils durch äussere Verhältnisse immer eine knappe und ermöglichte nicht die Vertheilung einer ihrem Verkehr entsprechenden Dividende.

Besondere Umstände haben es mit sich gebracht, dass in den letzten Jahren die an und für sich nicht hohe Dividende noch eine rückläufige Bewegung angenommen hat. Der nach Deckung aller Betriebsauslagen, der nicht zu den eigentlichen Betriebsauslagen gehörigen besonderen Ausgaben, des Zinsenerfordernisses für den Titredienst und der sonstigen Zinsen erübrigende Betrag beziffere sich pro 1898 rund mit 1 600 000 fl.

Das Resultat der reinen Betriebsrechnung habe, ungeachtet die Betriebsausgaben eine namhafte Steigerung infolge Vermehrung des Personals und Verbesserung der Bezüge, vor allem aber infolge Vermehrung der Züge erfuhren, die Situation der Aktionäre weder günstiger noch ungünstiger beeinflusst, denn der reine Betriebsüberschuss sei der gleiche wie im Vorjahre. Wenn gegenüber einem Ueberschusse von 2 300 000 fl. im Vorjahre diesmal nur 1 600 000 fl. zu verzeichnen waren — und deshalb die Dividende gekürzt werden musste —, so erkläre sich dies durch die Steigerung der nicht zu den eigentlichen Betriebsausgaben gehörigen Ausgaben, die im Geschäftsberichte als besondere Auslagen bezeichnet werden. Man vermuthe, dass hinter diesen besonderen Ausgaben ein Geheimniss stecke. Diese Posten seien sehr wenig geheimnissvoll. Die gesammten Bezüge des Verwaltungsrathes in Wien und Paris betragen 58 000 fl. — für eine so kolossale Verkehrsunternehmung eine sehr geringe Summe. Die Grund- und Gebäudesteuer und die Personaleinkommensteuer seien gleich geblieben, die Erwerbsteuer der verschiedenen Unternehmungen der Gesellschaft stelle eine unbedeutende Post dar; Stempel und Gebühren seien um 10 000 fl. gestiegen, das Gebührenäquivalent sei gleichgeblieben. Dagegen seien zwei Posten ungeheuer gewachsen: die Beiträge für humanitäre Institute, das sind also die sozialpolitischen Auslagen und die Steuern. Diese Steuerleistung sei um 503 000 fl. höher als im Vorjahre. Die Beiträge für humanitäre Leistungen, die theils auf Verträgen, theils auf gesetzlichen Bestimmungen beruhen, seien um 167 000 fl. gestiegen. Darunter nehme die Post für die Unfallversicherung eine hervorragende Rolle ein.

Weitere Erklärungen gab der Präsident des Verwaltungsrathes. Derselbe verwies auf die Beunruhigung, welche unter den Besitzern der Südbahnprioritäten ausgebrochen sei, als die radikalen Vorschläge der deutschen Aktionäre bekannt wurden, und bezeichnete es als oberste Pflicht der Verwaltung, die von der Südbahn eingegangenen Verpflichtungen getreu zu erfüllen. Dies sei um so wichtiger, als die Gesellschaft vor Emissionen stehe und jede dem Geiste oder Wortlaute der Verträge zuwiderlaufende Maassregel den Kredit der Gesellschaft schädigen müsse. Die Verwaltung habe den Plan, die 3 % Prioritäten auf einen höheren Zinsfuss zu konvertiren und hierbei das Kapital zu vermindern, eingehend geprüft, derselbe sei aber von den maassgehenden finanziellen Persönlichkeiten im gegenwärtigen Zeitpunkte als aussichtslos bezeichnet worden, und die Verwaltung könne angesichts des riesigen Betrages dieser Prioritätenschuld die Verantwortung nicht übernehmen, heute mit dieser Operation vorzugehen. Die Rückzahlung des Kapitals der 3 % Obligationen in Silber müsse die Verwaltung ablehnen, weil dieselbe der bisherigen eingewurzelten Gepflogenheit und der konstanten Praxis der Gerichte widerstreite und eine solche Maassnahme auch dem Kredit der Südbahn sehr abträglich sein müsste. Anders stehe die Sache bei den 5 % Prioritätsobligationen; hier sei die Sachlage minder klar, eine Klärung solle aber eben durch die Konversion angebahnt werden. Die übrigen von den Aktionären vorgeschlagenen Maassnahmen, insbesondere die Rückkäufe der Prioritäten, die Wiederaufnahme der Aktienverloosung, sowie die Auflassung der Rücklage für die 3 % Prioritäten bezeichnete der Präsident theils als undurchführbar, theils als nicht zweckmässig. Den Kaufschillingsrest betreffend, gab der Präsident die Erklärung ab, dass eine Aenderung der Abzahlungsweise nur im Wege der freien Vereinbarung mit der Regierung erreichbar sei. Sollte dies möglich sein, so werde die Verwaltung gewiss bereit sein, darauf einzugehen. Freilich seien die Schwierigkeiten eines solchen Uebereinkommens — sehr bedeutend. Was die Statutenänderung betrifft, so glaube die Verwaltung, dass gerade die gegenwärtigen Statuten den kleinen Aktionär am wirksamsten schützen. Schliesslich sprach sich der Präsident ganz entschieden dagegen aus, dass eine Art von Aufsichtskomitee aus der Mitte der Aktionäre eingesetzt werde. Es müsste dies als ein Misstrauen gegen die Verwaltung aufgefasst werden. Nach diesen Darlegungen wurden der Geschäftsbericht und der Rechnungsabschluss angenommen und dem Verwaltungsrath das Absolutorium ertheilt.

— Aus dem Geschäftsberichte der **österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft** für 1898 ist im Nachhang zu den in Nr. 31 S. 539 d. Ztg. mitgetheilten Bilanzziffern folgendes zu erwähnen:

Die Betriebseinnahmen betrugen im Jahre 1898 56 662 196 Kronen (+ 2 341 023 Kr. = 4,31 %), die Betriebsausgaben 24 614 739

Kronen (+ 526 329 Kr. = 2,18 %), der Betriebsüberschuss 32 047 457 Kr. (+ 1 814 694 Kr.). Der Betriebskoeffizient ist von 44,34 auf 43,44 % gesunken. An der Steigerung der Einnahmen sind betheiligt der Personenverkehr mit 563 323 Kr. oder 4,83 %, wobei die prozentuelle Zunahme der Reisenden (7,95 %) bedeutend grösser ist, als jene der Einnahmen, der Frachtenverkehr mit 1 491 256 Kr. oder 3,79 %, während das Plus der Transportmenge sich mit 288 867 t, gleich 3,11 % beziffert. Die Hauptfrachtgüter: Kohlen, alle Gattungen Getreide, Mehl und Zucker, welche zusammen mehr als die Hälfte der Gesammtfrachtmenge repräsentiren, weisen durchschnittlich Minderverfrachtungen aus. Das dessen ungeachtet günstigere Resultat erklärt sich daraus, dass beinahe alle übrigen Transportartikel eine erhebliche Verkehrszunahme erfuhren, während überdies die durchschnittliche Verfrachtungsdistanz eine wesentlich höhere war, nämlich 75,86 km gegen 73,26 km im Jahre 1897. Dies zeigt sich vor allem bei der Braunkohle, welche der Menge nach mehr als 50 % des gesammten Kohlenverkehres ausmacht. Zu einer ganz unerwarteten Enttäuschung haben die auf den guten Ausfall der ungarischen Ernte gesetzten Hoffnungen geführt. Der Getreideverkehr, der schon im Jahre 1897 gegen 1896 einen Ausfall von 183 138 t ergeben hatte, ist im Jahre 1898 weiter zurückgegangen. Auch die Mehltransporte haben eine Verminderung erfahren und desgleichen haben die Zuckertransporte eine Abnahme erlitten. Zunahmen ergaben sich dagegen bei Holz-, Koks- und Eisenwaaren, Spiritus, Bier, Zuckerrübe, Kalk, Cement. Auch der Viehverkehr hat eine etwas günstigere Wendung genommen. Im allgemeinen zeigte sich, dass der Transitverkehr immer mehr in den Hintergrund tritt, während diejenigen Gütertransporte, welche mit der Entwickelung der Industrie an den gesellschaftlichen Linien zusammenhängen, in erfreulicher Weise an Bedeutung stetig zunehmen.

Die eigentlichen Betriebsausgaben weisen im Jahre 1898 gegen das Vorjahr eine Steigerung von 526 329 Kr. oder 2,18 % aus. Diese Ausgabensteigerung ist mit Rücksicht auf die ununterbrochene Vermehrung, welche die Betriebsausgaben schon in den Vorjahren erfahren haben, eine nicht unerhebliche und ist nur zum geringen Theile in der grösseren Transportleistung und in dem Preisaufschlag wichtiger Verbrauchsartikel, wie z. B. Kohle, begründet. Ueberdies ist der ausserordentlich milde Winter und die günstige Witterung in den Sommermonaten den Ausgaben sehr zu statten gekommen, und es haben z. B. die Mehrausgaben, welche für die Erhaltung des Oberbaues und Unterbaues im Jahre 1898 verwendet wurden, eine volle Kompensation in den Ersparnissen gefunden, welche im Bahnerhaltungsdienste aus dem Titel der Elementarschäden und ausserordentlichen Ausgaben gegen das Vorjahr erzielt worden sind. Den weitaus grössten Antheil an den erhöhten Betriebsausgaben haben vielmehr auch in dem abgelaufenen Betriebsjahre die Personalkosten, woraus sich auch erklärt, dass von der Gesammtmehrausgabe von 526 329 Kr. auf den Verkehrsdienst allein infolge der grossen Anzahl der im Fahr- und Stationsdienste verwendeten Bediensteten 310 347 Kr. entfallen. Zu der Steigerung der Personalkosten haben, neben der stetig fortschreitenden Verbesserung der Bezüge, die Vermehrung des Exekutivpersonals infolge Abkürzung der Dienstdauer und die fortschreitende Stabilisirung des niederen Exekutivpersonals gleichmässig beigetragen.

Eine sehr erhebliche Erhöhung gegen das Vorjahr haben die sonstigen nicht zu den eigentlichen Betriebsausgaben im engeren Sinne gehörigen Ausgaben erfahren. Dieselben betrugen 6 676 469 Kr. und waren um 389 341 Kr. oder 6,19 % höher. Diese Erhöhung hat ihren Grund in den mit 1. Januar 1898 in Kraft getretenen neuen Steuergesetzen und auch in den wachsenden Anforderungen, welche aus dem Titel der Unfallversicherung infolge des derselben zu Grunde liegenden Kapitaldeckungsverfahrens an die Verwaltung gestellt werden. Die Erwerbssteuer hat im Jahre 1898 gegen das Vorjahr um 267 781 Kronen zugenommen und die Beitragsleistung des österreichischen Netzes an die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt hat das Betriebsjahr mit 524 004 Kr., das ist mit 146 072 Kr. mehr oder 38,65 % mehr belastet als im Vorjahre. Der sonach verbleibende Ertrag des gesellschaftlichen Netzes beziffert sich ohne Rücksicht auf den Garantiezuschuss für das Ergänzungsnetz mit 25 370 987 Kr. gegen 23 945 634 Kr. im Jahre 1897 und ist somit um 1 425 353 Kr. oder um 5,95 % grösser als im Vorjahre.

Vom Reinertrage mit 18 591 340 Kr. (+ 1 620 482 Kr. gegen das Vorjahr) wurde am 1. Januar d. J. eine Abschlagszahlung von 12,50 Frcs. für die Aktie, im ganzen 6 222 075 Kr. in Anspruch genommen, so dass ein Ueberschuss von 12 369 265 Kr. zur Verfügung bleibt. Nach den Beschlüssen der vor kurzem abgehaltenen Generalversammlung wird der am 1. Juli fällige Kupon mit 18,50 Frcs. zur Einlösung gelangen, während 2 817 662 Kronen auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Einen weiteren Punkt der Tagesordnung der Generalversammlung bildete der „Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Aufnahme einer Anleihe“. Hierüber enthält der Bericht folgende Mittheilung: „Von der auf Grund der Ermächtigung der Generalversammlung vom 18. November 1893 aufgenommenen Anleihe von 3 % Markprioritäten im Betrage von 100 000 000 *M.* war ein Betrag von 10 000 000 *M.* für Investitionsausgaben reservirt. Infolge der seitherigen Gestaltung der Geldverhältnisse konnte dieser Betrag bisher nicht zu entsprechenden Bedingungen begeben werden. Abgesehen hiervon wäre auch heute das hieraus zu realisirende Kapital weitaus ungenügend, um auch nur die Erfordernisse für die bereits vollzogenen, geschweige denn für die noch in Zukunft zu gewärtigenden Investitionen für die bauliche Ausgestaltung unserer Linien und die Vermehrung der Fahrbetriebsmittel, sowie für sonstige Erfordernisse zu bedecken. Wir stellen sohin den Antrag, die Generalversammlung wolle beschliessen: Der vereinigte Verwaltungsrath wird ermächtigt, behufs Bedeckung von Investitionsauslagen und sonstigen Kapitalsbedürfnissen eine neue Anleihe im Höchstbetrage von 40 000 000 fl. aufzunehmen und alle Modalitäten derselben, insbesondere die Währung, Verzinsung, Tilgung und Sicherstellung derselben, sowie den Zeitpunkt und die Art und Weise der Begebung zu bestimmen.“ Ein Aktionär wünschte Mittheilungen über die Verhandlungen, die im Eisenbahnministerium in Bezug auf diese Anleihe stattfanden. Der Vorsitzende erwiderte, die Staatseisenbahngesellschaft beabsichtige, die für Investitionen nothwendigen Mittel durch Aufnahme einer Anleihe zu beschaffen. Die Aufnahme einer schwebenden Schuld könne bei einer rationellen Verwaltung nicht vorgeschlagen werden, obwohl dieser Modus mit Rücksicht auf die Steuergesetzgebung, welche den Abzug der Zinsen für derartige Schulden von dem steuerpflichtigen Einkommen gestatte, während dies bei den Zinsen konsolidirter Schulden unzulässig sei, gewisse Vortheile biete. Die Staatseisenbahngesellschaft wurde in der letzten Zeit in Erledigung ihres Ansuchens um Bewilligung dieser Anleihe zu einer Konferenz im Eisenbahnministerium eingeladen, in welcher seitens der Vertreter der Regierung eine Reihe von Wünschen und Bedingungen bekanntgegeben wurde. Die Vertreter der Gesellschaft gingen in keine meritorischen Erörterungen hierüber ein, sondern stellten mit Rücksicht auf den umfassenden Inhalt der Wünsche der Regierung eine Prüfung derselben seitens der Verwaltung der Gesellschaft in Aussicht. Eine Berathung im Kreise der Verwaltung habe hierüber noch nicht stattgefunden, daher er nichts Meritorisches mittheilen könne. Die Aufnahme einer neuen Anleihe habe keinen zwingenden Charakter für die Staatsbahn und sie sei daher nicht genöthigt, unverhältnissmässige Opfer zu bringen.

Nach diesen Aufklärungen wurde der Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Aufnahme einer Anleihe zum Beschlusse erhoben.

— Am 31. Mai d. J. wurde die Generalversammlung der **Kaiser Ferdinands-Nordbahn** abgehalten. Sowohl im Personen- und Gepäckverkehre als auch im Güterverkehre ist eine namhafte Steigerung eingetreten. Im Personenverkehre wurden auf dem Gesammtnetz 13 700 000 Reisende, das ist um 1 400 000 mehr befördert als im Vorjahre. Der Güterverkehr bot nach dem in der Generalversammlung vorgetragenen Berichte eine Gesammtbewegung von 13 500 000 (+ 1 070 000) t. Auf dem Hauptbahnnetze wurden 17 671 t Gepäck, 131 361 t Eilgut, 443 850 t normalklassiges Frachtgut, 6 388 732 t ermässigtes Frachtgut und 5 633 777 t Kohlen und Koks befördert. Der Kohlentransport umfasste auf dem Hauptnetze 42 % der Gesammtbeförderung an Gütern. Eine Verkehrszunahme zeigt sich unter anderem bei folgenden Artikeln: Eisen- und Stahlwaaren (+ 35 584 t), Getreide (+ 32 809 t), Holz (+ 95 182 t), Kalk und Cement (+ 43 560 t), Kohlen (+ 495 912 t), mineralische Leuchtstoffe (+ 47 242 t), Rübenabfälle (+ 33 951 t), Zucker (+ 43 043 t) usw. Die gesammten Betriebseinnahmen stellten sich (vgl. auch Nr. 35 d. Ztg.) auf 40 243 205 fl. (+ 2 519 729 fl.). Die Transporteinnahmen betrugen 1898 39 963 338 fl. (+ 2 524 191 fl.). Die eigentlichen Betriebskosten beliefen sich auf 18 601 348 fl. (+ 1 025 772 fl.). Dieselben beanspruchten im Jahre 1898 46,22 % der Roheinnahmen gegen 46,59 % im Jahre 1897.

Unter den besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben ist, wie gleichfalls schon erwähnt, die Erhöhung der Steuerleistung eine ausserordentlich grosse. Für Erweiterungsbauten und Vermehrung der Ausrüstung auf dem Hauptbahnnetz wurde zu Lasten des Baureservefonds der Betrag von 2 100 000 fl. gegen 4 700 000 fl. im Vorjahre verausgabt. Auf die Vermehrung des Fahrparkes entfielen hiervon 580 060 fl. gegen 3 200 000 fl. im Vorjahre. Der Gesammtertrag des Hauptbahnnetzes belief sich auf 10 521 668 fl. und abzüglich des Antheils des Staates von 1 535 271 fl. auf 8 986 396 fl., das ist um 539 407 fl. mehr. Hierzu kommt das Erträgniss des Privatbahnbesitzes, zu welchem der Montanbesitz, die Lokalbahnen usw. gehören, mit 2 282 635 fl. Die Aktiendividende beträgt nach dem Beschlusse der Generalversammlung 147 fl. 25 kr. (+ 3 fl. 50 kr.).

Bei der Generalversammlung brachte ein Aktionär die Ermässigung der Kohlentarife zur Sprache, welche die Gesellschaft

auf Verlangen der Regierung auf Grung der Bestimmungen der neuen Konzession durchführen musste. Der Generaldirektor erwiderte, es könne nicht geleugnet werden, dass einzelne Bestimmungen der neuen Konzession jetzt und vielleicht auch schon in früherer Zeit schwerwiegende Folgen für die Gesellschaft mit sich gebracht haben, aber man möge sich hierbei an die schweren Kämpfe erinnern, welche dem Zustandekommen des Gesetzes vom Jahre 1885, auf welchem die neue Konzession beruht, vorausgegangen waren, und man werde zugeben, dass die Verwaltung damals das Möglichste gethan habe, um diese neue Konzession wenigstens unter den gegebenen Verhältnissen möglichst günstig zu gestalten. Es dürften kaum viele Personen, welche damals an den ganzen Verhandlungen theilgenommen und die Konsequenzen erwogen haben, der Ansicht gewesen sein, dass die Erträgnisse der Gesellschaft sich auf Grund dieser Konzession noch immer so günstig gestalten werden, als es in einer Reihe von früheren Jahren der Fall war. Dass die Gesellschaft auf Grund der neuen Konzession verpflichtet sei, unter gewissen Bedingungen und Voraussetzungen Tarifreduktionen nach Ermessen der Regierung vorzunehmen, sei bekannt. Wenn von der Verwaltung auf Anordnung der Regierung auf Grund der Betriebsergebnisse des Jahres 1897 eine Tarifermässigung vor einigen Tagen in Wirksamkeit gesetzt wurde, so gehöre diese Maassregel zu jenen, hinsichtlich welcher die Regierung von ihrem Rechte Gebrauch gemacht habe, und es stand der Verwaltung nicht zu, dieselbe irgendwie zu kritisiren, sondern sie hatte sich nur zu fragen, ob sie verpflichtet sei, diese Maassregel durchzuführen oder nicht, und das musste allerdings auf Grund der Konzession bejahend entschieden werden.

— Das österreichische Eisenbahnministerium hat auf der neuerbauten **Wiener Stadtbahn die Einführung eines Probebetriebes mit elektrischer Zugförderung** angeordnet. Es wurde hierzu die ungefähr 3,8 km lange Theilstrecke der Gürtellinie von Heiligenstadt nach Michelbeuern in Aussicht genommen und soll der elektrische Probebetrieb mit drei Wagen mittelst Stromzuführung durch eine zwischen den Schienen angeordnete Leitungsschiene erfolgen. Nach dem vom Eisenbahnministerium genehmigten Entwurfe der Firma Siemens & Halske ist der Betrieb in der Weise gedacht, dass mit Gruppen von vier Wagen gefahren wird, welche aus zwei Motorwagen mit je zwei Motoren und zwei zwischen diesen Motorwagen eingeschalteten Beiwagen bestehen. Jeder Motorwagen ist mit den elektrischen Schaltvorrichtungen für die Steuerung der Motoren einer Gruppe versehen, und ist die Anordnung derart getroffen, dass auch beide Gruppen zusammengekuppelt und von der Spitze des Zuges aus gesteuert werden können. Diese schon seit längerer Zeit in Behandlung stehende Ausführung ist nunmehr von der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien am 24. Mai d. J. endgültig beschlossen worden.

— **Die Wiener elektrischen Strassenbahnen.** Die Konstituirung der Bau- und Betriebsgesellschaft für die elektrischen Strassenbahnen in Wien ist demnächst zu gewärtigen, nachdem die Konzessionsertheilung an die Firma Siemens & Halske bereits erfolgt ist. In der Frage der Steuerbefreiung, die, wie bekannt, den schwierigsten Theil in den Verhandlungen bildete, hat letztere dem Standpunkt der Konzessionäre der Bau- und Betriebsgesellschaft Rechnung tragend, eine Erklärung abgegeben, durch welche die Gemeinde Wien die Möglichkeit erhielt, sich an den Verwaltungsgerichtshof zu wenden, um die Entscheidung herbeizuführen, ob gemäss dem Kleinbahngesetze die Steuerfreiheit des elektrischen Strassenbahnnetzes nur der Gemeinde oder auch der Betriebsgesellschaft zukomme.

— **Brünner Lokalbahnen.** Dem Vernehmen nach ist die Gemeinde Brünn bei dem Eisenbahnministerium um die Ertheilung der Konzession für die auf elektrischen Betrieb umzuwandelnden Linien der Brünner Lokalbahngesellschaft, sowie für die neu zu erbauenden elektrischen Linien eingeschritten. Die Gemeinde Brünn beabsichtigt die angestrebte Konzession für den Bau und Betrieb der elektrischen Linien in Brünn an eine Aktiengesellschaft zu übertragen. Der Bau und Betrieb wird von der österreichischen Union-Elektrizitätsgesellschaft geführt werden, welche bekanntlich die Aktien der Brünner Lokalbahngesellschaft erworben, mit der Gemeinde Brünn einen Bau- und Betriebsvertrag abgeschlossen hat und die auch die neue Aktiengesellschaft errichten wird. Der Stadtgemeinde Brünn werden die im Lokalbahngesetze vorgesehenen Begünstigungen, unter diesen in erster Linie die Steuerfreiheit, zukommen. Sie wird sodann ihre erworbenen Rechte und übernommenen Pflichten an die zu errichtende Aktiengesellschaft übertragen.

— **Die Fahrgeschwindigkeit der Lokalbahnen in Budapest.** Der Oberstadthauptmann von Budapest hat sich angesichts von Klagen, dass auf den Lokalbahnen die bei der technisch-polizeilichen Begehung der einzelnen Strecken festgesetzte Fahrgeschwindigkeit oft überschritten wird, veranlasst gefunden, eine an die Direktionen sämmtlicher Budapester Lokalbahnen gerichtete Verordnung zu erlassen. In derselben verbietet der Oberstadthauptmann „eine grössere Fahrgeschwindigkeit, als gelegentlich der technisch-polizeilichen Begehung der elektrischen Bahnen festgesetzt wurde und ordnet an, dass bei Strassenkreuzungen, vor den Eingängen zu Kasernen, Schulen, öffentlichen Aemtern, Fabriken und Kirchen die Wagen nur mit halber Stromstärke verkehren dürfen. Wenn die Bewohner solcher Gebäude oder diejenigen, welche in solchen Gebäude verkehren, in grösserer Anzahl sich vor den Eingängen aufhalten, in dieselben sich hinein-, oder aus ihnen herausbegeben, dürfen die elektrischen Wagen nur mit einer dem gewöhnlichen Schritte eines Menschen entsprechenden Geschwindigkeit vorbeifahren.“ Die Verordnung weist ferner die genannten Direktionen an, ihre Angestellten in obigem Sinne zu instruiren, widrigenfalls die Polizeibehörde, nach Einholung des Gutachtens der ungarischen Inspektion für Eisenbahnen und Dampfschiffe, die Lokalbahngesellschaften zur Einführung von Geschwindigkeitmessern verhalten wird. Auch wird den Wagenführern strengstens verboten, mit den Weichenstellern oder mit dem Publikum sich in Gespräche einzulassen und auf die an sie gestellten Fragen Antwort zu ertheilen.

Vereinsausland.

— **Brüsseler Ringbahn.** Die belgische Staatsbahnenverwaltung hat die Errichtung einer neuen, den Nordbahnhof und den Südbahnhof verbindenden Ringbahn mit Centralbahnhof beschlossen. Der Kostenanschlag beträgt 40 000 000 Frcs., wovon 5 000 000 Frcs. noch in diesem Jahre verwendet werden. An der Bewilligung durch die Kammern zweifelt man nicht.

— **Die Zinsbürgschaften der grossen französischen Bahnnetze.** Wir stehen heutzutage — so lässt sich die „Voss. Ztg.“ aus Paris schreiben — so sehr im Zeichen des Verkehres, dass die Berechnungen der geübtesten Volkswirthe oft zu Schanden werden. Durch die 1883 er Vereinbarungen mit den grossen Bahngesellschaften wurden die ihnen gezahlten Zinsbürgschaften auf mehr als das Doppelte gesteigert. Sie erreichten 97 000 000 Frcs. (1893), während sie von 1870 über 20 000 000 Frcs. gefallen waren. Die gewiegtesten Volkswirthe berechneten, die Zuschüsse würden auf 300 000 000—400 000 000 Frcs. steigen, den ganzen Staatshanshalt zerrütten. Und seit 1898 betragen diese Zuschüsse nur noch 14 000 000 Frcs. In einem Jahre werden die Ueberschüsse der Nordbahn sich so erhöhen, dass der Staat, nach den bestehenden Vereinbarungen, einen Antheil daran erhalten wird. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft hat schon mit solchen Antheilen anfangen können, welche die Rückzahlung für frühere Vorschüsse bilden. Die Orléansgesellschaft befindet sich im selben Falle, da sie dieses Jahr 4 000 000 Frcs. zurückzahlt, dank der Zinsherabsetzung ihrer Schuldscheine. Die Bahngesellschaften haben nämlich die Zinsen dieser Scheine von 3 auf 2,5 % herabgesetzt. Die Südbahn (Midi) wird erst in mehreren Jahren zurückzahlen können. Die Ostbahn bedarf nur noch 3 000 000 Frcs. Zuschuss, gegen früher 15 000 000—16 000 000 Frcs., die Westbahn ist noch immer am weitesten zurück, überhaupt stets die stärkste Schuldnerin des Staates gewesen. Ihr Zuschuss, der zu Zeiten bis 40 000 000 Francs geschwollen war, beträgt jetzt noch 9 000 000 Frcs. Ausser der Zinsherabsetzung ist aber die Lage der Bahngesellschaften hauptsächlich durch die fortdauernde Steigerung der Einnahmen gebessert worden. Und diese wurde durch die vor sieben Jahren bewirkte Ermässigung der Fracht- und Fahrpreise bewirkt. Damals wurde berechnet, dass die Ermässigungen — 11 bis 27 % der Fahr-, etwa 12 % der Frachtsätze — einen Ausfall von 90 000 000—100 000 000 Frcs. verursachen würden. Statt Ausfalls sind aber die Einnahmen fortwährend gestiegen, jetzt um etwa 200 000 000 Frcs. höher als früher, dabei gestehen alle Kundigen, dass aus verschiedenen, auch politischen Ursachen Handel und Verkehr in Frankreich nicht so gestiegen sind, wie es hätte der Fall sein können.

— Der Verwaltungsrath der **Gotthardbahn** genehmigte den Entwurf des Geschäftsberichtes, der Jahresrechnung und der Bilanz zur Vorlage an die Generalversammlung und ebenso den Antrag der Direktion, für 1898 eine Dividende von 6 % oder 30 Frcs. für die Aktie (i. V. 29 Frcs.) auszurichten. Dem Vertrage über die Regelung der Gemeinschaftsverhältnisse auf den Stationen Arth-Goldau und Immensee wurde die Genehmigung ertheilt. Der Verwaltungsrath nahm ferner die Berichte der Direktion, betreffend die Verhandlungen mit der Bundesbehörde über die künftige Gestaltung des Erneuerungsfonds und über den Bau des zweiten Gleises auf der Strecke Immensee-Brunnen entgegen und genehmigte den Antrag der Direktion, bei der

nächsten Generalversammlung die Ermächtigung einzuholen, eine 4 % Anleihe von 10 000 000 Frcs. zu kreiren. Dieser Antrag ist durch die derzeitigen Verhältnisse des Geldmarktes veranlasst, welche die weitere Abgabe von 3,5 % Obligationen zur Zeit nicht als angezeigt erscheinen lassen. Die neuen 4 % Obligationen sind zur Deckung der Baubedürfnisse (Ausbau des Netzes und Vermehrung des Betriebsmaterials) bestimmt und sollen im Laufe der nächsten Jahre nach Bedarf ausgegeben werden. Die Generalversammlung ist auf den 30. d. Mts. nach Luzern einberufen worden.

— Der Geschäftsbericht der **Eisenbahn Salonik-Monastir** weist einen Reingewinn von 529 120 Frcs. (im Vorjahre 252 259 Francs) auf. Die Einnahme pro Jahr und Kilometer betrug 8 996 (11 900) Frcs., wozu bemerkt wird, dass, wenn von diesem Ergebnisse das Erträgniss der Militärtransporte bei der Mobilisation und Demobilisation gekürzt wird, sich für den gewöhnlichen Verkehr ein kilometrisches Plus von 383 Frcs. ergebe. Die Getreidekampagne war infolge der unter Mittelernte und des Tiefstandes der Preise ungünstig. Die Gesammteinnahme betrug 1 972 128 (2 606 217) Frcs. Die Zahl der beförderten Tonnen war um 13 397 Frcs. geringer als im Vorjahre. Die kilometrischen Ausgaben betrugen 3 279 (4 697) Frcs., so dass sich ein Reinertrag von 5 717 (7 202) Frcs. ergibt. Die Garantiezahlung der Pforte betrug 1 158 257 (516 544) Frcs., welche bereits Ende Januar abgeführt war.

— Zu dem projektirten weiteren **Ausbau des kleinasiatischen Eisenbahnnetzes** schreibt die „Nat.-Ztg.“:

„In Kleinasien besteht schon theils längere, theils kürzere Zeit eine ganze Anzahl von Eisenbahnlinien, die englischem oder französischem Kapital ihr Dasein verdanken. Die älteste, die normalspurige Smyrna-Aïdinbahn, mit englischem Kapital 1856 unternommen, ist bis Diner ausgebaut, die mit französischem Kapital betriebene Linie Smyrna-Kassaba ist darüber hinaus schon bis Alaschehr fertiggestellt und die Fortsetzung bis Konia (Ikonium) ist bewilligt. Eine dritte kleine Bahn geht von Mersina im Golfe von Alexandrette nach Adana. Weitere kleine Bahnen sind die von Mudania am Marmarameer nach Brussa führende Linie, die in Syrien gelegene Linie Beirut-Damaskus mit ihrer Fortsetzung, der Hauranbahn, und die Linie Jaffa-Jerusalem. Die Arbeiten an der 1891 genehmigten Bahn Akka-Haifa-Damaskus ruhen schon seit Jahren.

Alle diese Bahnen erstrecken sich nicht tief in das Innere der grossen Halbinsel oder des syrischen Hinterlandes. Dieses dem allgemeinen Verkehr zu erschliessen, lag namentlich nicht im Plane der Engländer; ihnen war es hauptsächlich nur darum zu thun, Einfallspforten für ihren Seehandel zu schaffen. Vor vier Jahrzehnten allerdings gingen sie ernstlich mit dem Plan einer Euphratthalbahn um; aber damals gelang es Frankreich, welches seine Suezkanalpläne nicht durchkreuzen lassen wollte, die englischen Absichten lahmzulegen.

Ein grosser Zug kam in die kleinasiatischen Eisenbahnunternehmungen erst, als deutsche Unternehmer auf dem Plan erschienen. Ihr Auftreten steht ohne Zweifel in innerem Zusammenhang mit den umfassenden Eisenbahnprojekten, welche damals die türkische Regierung ins Auge fasste. Bezeichnenderweise gingen und gehen dieselben nicht etwa vom Handelsminister, sondern vom Seraskier, dem Kriegsminister, aus. Jetzt handelte es sich nicht mehr um Rumpf- oder Küstenbahnen, sondern um ein ganz Kleinasien durchquerendes, im Norden, Westen, Süden und Osten durchziehendes Eisenbahnsystem, dessen Fortsetzung bis zum persischen Meerbusen vorbehalten blieb. Drei Hauptlinien wurden geplant. Zwei davon nehmen ihren Ausgangspunkt in Haidar-Pascha, gegenüber von Konstantinopel, bei Skutari gelegen. Sie gehen gemeinsam südsüdöstlich bis Eskischeher. Von dort zieht sich die eine Linie östlich bis Angora, welche Strecke 1892 vollendet wurde. Von da soll sie in südöstlicher Richtung über Kaisarieh, Malatia, Diarbekir, Bagdad und Basra am persischen Meerbusen weitergeführt werden. Die andere Linie geht südlich und dann südöstlich über Kiutahia, Afiun-Karabissar, Konia — bis hierher wurde sie 1896 vollendet —, Marasch, Aintab, Aleppo, Damaskus, Akka, Jerusalem und Jaffa. Im kilikisch-syrischen Winkel, in der Gegend von Alexandrette, soll ein Ausfuhrhafen angelegt und mit Diarbekir am oberen Tigris verbunden werden. Die dritte Linie soll von Samsun am schwarzen Meer über Amasia und Siwas bis Erzerum gehen und gleichzeitig Anschluss an die Linie Kaisarieh-Basra finden.

Von diesen Linien wurde nur die 96 km lange Strecke bis Ismid 1870 von der türkischen Regierung ausgeführt und dann an eine englische Gesellschaft verpachtet. Im Jahre 1888 aber erhielt die Deutsche Bank die Genehmigung zur Fortsetzung der Linie bis Angora, während zugleich die Stammlinie Haidar-Pascha-Ismid ihr käuflich überlassen wurde. Jetzt nun hat nach den vorliegenden Nachrichten die Deutsche Bank mit der Ottomanischen Bank wegen der Vollendung der Linie bis Basra ein Abkommen getroffen, indem sie gleichzeitig mit der französischen Bahn Smyrna-Kassaba einen Vertrag wegen Anschlusses an ihre Hauptlinie geschlossen hat. Die französische Gesellschaft wird dann an dem Weiterbau der Linie bis Bagdad bezw. Basra betheiligt sein. Es geschah dies, nachdem die englische Gesellschaft Smyrna-Aintab ein ähnliches Anerbieten abgelehnt hatte. Ein Abkommen mit der französischen Gesellschaft ist vielleicht politisch günstiger, als ein solches mit der englischen gewesen wäre, weil das Zusammenarbeiten deutschen Kapitals mit französischem in Russland jedenfalls weniger argwöhnisch betrachtet wird, als ein englisch-deutsches Zusammenwirken.

Allerdings ist in der Presse behauptet worden, der russische Botschafter in Konstantinopel habe amtlich der Pforte eröffnet, dass die russische Regierung es nicht gern sehen würde, wenn die Bahn über Juzgad, Siwas, Diarbekir und Mosul geführt werden sollte, da sie auf diesem Wege der russischen Grenze und Einflusssphäre zu nahe kommen würde. Eine über den Taurus nach Adana und über Marasch nach Biredjik geführte Bahn würde, weil weiter abgelegen, weniger Anstoss erregen.

Wäre diese Meldung begründet, so läge insofern ein Hinderniss vor, als der zuletzt bezeichnete Weg grosse Bauschwierigkeiten bieten würde. Sie scheint aber nicht einmal korrekt zu sein, denn wie wir gesehen, soll der Weg der grossen anatolischen Bahn gar nicht über Siwas gehen, wenngleich in jener Gegend Terrainstudien gemacht worden, sondern über Kaisarieh. Die Linie Samsun-Siwas-Erzerum soll allerdings durch eine Zweigbahn mit Kaisarieh verbunden werden, aber diese ganze Bahn ist ein Unternehmen für sich und kommt nicht ohne weiteres für die Euphratthalbahn in Betracht. Von einer zu grossen Annäherung an die russische Grenze kann, wie ein Blick auf die Karte ergibt, nicht die Rede sein, und von einer russischen Einflusssphäre im türkischen Kleinasien, vollends von einer solchen, die bis Siwas reichte, ist bis jetzt nichts bekannt. Möglicherweise würde Russland eine vom schwarzen Meer ausgehende und in Erzerum der russischen Grenze allerdings bis auf etwa 100 km nahekommende türkische Bahn für bedenklich erachten; aber das ist eine Angelegenheit für sich, welche mit der Euphratthalbahn als solcher nichts zu thun hat.

In England ist man höchlich erbaut über die erwähnte Mittheilung, denn man glaubt bereits das deutsch-französische Unternehmen erschwert, wo nicht durchkreuzt. Die ‚Times of India‘ hatte bereits aus dem Erscheinen des auf der Heimfahrt begriffenen deutschen Kreuzers ‚Arcona‘ im persischen Meerbusen eine ganze Räubergeschichte zusammengedichtet, derzufolge Deutschland in diesen von England so eifersüchtig gehüteten Gegenden demnächst nicht nur als Konkurrent des englischen Handels, sondern auch als Nebenbuhler der britischen Macht aufzutreten gedächte. Jetzt bauen die Deutschen auch noch, das Säumniss der Engländer benützend, die Euphratthalbahn. Da muss allerdings die Welt untergehen! In Wirklichkeit liegt nichts weiter vor, als ein Beweis, dass der deutsche Unternehmungsgeist rege und rechtzeitig auf dem Platze ist, sowie dass er sein Geschäftsinteresse mit dem politischen Interesse der Türkei zu vereinigen weiss. Wenn er da über die englische Rumpf- und Küstenbahnpolitik den Sieg davonträgt, so ist dies sehr natürlich. Russland wird es sich schwerlich angelegen sein lassen, die englische Presse von diesem neuen ‚Alp‘ zu befreien.“

— In diesen Tagen sind die Verhandlungen zwischen dem Schantungsyndikate und der deutschen Reichsregierung über die von dem Syndikate in Angriff zu nehmenden **Eisenbahn- und Bergwerksunternehmungen in Schantung** zu einem erfreulichen Abschlusse gelangt. Alle Schwierigkeiten, die bisher der Ertheilung der erforderlichen Konzessionen seitens des Reiches entgegenstanden, sind der „Köln. Ztg.“ zufolge nunmehr gehoben. Der Verlauf dieser monatelangen Verhandlungen hat nach zwei Richtungen hin ein sehr befriedigendes Ergebniss erzielt. Zunächst ist es den Bemühungen der betheiligten Behörden gelungen, die verschiedenen Interessentengruppen, die sich an der wirthschaftlichen Erschliessung Schantungs betheiligen wollten, unter einen Hut zu bringen; dadurch ist die Bürgschaft gegeben, dass nunmehr einheitlich und planmässig mit ausreichenden Mitteln und mit voller Thatkraft an die grosse Aufgabe herangegangen wird, dem deutschen Gewerbefleisse ein neues und hoffentlich ertragreiches Gebiet im fernen Osten zu erschliessen. Dabei aber ist es auch gelungen, für das Reich solche Zugeständnisse zu erzielen, wie sie bisher in diesem Umfange unseres Wissens noch seitens keines anderen Kolonialunternehmens zugestanden worden sind; dazu zählt nicht blos die Verpflichtung, für den Bau und den Betrieb der Bahnlinien nach Möglichkeit deutsches Kapital zu verwenden, dazu zählt weiter nicht blos eine wesentliche Mitwirkung der Regierungsbehörden bei dem Betriebe der Eisenbahnen und der Bergwerke, dazu zählt vor allem eine weitgehende Betheiligung des Reiches an den Einnahmen des Syndikates als Beitrag zu den Aufwendungen des Reiches für die Hafenanlagen in der Kiautschoubucht und zu den allgemeinen Verwaltungskosten

des Schutzgebietes. Sobald der Reingewinn die Auszahlung einer Jahresdividende von 5 % gestatten wird, soll dem Reiche von dem Mehrbetrage von 5—7 % der 20. Theil, von dem Mehrbetrage von 7—8 % der 10. Theil und in dieser Weise weiter steigend vom Mehrbetrage über 12 % die Hälfte zufallen. Ebenso ist dem Reiche das Recht gewährt, die Eisenbahnen nach Ablauf von 60 Jahren gegen maassvollen Ersatz des Werthes der Anlagen käuflich zu erwerben.

Als Gegenleistungen fallen dem von der Deutsch-asiatischen Bank vertretenen Syndikate die nachstehenden Berechtigungen zu: Es erhält zunächst die Konzession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Tsintau über Weihsien nach Tsinanfu, mit Zweigbahn von einem Punkte dieser Hauptlinie nach Poschan. Diese Linie muss innerhalb einer Frist von fünf Jahren und die erste Strecke von Tsintau nach Weihsien sogar schon binnen drei Jahren vollendet werden. Weiter wird der Gesellschaft bis zum Ablauf des Jahres 1908 auch noch die Option auf die Eisenbahnlinien von Tsinanfu nach Itschoufu und von Tsintau nach Itschoufu ertheilt. Die erstere Strecke von Tsinanfu nach Itschoufu dürfte indessen inzwischen wohl für das Syndikat in Wegfall kommen, da sie durch die Strecke von Tientsin nach Tschinkiang ersetzt werden wird, über welche jüngst eine sehr befriedigende deutsch-englische Verständigung erzielt worden ist. Endlich ist dem Syndikate nach dem Muster vieler früherer Unternehmungen in bisher der Kultur noch nicht aufgeschlossenen Gegenden die ausschliessliche Berechtigung ertheilt worden, auf die Dauer von fünf Jahren in einer Breite von 30 Li (15 km) auf beiden Seiten der genannten Eisenbahnstrecken nach Kohlen und anderen Mineralien sowie nach Petroleum zu schürfen und auf Grund der gemachten Funde durch Muthung die Verleihung des Bergwerkseigenthums zu beantragen. Doch wird dieses ausschliessliche Recht nach zwei Seiten hin zu gunsten des Reiches beschränkt; zunächst durch die Feststellung der fünfjährigen Frist, nach deren Ablauf das Schürf- und Muthungsrecht in dieser Zone wieder freigegeben wird; dann durch die Verpflichtung, innerhalb zehn Jahren nach Verleihung des Feldes den ordnungsmässigen Bergwerksbetrieb zu eröffnen und von da an aufrecht zu erhalten. Endlich ist noch eine Einschränkung insoweit getroffen, als für den Fall, dass nach Ablauf von 20 Jahren der Umfang der verliehenen Bergwerksfelder die Hälfte des Gesammtflächeninhaltes der 30 Li-Zone übersteigt, das über dieses Maass hinaus verliehene Bergwerkseigenthum von der Regierung wieder zurückgezogen werden kann. Von den gewonnenen Kohlen müssen die Bedürfnisse der Marine nach Kohlen zu einem Vorzugspreise voraus befriedigt werden. Ebenso sind für den Betrieb der Eisenbahnen, für die Reichspost- und Telegraphenverwaltung weitgehende Vorrechte, vor allem kostenfreie Beförderung der Briefpost mit allen fahrplanmässigen Zügen, ausbedungen worden. Endlich muss anderen Unternehmern der Anschluss an die Bahn durch Privatanschlussgleise oder Anschlussbahnen gestattet werden, eine Bestimmung, die um so wichtiger ist, weil ausserhalb der 30 Li-Zone jedermann das Schürf- und Muthungsrecht auf Mineralien in Schantung nachzusuchen freisteht.

Nach dem deutsch-chinesischen Vertrage vom 6. März 1898 muss der Bau und Betrieb der Bahnen durch eine deutsch-chinesische Gesellschaft erfolgen. Diese wird nunmehr als Aktiengesellschaft unter der Firma „Schantung Eisenbahngesellschaft“ zunächst mit dem Sitze in Berlin, dann binnen sechs Monaten nach Ertheilung der Konzession mit Verlegung des Sitzes nach Tsintau, errichtet werden. Das für den Bau und Betrieb der Bahn aufzubringende Aktienkapital ist auf 54 000 000 ℳ. in Aktien, die über 1 000 ℳ. Nennwerth lauten, festgesetzt; an der öffentlichen Zeichnung, die auch in genügenden und in geeigneten Handelsplätzen Ostasiens eröffnet werden soll, dürfen sich vertragsmässig auch Chinesen betheiligen. Dieses sind im wesentlichen die Grundlagen, auf denen sich die weitere wirthschaftliche Erschliessung Schantungs durch deutschen Gewerbefleiss aufbauen wird. Unsere hervorragendsten deutschen Kaufleute und Gewerbetreibenden wollen ihre Sachkunde, ihre Thatkraft und ihre Geldmittel in weitgehendem Umfange dieser neuen bedeutungsvollen Aufgabe widmen. Schon sind dank der ausserordentlichen Tüchtigkeit der entsandten deutschen Beamten, vor allem des Bauraths Hildebrandt, dessen Wahl sich immer mehr als eine besonders glückliche erweist, die Vorarbeiten für den Bau der von Tsintau aus sich ins Innere des Landes erstreckenden Eisenbahnlinie weit gediehen. Auch der Gewinnung von Kohlen und Erzen ist bereits bisher gründliche Beachtung geschenkt worden. Mit vollem Zutrauen wird jetzt allseitig gewirkt und gearbeitet werden, um das reiche Land wirthschaftlich aufzuschliessen und dem deutschen Gewerbefleisse ein neues und entwickelungsfähiges Absatzgebiet zu eröffnen. Wir begleiten diese Arbeiten mit unseren besten Wünschen. Möge deutschem Fleisse und deutschem Unternehmungsgeiste auf diesem neuen und zukunftsreichen Gebiete nicht der Erfolg fehlen!

— **Zu Russlands Eisenbahnplänen in China** wird der „Times“ aus Peking vom 29. Mai d. J. gemeldet: „In der Angelegenheit bezüglich des von Russland beanspruchten Rechtes, eine direkte Eisenbahn von der Mandschurei nach Peking zu bauen, hat sich nichts geändert. Die Russen ignoriren die Weigerung Chinas, ihnen dieses Recht einzuräumen, und betonen, dass ihre Forderung in Uebereinstimmung stehe mit der Zusatznote zum englisch-russischen Abkommen, durch deren unglückliche Abfassung die englisch-russischen Misshelligkeiten gesteigert, der britische Einfluss in China geschwächt und grosse Unzufriedenheit bei den Japanern hervorgerufen worden sei.“

Ferner berichtet eine „Reuter“-Depesche aus Peking: Da die russisch-chinesische Bank über den Bau einer Eisenbahn durch die Provinz Schansi nach der Hauptstadt der Provinz Schensi in Unterhandlung steht, hat der russische Gesandte dem Tsungli-Yamen mitgetheilt, dass keine andere Konzession zum Bau einer Eisenbahn vom Süden her zur Herstellung dieser Eisenbahnverbindung ohne vorherige Zustimmung Russlands gewährt werden dürfe. (Schansi und Schensi sind die beiden einander benachbarten Provinzen Chinas, die durch eine südwestlich von Peking gehende Bahn erschlossen werden könnten.)

— Von einer wohlunterrichteten Quelle in Centralafrika erfährt das Reuter'sche Büreau folgendes über die voraussichtliche **Einwirkung der transafrikanischen Bahn auf das britische Protektorat**: „Es würde nutzlos sein, zu leugnen, dass die Bahn trotz ihrer unleugbaren grossen Vortheile in gewissen Beziehungen gegen die Interessen der Pflanzer arbeiten wird, sowie dass sie wahrscheinlich den Wünschen der verschiedenen in Centralafrika etablirten Missionen nicht entsprechen wird. Während in dem südafrikanischen Minengebiete etwa 4—5 £ Lohn monatlich gezahlt werden können, muss man bedenken, dass Britisch-Centralafrika bisher nur einen wichtigen Industriezweig, den des Kaffeebaues, aufzuweisen hat. Jede wesentliche Lohnsteigerung würde diese Industrie tödten. Es ist daher nicht unnatürlich, wenn die Pflanzer nördlich des Sambesi etwas zweifelhaft auf eine Bahnlinie sehen, die direkt von den südlichen Minendistrikten in das Herz eines weiten nördlichen Arbeitergebietes führen soll, auf dessen Ersatz sie für die Arbeiten auf den Pflanzungen angewiesen sind. Wenn die Bahn bis zum Tanganyika vollendet ist, wenn sie sogar erst den halben Weg dahin hinter sich hat, wird sie Arbeitsmärkte anzapfen, die ihre Konstruktion für den Süden allein rechtfertigen würden. Wenn sie aber vollendet ist, werden ihre Besitzer thatsächlich den gesammten Arbeitsmarkt, vom Sambesi bis Tanganyika und von Kotanga und Bangwalo bis zu den Nyassadistrikten beherrschen. Wenn man einer halben Million eingeborener Arbeiter heute ein Angebot südlich des Sambesi zu 1 £ monatlich und von sechsmonatlicher Dauer machen würde, würden sie sofort zugreifen. Wenn aber Arbeit zu den billigen Sätzen erhältlich wird, wird das grosse Kapital bald flüssig sein, um die grossen vorhandenen Mengen Erzes auszubeuten. Es hat ja dazu weiter nichts gefehlt, als mässig billige Arbeitskräfte. Die sichere Aussicht, diese Kräfte zu erhalten, würde also allein eine Rechtfertigung für den Bahnbau sein. Inzwischen hat sich auf der anderen Seite in Centralafrika eine strebsame und ständig wachsende Industrie entwickelt. Die Ansiedler gehen mit Energie daran, die Chancen für den Anbau zu steigern, und das Protektorat erweist sich unleugbar als ein kolonialer Erfolg. Es wäre daher sehr bedauerlich, wenn diese Industrie durch die Anforderungen, die der Süden an den Arbeitsmarkt stellt, erdrückt werden sollte. Doch ist die Gefahr immerhin nicht so gross, wie die Pflanzer denken. Rhodes' Bahn wird selbst an ihrem nächsten Punkte immer noch über 330 Meilen von dem Shiregebiete, dem Hauptkaffeedistrikte, entfernt bleiben und es wird sich wahrscheinlich ereignen, dass die Eingeborenen zwischen dem Nyassabassin und dem Kongostaate nach dem Süden gehen, dass aber die an und nahe dem See lebende Bevölkerung nach wie vor die Arbeiter in die Kaffeeplantagen senden wird, vorausgesetzt, dass die Pflanzer selbst dafür sorgen, durch freien und bequemen Transport auf dem See und dem Shirefluss, geeignete Unterbringung und reichliche Nahrung usw. Auch dürfen sie den Lohnsatz nicht zu niedrig stellen, augenblicklich werden nur 3—4 sh monatlich bezahlt. Der Schwarze geht zwar für hohen Lohn hunderte von Meilen, aber am liebsten bleibt er doch nahe der Heimath, selbst bei niedrigstem Lohn, wenn er vor allem gut genährt und nicht schlecht behandelt wird.“

— **Die Eisenbahnfrachtsätze der nordamerikanischen Bahnen.** Wie der rumänische Konsul Karl Simon zu Mannheim in einer Schrift „Der Export landwirthschaftlicher und landwirthschaftlich-industrieller Artikel aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika und die deutsche Landwirthschaft“ (Leipzig 1899 bei Duncker & Humblot, Preis 2,80 ℳ.) behauptet, werden in keinem Lande der Erde ähnliche billige Eisenbahnfrachtsätze erhoben wie in den Vereinigten Staaten. Zum Belege führt Simon nachstehende Ziffern an:

Auf 13 der grössten amerikanischen Eisenbahnen war die Durchschnittsfracht für die Tonne und Meile:

im Jahre 1865 3,08 Cents im Jahre 1890 0,77 Cents
" " 1870 1,80 " " " 1893 0,76 "
" " 1880 1,01 "

Im Jahre 1896 stellte sich der Durchschnittsfrachtsatz für die Tonne und Meile:

in den Vereinigten Staaten . auf 0,8 Cents
" England . . . . " 2,8 "
" Frankreich . . . . " 2,2 "
" Deutschland . . . . . . " 2,6 "
" Italien . . . . " 2,5 "
" Russland . . . . " 2,4 "

Wenn man die ungeheueren Entfernungen betrachtet, welche die Waaren in den Vereinigten Staaten zu durchlaufen haben, sieht man sofort, dass die ganze Ausfuhrfrage in erster Linie eine Tariffrage für die Vereinigten Staaten war. Die Tarife sind thatsächlich auch so niedrige, dass die Vereinigten Staaten trotz dieser ungeheueren Ausdehnung des Landes ihr Getreide im Durchschnitt doch wohl viel billiger zur Seeküste zur Ausfuhr bringen, als ihre meisten, oder wohl sogar als alle ihre Konkurrenten.

— **Verpachtung der brasilianischen Staatsbahnen.** In seiner Botschaft an den brasilianischen Nationalkongress räumt der Präsident der Vereinigten Staaten von Brasilien ein, dass der brasilianische Staat zu nutzbringender Verwaltung von Eisenbahnen nicht imstande sei. Da die Staatsbahnen, welche die Regierung wegen unaufhörlichen Defizits auf längere Zeit verpachtete, in der Hand von Pächtern meist einen überraschend hohen Gewinn abwarfen, so beabsichtigt die Regierung auch die übrigen noch in Staatsbetrieb befindlichen Eisenbahnen zur Verpachtung auszuschreiben, was in betreff der San Franciscobahn (im Staate Bahia), der Paulo Affonsobahn (im Staate Alagoas) und der Sul de Pernambucobahn (im Staate Pernambuco) kürzlich bereits geschehen ist. In betreff der Centralbahn, der grössten Staatsbahn und wohl der bestgebauten Brasiliens, will man den Zeitpunkt, in dem man dieses bedeutende Objekt zur Grundlage einer grossen Finanzoperation machen will, noch abwarten. Geschehen kann das jeder Zeit, denn die Autorisation des gesetzgebenden Körpers ist hierzu längst ertheilt. Leider vernimmt man nichts davon, dass sich deutsches Kapital an diesem Geschäft betheiligt und doch wäre diese Betheiligung doppelt lohnend, denn einerseits sichert sie dem Unternehmer unmittelbaren Gewinn, andererseits der deutschen Industrie bedeutende Bestellungen an Eisenbahnbedarf aller Art, die nunmehr den Engländern, Franzosen oder Belgiern zu gute kommen. Im Interesse der deutschen Eisenbahnindustrie ist zu bedauern, dass das deutsche Kapital versagt.

Allgemeines.

— In einem interessanten Aufsatz über **Zukunftsbahnhöfe** („Köln. Volksztg." Nr. 469 vom 20. Mai) behauptet Karl Rudolfi, dass der Etagenbahnhof sicher kommen werde und erblickt in den neuen grossen Hauptbahnhöfen zu Köln und Dresden und in den Berliner Stadtbahnhöfen, bei denen Wartesäle, Wirthschaftsräumlichkeiten und Büreaus zum grössten Theil gleich unter dem Niveau der Gleise liegen, die ersten Vorläufer der künftigen Etagenbahnhöfe. In Boston und Baltimore bestehen bereits Bahnhöfe, bei denen die Schienenanlagen mit ihrem gesammten Zugverkehr in zwei und sogar drei Stockwerken übereinander liegen. Den künftigen Centralpersonenbahnhof stellt sich Rudolfi als ein riesenhaftes, thurmartiges Gebäude vor aus solidestem Mauerwerk, Eisen und Glas und von etwa 40 m Höhe. Das Erdgeschoss werde an den Wänden Läden aller Art, Auskunftsstellen, Telephonzellen usw. erhalten. Unter dem Erdgeschoss führen die örtlichen unterirdischen Bahnen, im ersten Stockwerk diejenigen, die dem Schnellverkehr in der Stadt und dem Vorortverkehr dienen, und im zweiten Stockwerk würden dann die Fernzüge abgefertigt werden. Rudolfi schildert recht anschaulich die Einzelheiten dieser Etagenbahnhöfe, wie er sie sich denkt. Die Technik werde zwar manches ändern, aber nach seiner Meinung solche Bahnhöfe in einer nahen Zukunft zur Ausführung bringen.

— **Der Kampf gegen das Spucken.** Die Amerikaner, so berichtet die „Medecine Moderne", führen einen unerbittlichen Krieg gegen das Spucken. Bemerkenswerth ist in dieser Beziehung folgender Erlass der Gesundheitsbehörde in Boston: „Die Gesundheitsbehörde erachtet die Thatsache des Spuckens an einem öffentlichen Ort für eine schädliche Handlung, eine Ursache der Gefahren und Quelle von Krankheiten. Daher wird es hiermit förmlich untersagt, auf die Fussböden, die Plattformen oder die Stufen der öffentlich verkehrenden Wagen, Waggons oder Tramways zu spucken; ebenso in den Wartesälen, Kirchen, Theatern, Märkten, auf den Trottoirs der Strassen und öffentlichen Plätzen." Vor zwei Jahren war das Verbot des Spuckens nur auf die öffentlichen Wagen beschränkt, bei einer Geldstrafe von 400 ℳ. Das neue Reglement ist strenger. Es verbietet sogar in den Strassen Bostons zu spucken. Im Grunde hat dies, schreibt die französische Zeitschrift, seine volle Berechtigung, denn auf die Strassen oder im Hause zu spucken, heisst ja seinem Nachbar in den Mund spucken. In wenigen Stunden ist der Auswurf ausgetrocknet und setzt sich in der Form von Staub, durch den Wind emporgewirbelt, in Nase, Mund, Kehlkopf und Luftröhren des ersten bessten Passanten fest.

Berichtigung.

In den in Nr. 39 abgedruckten Aufsatz: „Kann der Absender im Frachtbriefe eine Kartirung vorschreiben, der zufolge das Gut zweimal auf der gleichen Strecke zu befördern ist?" hat sich auf S. 683, 2. Spalte, 2. Absatz in der 5. Zeile ein Druckfehler eingeschlichen, indem dort „Triest" statt „Trient" gesetzt worden ist.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 29. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene, nur dem Güterverkehre dienende 0,254 km lange Verbindungsstrecke Auscha A. T. E.-Auscha L. G. P. W. A. der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz. Am 15. Juni d. J. wird der an der Bahnstrecke Vossowska-Tarnowitz zwischen den Stationen Vossowska und Zawadzki gelegene Haltepunkt Kolonowska, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, für den allgemeinen Stückgutverkehr und den Wagenladungsverkehr der Anschlussgleisbesitzer in Kolonowska eröffnet werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Wels-Stadt der Lokalbahnlinie Wels-Unterrohr ist zum Bahnstationsamte erweitert und am 1. Juni d. J. für den unbeschränkten Personen-, Gepäck- und Güterverkehr (ausgenommen explosive Güter, welche auf der Lokalbahn Wels-Unterrohr nicht befördert werden) eröffnet worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2265 vom 29. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, betreffend Errichtung einer neuen Ausgabestelle in Nürnberg (abgesandt am 30. Mai d. J.).

Nr. 2301 vom 29. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Zahl der zu bedienenden Bremsen eines Eisenbahnzuges (abgesandt am 30. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1. Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg.

Aenderung der besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 (Eisen etc.).

In den in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 15. April 1899 Nr. 29 Seite 507 enthaltenen Kundmachungen ist Ziffer 5 der „Besonderen Bestimmungen" zu streichen und dafür zu setzen:

„5. Das Abladen der Artikel sämmtlicher Serien des Ausnahmetarifes Nr. 3 (Eisen etc.) wird in Rumänien von der Bahn besorgt, insoweit es sich nicht um Kolli handelt, welche laut den Bestimmungen des Lokaltarifes vom Empfänger abzuladen sind."

Wien, am 26. Mai 1899. (1497)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Arvathaler Lokalbahn.)

Eröffnung der Theilstrecke Arvaváralja-Turdossin der Arvathaler Lokalbahn.

Die Theilstrecke Arvaváralja-Turdossin der Arvathaler Lokalbahn wird voraussichtlich am 3. Juni 1899 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Die auf dieser Strecke gelegene Station „Podbjel", welche laut Lokalgütertarif der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Lokalbahnen nur für den Wagenladungsfrachtgutverkehr eingerichtet ist, wird am Tage der Eröffnung der obgenannten Theilstrecke für den Gesammtverkehr eröffnet.

Dementsprechend ist auf Seite 13 des obbezeichneten Tarifes sub Abschnitt VII Punkt 1 die Station Podbjel, — ferner in den auf den Seiten 20—23 enthaltenen Gebührenberechnungstabellen das bei der genannten Station enthaltene Zeichen *) zu streichen.

Budapest, am 26. Mai 1899. (1498)
Die Direktion
der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

3. Güterverkehr.

Gruppentarif II.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. gelangt ein Ausnahmesatz für Pflastersteine, wie in dem Ausnahmetarif 5 a für Steine genannt, von Bohrauseifersdorf nach Brockau in Höhe von 0,28 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 30. Mai 1899. (1499)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - westfälisch - belgischer Kohlenverkehr.

Die im Ausnahmetarife vom 1. April 1892 für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Brikets von belgischen Stationen nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Köln, Mainz, Münster und St. Johann-Saarbrücken sowie der Eisern-Siegener Eisenbahn auf Seite 40 vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen bei den Stationen der früheren Lüttich-Maastrichter Eisenbahngesellschaft werden mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab aufgehoben.

Essen, den 30. Mai 1899. (1500)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn.

Der in unseren Bekanntmachungen vom 18. und 23. d. Mts. erwähnte neue Main-Neckarbahn-pfälzische Gütertarif tritt nunmehr am 1. Juni d. J. in Kraft.

Darmstadt, den 29. Mai 1899. (1501)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Ittersbach, Langensteinbach und Reichenbach der Albthalbahn in den direkten Expressgutverkehr mit den Stationen der Main-Neckarbahn einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Expressgutabfertigungen.

Darmstadt, den 29. Mai 1899. (1502)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch - westfälisch - niederländischer Kohlenverkehr.

Zum Heft 1 des Ausnahmetarifs vom 1. April 1897 tritt am 1. Juni d. J. der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend anderweite theilweise erhöhte Frachtsätze für die Stationen Aalst-Waalre, Baexem-Heythuysen, Budel, Eysden, Gronsveld, Haelen, Maastricht, Meersen, Melick-Herkenbosch, Roermond, Simpelveld, Valkenburg, Valkenswaard, Vlodrop, Weert und Wylré-Gulpen der niederländischen Staatsbahn; theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Beek-Elslov, Bunde, Echt, Geleen (Staatsb.), Maasbracht, Nieuwstadt, Sittard und Susteren der niederländischen Staatsbahn; Aufnahme der Station Bobeldyk, Breedevoort, Obdam und Zevenaar der holländischen Bahn und der Stationen Acht und Nieuwstadt der niederländischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif A; Aufhebung der Frachtsätze der Station Haspe des Direktionsbezirks Elberfeld sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs.

Soweit durch den Tarifnachtrag Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die bestehenden Frachtsätze noch bis zum 15. Juli d. J. in Gültigkeit. Preis des Nachtrags 0,20 ℳ.

Essen, den 27. Mai 1899. (1503)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1899 ist für die Beförderung von Calciumcarbid in Wagenladungen von 5000 und 10000 kg im Verkehr zwischen den schweizerischen Stationen Brig, Chur, Gampel, Genf, Langenthal, Luterbach und Neuhausen N. O. B. einerseits und verschiedenen schweizerischen Uebergangsstationen, darunter Konstanz, Singen, Schaffhausen, Waldshut und Basel S. C. B. anderseits ein Exporttarif mit Bestimmung nach dem Auslande erschienen.

Nähere Auskunft ertheilt das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 26. Mai 1899. (1504)
Grossh. Generaldirektion.

Zu der Allgemeinen Kilometertariftabelle zum Gütertarif für den Binnenverkehr sowie für die direkten Güterverkehre mit deutschen Bahnen vom 1. Oktober 1898 ist ein Berichtigungsblatt erschienen. Nach demselben ist in der Vorbemerkung bei Ziffer I b und II b das Tarifheft „3. Verkehr mit Stationen der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz" zu streichen und bei Ziffer II c als neue Ziffer 7 hinzuzusetzen: „7. Frankfurt-hessisch südwestdeutscher Verband."

Strassburg, den 24. Mai 1899. (1505)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Main-Neckarbahn.

Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. ab wird die Station Heppenheim mit den um 0,14 Frcs. für 1000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Bensheim in den Main-Neckarbahn-belgischen Kohlenausnahmetarif aufgenommen.

Darmstadt, den 27. Mai 1899. (1506)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Nordwestdeutsch-hessischer Gütertarif und oldenburgisch-hessischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Darmstadt Hauptbahnhof des Direktionsbezirks Mainz als Versandstation in die Ausnahmetarife für Eisen und Stahl im Verkehr nach Binnenstationen und Seehafenstationen (Ausnahme-

tarife 9 und E) der im Kopfe genannten Gütertarife aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 24. Mai 1899. (1507)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - hessisch-südwestdeutscher Seehafenausnahmetarif.

Mit Gültigkeit vom 5. Juni 1899 finden die für Gambir, Katechu und Kastanienholzextrakt bestehenden Ausnahmesätze auch für den Artikel „Eichenholzextrakt, flüssiger," Anwendung.

Hannover, den 30. Mai 1899. (1508)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb.

Am 1. Juni d. J. treten für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb im Verkehre von der Station Dahlbusch-Rotthausen nach den folgenden Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken die nachstehend aufgeführten Ausnahmefrachtsätze in Kraft und zwar:

nach Brebach . . . 0,63 ℳ
„ Burbach (Saar) 0,67 „
„ Neunkirchen (Saar) . . . 0,68 „
„ Völklingen . . 0,66 „
} für 100 kg.

Essen, den 30. Mai 1899. (1509)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni l. J. werden die Stationen Czernitz und Loslau in das Tarifheft Nr. 1 einbezogen, ferner wird der Ausnahmetarif 13 für Koks und Kokskohlen etc. durch Aufnahme weiterer oberschlesischer Grubenstationen erweitert.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 30. Mai 1899. (1510)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rumänisch - süddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 2.

Einführung eines Nachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1899 gelangt zu dem vorbezeichneten Tarifhefte ein Nachtrag I zur Ausgabe, welcher die Einbeziehung von Lagerhäusern in die Reexpeditionsbefugnisse, ferner die Aufnahme von Stationen der kgl. bayer. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif (Getreide und Mais) enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 h = 15 ₰ = 20 Cts. erhältlich.

Wien, am 1. Juni 1899. (1511)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreich-Lindau-vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung ermässigter Frachtsätze für Säuren.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899, gelangen für Salzsäure, Salpetersäure (Scheidewasser), Schwefelsäure (Nordhäuseröl, Oleum, Vitriolöl) und für aus diesen Säuregattungen gebildete gemischte Wagenladungen, bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen des Tarifes Theil I für den österreichisch-Lindau-vorarlberger Eisenbahnverband, von Aussig und Kralup nach den Stationen in Vorarlberg und Lindau, nachstehende ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

Nach	von Aussig A. T. E.	von Kralup B. E. B.
	Heller für 100 kg	
Lindau	231	245
Bludenz	259	267
Bregenz, Hard-Fussach, Lauterach, Lochau, Schwarzach	231	245
Buchs, Schaan-Vaduz	259	245
Dornbirn	237	245
Feldkirch, Rankweil	248	245
Frastanz	254	257
Götzis, Hohenems	243	245
Lustenau, St. Margrethen	237	251
Nendeln	254	245
Nenzing	254	261
Strassenhaus	259	261

Wien, am 30. Mai 1899. (1512)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch - ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Tarif Theil II, Heft 4.

Einführung ermässigter Frachtsätze für Spiritus nach Ungarn.

Mit Gültigkeit vom 6. Juni 1899 finden die im Tarif Theil II, Heft 4 vom 1. Januar 1899 für obigen Verkehr unter Post 32 für Rohspiritus enthaltenen Frachtsätze unter denselben Bedingungen auch für raffinirten Spiritus in den angeführten Relationen Anwendung.

Wien, am 30. Mai 1899. (1513)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch - Bentheimer Kreisbahn-Güterverkehr.

Die Bestimmung unter B 1 a, betreffend ausnahmsweise Behandlung einiger Beförderungsgegenstände (Seite 6 des Tarifs), hat infolge Einführung des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter (Abtheilung B des Verbandsgütertarifs, Theil I der niederländisch-deutschen Eisenbahnverbände) mit sofortiger Gültigkeit eine andere Fassung erhalten. Die anderweitige Behandlung von frischem Obst, auch Weintrauben, und leer zurückgehenden Milchgefässen tritt erst am 15. Juli 1899 in Kraft.

Näheres ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Amsterdam, den 30. Mai 1899. (1514)

Zugleich namens der Bentheimer Kreisbahn:
der Administrationsrath
der holländischen Eisenbahngesellschaft.

Holländishhe Eisenbahngesellschaft.

Internationaler Lokalgüterverkehr.

Die Bestimmung unter B 1 a, betreffend ausnahmsweise Behandlung einiger Beförderungsgegenstände (Seite 8 des Tarifs), hat infolge Einführung des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter (Abtheilung B des Verbandsgütertarifs, Theil I der niederländisch-deutschen Eisenbahnverbände) mit sofortiger Gültigkeit eine andere Fassung erhalten. Die anderweitige Behandlung von frischem Obst, auch Weintrauben und leer zurückgehenden Milchgefässen tritt erst am 15. Juli 1899 in Kraft.

Näheres ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Amsterdam, den 29. Mai 1899. (1515)

Der Administrationsrath.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Lokal-Personenverkehr.

Am 1. Juni lfd. J. werden zum Theil I der Nachtrag IV und zum Theil II der XIX. Nachtrag eingeführt.

Ludwigshafen a/Rh., 29. Mai 1899. (1516)

Direktion
der k. b. pfälzischen Eisenbahnen.

5. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von:

A. 545 000 kg präparirten Holzkohlen zum Heizen der Personenwagen für die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/Westf.

B. 1 370 000 Stück losen Torf,
75 000 kg Torfmull,
100 Raummeter Buchenbrennholz für den Direktionsbezirk Hannover.

Die Lieferung obiger Materialien ist in der Zeit vom 1. Juli 1899 bis Ende März 1900 im Bedarfsfalle bis 1. Juli 1900 in Theillieferungen nach Maassgabe des Bedarfs auszuführen.

Eröffnung der Angebote
Donnerstag, den 15. Juni 1899
zu A. Vormittags 10 Uhr,
„ B. Vormittags 10½ Uhr

im Rechnungsbüreau, Abthl. M, Erdgeschoss Zimmer 20, Joachimstrasse 8 A I, hierselbst.

Zuschlagsfrist bis zum 8. Juli 1899.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt für die Materialien zu A. und B. gegen vorherige postfreie Einsendung von je 50 ₰ **(nicht in Briefmarken)** von unserem Rechnungsbüreau, Abthl. M, Erdgeschoss Zimmer 12, Joachimstrasse 8 A I hierselbst, abgegeben.

Die abzuschliessenden Verträge bleiben vom Lieferungsstempel frei, sind aber mit dem allgemeinen Vertragsstempel zu versteuern.

Hannover, den 1. Juni 1899. (1517)

Königliche Eisenbahndirektion.

Bau der Eisenbahn Schönsee-Strasburg i/Wpr.

Anlieferung von innen und aussen glasirten Thon- bezw. Cement- oder Monierröhren.

Zur Herstellung von Seitendurchlässen ist die Anlieferung von

40 lfd. m Thon- bezw. Cement- oder Monierröhren i. L. 0,30 m weit,
654 „ desgleichen Röhren i. L. 0,40 m weit,
102 „ desgleichen Röhren i. L. 0,50 m weit,
32 „ desgleichen Röhren i. L. 0,60 m weit

zu vergeben.

Termin am 12. Juni 1899, Vormittags 10 Uhr.

Die Verdingungsunterlagen liegen bei uns (Zimmer 165) zur Einsicht aus.

Das vorgeschriebene Angebotsheft kann gegen Erlegung von 0,50 ℳ von dem Vorstande unseres Centralbüreaus bezogen werden.
Zuschlagsfrist: 10 Tage.
Bromberg, im Mai 1899. (1518)
Königliche Eisenbahndirektion.

Auf den Bahnhöfen Coepenick, Friedrichshagen und Erkner soll die Herstellung von rund 25 000 qm Reihenpflaster und 5 000 qm Beschotterung der Zufuhrwege und Ladestrassen ausschl. Materiallieferung sowie rund 600 m Bleirohrleitungen für die Bewässerung und rund 2 000 m Thonrohrleitungen für die Entwässerung einschl. Materiallieferung öffentlich vergeben werden.
Angebote sind bis Sonnabend, den 10. Juni 1899, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348 einzureichen.
Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau Zimmer 416 einzusehen, beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.
Zuschlagsfrist: 3 Wochen.
Berlin, den 27. Mai 1899. (1519)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Ausführung sämmtlicher Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung:
a) des Empfangsgebäudes und Güterschuppens,
b) des Abort- und Stallgebäudes
auf Haltestelle Alme der Neubaustrecke Brilon-Geseke. Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 17. Juni d. J, Vormittags 11 Uhr, im diesseitigen Dienstgebäude.
Verdingungsunterlagen etc. liegen hierselbst und beim Lokalbaubeamten in Alme zur Einsicht aus und können gegen vorherige Einsendung von 2,50 ℳ (in baar) von uns bezogen werden.
Brilon, den 29. Mai 1899. (1520)
Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.
Submission auf Werkholz.
Vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen wird der Bedarf an Werkholz für den Werkstättenbetrieb pro 1900 in Lieferung vergeben und werden das Bedingnissheft mit Verzeichniss der benöthigten Werkhölzer nebst Vertragsformular gegen Einsendung von 50 ₰ und des Frankaturbetrages von 20 ₰ von der Unterfertigten abgegeben.
Die Lieferungsofferten sind spätestens bis
Montag, den 26. Juni 1899, Vormittags 9 Uhr,
portofrei und verschlossen mit der Aufschrift versehen:
„Submission für Werkholzlieferungen"
anher einzusenden und werden die eingereichten Offerten am gleichen Tage Vormittags 9 Uhr im nordwestlichen Saale der Restauration der k. Centralwerkstätte München geöffnet.
Den Submittenten ist es gestattet, der Eröffnung der Offerten nach ausgewiesener Berechtigung der hierzu erschienenen Person beizuwohnen.
München, den 31. Mai 1899. (1521)
Kgl. Centralmagazinsverwaltung.

Verding von Arbeiten
für die Bahnstrecke Dillingen-Primsweiler
Die Ausführung des Bahnkörpers einschliesslich der Nebenarbeiten, umfassend rund 149000 cbm Erdarbeiten und 1740 cbm Mauerwerk, soll einschliesslich Lieferung der Materialien vergeben werden.
Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem technischen Büreau (Neubau, Sophienstr. 3, Zimmer 11) hierselbst, sowie bei der Bauabtheilung Dillingen vom 31. Mai d. J. an zur Einsicht offen.
Abdrücke der Bedingungen können gegen **porto- und bestellgeldfreie** Einsendung von 3 ℳ in Baar (nicht in Briefmarken) durch den technischen Betriebssekretär Challier im Neubaubüreau hierselbst bezogen werden.
Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung des Bahnkörpers der Strecke Dillingen-Primsweiler" bis zum **26. Juni 1899**, an welchem Tage Vormittags 11½ Uhr die Eröffnung derselben erfolgen wird, **porto-** und **bestellgeldfrei** an uns einzusenden.
Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und königlich preussischen Staatsanzeiger Nr. 47 vom 23. Februar d. J. abgedruckt.
Zuschlagsfrist 14 Tage. (1522)
St. Johann-Saarbrücken, 27. Mai 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

Bau der Eisenbahn Schönsee-Strasburg i/Wpr.
Lieferung von gusseisernen Muffenröhren.
Zur Herstellung von Durchlässen ist die Lieferung von
4 lfd. m gusseisernen Muffenröhren in Lichtweite von 0,30 m,
412,70 „ „ gusseisernen Muffenröhren in Lichtweite von 0,50 m,
285,40 „ „ gusseisernen Muffenröhren in Lichtweite von 0,60 m
zu vergeben.
Termin am 12. Juni, Vormittags 11 Uhr.
Die Verdingungsunterlagen liegen bei uns (Zimmer 165) zur Einsicht aus. Das vorgeschriebene Angebotsheft kann gegen Erlegung von 0,50 ℳ von dem Vorstande unseres Centralbüreaus bezogen werden.
Zuschlagsfrist: 14 Tage.
Bromberg, im Mai 1899. (1523)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von 150 000 kg Portlandcement zur Herstellung von den Hochbauten der Eisenbahnneubaustrecke von Bünde über Sulingen nach Bassum.
Termin: Donnerstag, den 22. Juni 1899, Nachmittags 3½ Uhr bei der königlichen Eisenbahnbauabtheilung in Sulingen. Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und auch mit dem Angebotsformulare gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 70 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) an die Bauabtheilung in Sulingen, nur von der letzteren bezogen werden.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Hannover, den 27. Mai 1899. (1524)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Verdingung.
Für die Herstellung eines bedeckten Ganges nach dem Personentunnel und zweier Bahnsteigüberdachungen auf Bahnhof Tilsit soll die Lieferung und Aufstellung des Eisenwerks 45,6 t Gusseisen und 9 t Flusseisen öffentlich vergeben werden. Die verschlossenen und mit der Aufschrift
„Anerbieten für die Bahnsteigüberdachungen und den bedeckten Gang"
versehene Anerbietungen sind bis zum Eröffnungstermin, den 20. Juni, Vormittags 10½ Uhr in meinem Büreau einzureichen. Daselbst können die Vertragsbedingungen und Zeichnungen eingesehen oder gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ von da bezogen werden.
Tilsit, den 28. Mai 1899. (1525)
Vorstand der Betriebsinspektion 2.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Main-Neckar-Eisenbahn.
Die auf Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn lagernden Altmaterialien, wie insbesondere Stahl- und Eisenschienen, Schwellen, flusseiserne, Hartgussherzstücke, Weichen, Laschen, Schweiss- und Gusseisenabfälle, Roststäbe, Drehspäne, Feuerbüchsen von Kupfer, Kupfer- und Messingabfälle und Späne, Bremsklötze, Kuppelradsätze, Triebradsterne und anderes sollen am
Mittwoch, den 14. Juni 1899, Vormittags 10 Uhr,
durch Anbietung öffentlich vergeben werden.
Der Hauptmagazinsverwalter in Darmstadt wird über diese Materialien bis zu dem angegebenen Termin Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen sowie die Verzeichnisse der zum Verkauf kommenden Altmaterialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ in baar oder auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.
Die Angebote müssen bis zu genanntem Termine bei dem Hauptmagazinsverwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien betr." eingereicht werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Darmstadt, den 29. Mai 1899. (1526)
Der Oberbetriebsinspektor.

7. Offene Stellen.

Niederlausitzer Eisenbahn.
Gesucht wird zum 1. Juli d. J. ein in allen Zweigen des Verwaltungsdienstes ausgebildeter Büreauassistent. Meldungen mit Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüche sind an die Betriebsdirektion in Luckau zu richten. (1527)

Eisenbahn-Ingenieure
in Vorarbeiten und Bauausführungen erfahren, für voraussichtlich dauernde Beschäftigung, werden gesucht.
Meldungen unter Beifügung von Zeugnissabschriften u. Lebenslauf, mit Angabe der Gehaltsansprüche sind zu richten an (1528)
Die Direktion
der süddeutschen Eisenbahngesellschaft
zu Darmstadt.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 42. | 7. Juni 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Zum Kapitel der Lieferfristen.

Von **Georg Muschweck**, königlicher Generaldirektionssekretär in München.

(Schluss aus Nr. 41.)

II.

Ich wende mich nun zu Herrn —m—.

Wie mein Gegner zu der Ansicht kommt, ich hätte eine anderweitige Berechnung der Expeditionsfrist vorgeschlagen, ist mir unverständlich. Die Expeditionsfristen von 2 Tagen für Frachtgut und von 1 Tag für Eilgut sind ja auch meinerseits beibehalten worden. Nur für Schnellzuggut habe ich in konsequenter Durchführung des Grundsatzes, dass sich die Lieferfristen für Frachtgut, Eilgut und Schnellzuggut wie 4:2:1 verhalten sollen, eine Expeditionsfrist von $1/2$ Tag angenommen.

Herr —m— vermisst in meinem Aufsatze eine Erklärung darüber, wie die Viertelstage und die halben Tage, die sich bei meinem Vorschlage für Schnellzuggut und Eilgut herausrechnen, ermittelt werden.

Wenn ich ihn recht verstehe, hält er die Fixirung der Lieferfristen nach Bruchtheilen von Tagen für sehr schwierig. Die Schwierigkeit wäre vorhanden, wenn die Lieferfrist bereits mit dem Momente der Aufgabe beginnen würde. Dies ist aber keineswegs der Fall. Sowohl in der Verkehrsordnung wie auch im Betriebsreglement und im Internationalen Uebereinkommen beginnt die Lieferfrist mit der auf die Aufgabe der Sendung folgenden Mitternacht. Wenn also eine Sendung Abends 6 Uhr in Köln als Schnellzuggut nach dem 577 km entfernten Berlin aufgegeben wird, so endigt die Lieferfrist nach meinem Vorschlag nicht, wie Herr —m— meint, 36 sondern 42 Stunden nach der Aufgabe, weil die 6 Abendstunden des Aufgabetages bei der Lieferfristberechnung nicht mitgezählt werden. Ein Streit über den Beginn und das Ende der Lieferfrist kann also auch bei meiner Berechnungsweise nicht aufkommen.

Ich soll mich auch, wenigstens nach der Auffassung des Herrn —m—, in Widerspruch zu meinen eigenen Grundsätzen gesetzt haben, weil ich die Lieferfrist für Frachtgut bei einer Entfernung von 900 km auf 9 Tage anstatt wie bisher auf 8 Tage normirte.

Wenn aber Herr —m— meinen Aufsatz nochmals durchlesen will, wird er finden, dass ich auf Seite 230 in Nr. 15 d. Ztg. klipp und klar gesagt habe:

„Von diesem leicht zu beseitigenden Uebelstande abgesehen, sind nur bei grösseren Entfernungen öfter Verspätungen zu konstatiren gewesen. Bei den Lieferfristen für Frachtgut muss bei grösseren Entfernungen eine entsprechende Korrektur nach oben eintreten."

Diesem Umstande habe ich Rechnung getragen, indem ich die Lieferfrist für Frachtgut bei 900 km Entfernung um einen Tag verlängerte. Ich muss es dem Urtheile des Lesers überlassen, ob ich mir eine Inkonsequenz zu Schulden habe kommen lassen. Im übrigen möchte ich Herrn —m— darauf aufmerksam machen, dass er in seinem Aufsatze „Fahrplanbetrachtungen" selbst zugibt, die Eisenbahnen könnten bei Beförderung von Stückgut auf 1000 km an der 8tägigen Lieferfrist nichts entbehren, sondern müssten sogar noch Zeit zusetzen.

Herr —m— hat an dem auch von mir beibehaltenen System der Lieferfristberechnung nach Kilometern allerlei auszusetzen.

Vor allem passt es ihm nicht, dass die Lieferfristen die gleichen sind für Stückgut und Wagenladungen und für Sendungen, die auf einer Route verbleiben und die Route ein oder mehrere Male wechseln.

Diese Rügen sind nicht neu, sondern gleich beim Erscheinen des Entwurfes des Betriebsreglements vom Jahre 1873,

in dem das Reichseisenbahnamt die heute noch geltenden Grundsätze zum ersten Male festsetzte, hervorgetreten.*)

Auch späterhin sind noch Klagen über die Methode, die Lieferfrist für alle Güter und für alle Richtungen in gleicher Weise festzusetzen, aus Fachkreisen laut geworden.**)

Wenn gleichwohl an dem neuen System festgehalten wurde, so waren hierfür wichtige Gründe entscheidend.

Wollte man, wie vorgeschlagen, die Lieferfristen individualisiren, so müsste man eine Unsumme von Umständen in Berechnung ziehen.

Man müsste darauf Rücksicht nehmen, ob die Sendung Stückgut oder Wagenladung ist, da ersteres 100 km in der Regel erst in 11,4, letztere bereits in 7,8 Stunden zurücklegt.

Man müsste bei Stückgut wieder unterscheiden, in welchen Quantitäten die Aufgabe erfolgt, ob Gelegenheit vorhanden ist, andere Güter zuzuladen und geschlossene Ladungen abzurichten.

Man müsste beobachten, zu welcher Stunde die Sendungen aufgegeben werden, da die Beförderungsgelegenheit je nach der Tageszeit günstiger oder ungünstiger sein kann.

Man dürfte den Wechsel der Fahrpläne nicht ignoriren und man müsste in Betracht ziehen, welche Züge die günstigsten Anschlüsse ermöglichen, ob die Züge fahrplanmässig verkehren, ob nicht Ergänzungszüge eingeschaltet sind usw.

Man müsste dem Umstande Rechnung tragen, dass ein Gut, das auf der Hauptroute verbleibt und keine Umladungen erheischt, schneller ans Ziel kommt als ein Gut, das von Zweig- oder Querrouten kommt oder auf solche übergeht und mehrmals umgeladen werden muss.

Man müsste darauf Acht geben, ob eine Bahn an Sonn- oder Festtagen den Gütertransportdienst ganz oder theilweise ruhen lässt.

Ich will die Geduld der Leser mit der Fortsetzung der Aufzählung all jener Umstände, die auf die Beförderung der Güter Einfluss haben können, nicht weiter anspannen. Auch so wird jeder Unbefangene den Eindruck gewonnen haben, dass es ein förmliches Studium erfordern würde, für jeden einzelnen Transport die Lieferfrist festzusetzen.

Sehr häufig liesse sich die Lieferfrist überhaupt nicht vorhersagen, sondern man könnte sie erst bestimmen, nachdem man den Lauf der Sendung verfolgt und die begleitenden Umstände kennen gelernt hat.

Damit ginge jedoch der Hauptwerth der Lieferfristen verloren. Der Verkehrsinteressent will zum voraus wissen, wann sein Gut längstens in den Besitz des Empfängers kommen muss, um danach den Transport einzurichten.

Und wie will der Empfänger bei Annahme eines Gutes feststellen, ob die Eisenbahn die Lieferfrist eingehalten hat?

Auch dann, wenn ihm ein Kursbuch für die Güterbeförderung zur Verfügung stünde, würde er noch lange nicht imstande sein, sich über die zulässige Dauer der Beförderung seines Gutes Gewissheit zu verschaffen. Er müsste auch wissen, zu welcher Tageszeit die Sendung aufgegeben wurde, über welche Route die Beförderung stattfand, ob und aus welchen Gründen Umladung erfolgte und wie lange sie dauerte, wo und wie oft Zuganschlüsse versäumt wurden und noch vieles andere mehr.

Er würde also im Zweifelsfalle eine Reklamation einreichen, eine ganze Fluth solcher Reklamationen würde über die Bahnen hereinbrechen und in jedem einzelnen Falle müsste die regelnde Verwaltung, da auch ihr die die Beförderung der Sendung begleitenden Umstände nicht bekannt sind, eine Untersuchung anstellen und schliesslich den Reklamanten Einsicht in die bahnamtlichen Ermittelungen gestatten.

Streitigkeiten über die Frage, ob eine Verspätung irgendwo auf der Transportstrecke vorgekommen ist oder nicht und ob die Eisenbahn die Haftung anzuerkennen hat oder ablehnen kann, wären an der Tagesordnung.

*) Nr. 87 Jahrg. 1873 d. Ztg.
**) Nr. 14 Jahrg. 1877 d. Ztg.

Und welche Unsumme von Kosten würden die mindestens alle halbe Jahre erscheinenden Kursbücher über die Güterbeförderung verschlingen. Herr —m— hält zwar die Veröffentlichung der Güterzugfahrpläne nicht für unbedingt nothwendig, allein, wenn die Bahnen nach diesen die Lieferfristen berechnen, müssen sie diese doch auch dem Publikum zugänglich machen. Ob allerdings diese dickleibigen Bände viel gekauft werden würden, möchte ich bezweifeln. Denn wenn schon Herr —m— als Fachmann das Studium der Dienstanweisung für die preussisch-sächsisch-südwestdeutsche Güterbeförderung für nicht ganz leicht erachtet, so fürchte ich, dass das grosse Publikum vor dem Reichsgüterkursbuche wie vor einem Buche mit sieben Siegeln stehen wird.

Und wie soll das erst werden, wenn die neue Lieferfristberechnung auch im internationalen Verkehre Eingang findet? Die Wirkungen wage ich gar nicht auszudenken.

Ich liesse es mir noch gefallen, wenn Herr —m— seine Reformvorschläge auf den Schnellzuggüter- und Eilgüterverkehr beschränken wollte.

Diese Güter werden in der Regel mit Personenzügen gefahren, deren Fahrpläne ein für allemal festgelegt sind und innerhalb der Fahrplanperioden fast keine Aenderung erleiden, auch der Uebersichtlichkeit nicht entbehren.

In Frankreich werden die Eilgutfristen seit mehr als 30 Jahren in ähnlicher Weise, wie Herr —m— vorschlägt, berechnet. Sie basiren auf einer ministeriellen Verordnung vom 12. Juni 1866:*)

„Danach werden Eilgüter mit dem ersten Personenzuge befördert, der alle Wagenklassen führt und mit der Bestimmungsstation Verbindung hat, unter der Bedingung, dass sie drei Stunden vor Abgang des Zuges aufgeliefert worden sind. Sonst werden sie mit dem nächstfolgenden Zuge geführt. Für Eilgüter, welche auf einem Gemeinschaftsbahnhofe von einem Netze auf das andere übergehen, ist eine Uebergangsfrist von drei Stunden angesetzt. Handelt es sich um eine Ortschaft, wo zwei Netze zusammentreffen, aber verschiedene Bahnhöfe bestehen, so dauert die Zuschlagsfrist sechs Stunden, ungerechnet die Zeit, während welcher die Bahnhöfe geschlossen sind. Die Transporte müssen zwei Stunden nach Ankunft der Züge auf der Bestimmungsstation zur Verfügung des Empfängers gestellt sein. Für die Transporte, welche zur Nachtzeit anlangen, läuft die zweistündige Frist erst von der Oeffnung der Station an."

Auch in Deutschland geschah die Berechnung der Eilgutlieferfristen vor 40 Jahren in ähnlicher Weise.**) Das Reglement vom 1. Dezember 1856 enthielt in § 10 über die Beförderungsfristen folgende Bestimmung:

„Eilgut wird in der Regel mit Personenzügen befördert, wenn es mindestens zwei Stunden vor Abgang derselben eingeliefert ist. Beim Uebergange auf eine andere Bahn wird dasselbe spätestens mit dem zweiten nach der Ankunft auf der Anschlussstation von da abgehenden Zuge weiter befördert, soweit nicht eine Zollabfertigung oder ein anderes durch die Eisenbahnverwaltung nicht abwendbares Hinderniss einen Aufenthalt verursacht."

Die deutschen Bahnen sind aber schon längst auf die kilometrische Berechnung übergegangen.

Was den Frachtgutverkehr anlangt, so hat man auch in Frankreich, wie in fast allen Ländern, der Berechnung der Lieferfristen von jeher die Entfernungen zu Grunde gelegt.

In England bestehen überhaupt keine feste Lieferfristen, sondern die Bahnen sind lediglich gehalten, die Transporte in angemessener Zeit und in üblicher Weise („in reasonable time and according to usage") auszuführen.***)

Den Ausführungen des Herrn —m— muss ich entnehmen dass er aus meinem Aufsatze herausgelesen hat, ich hätte be-

*) „Zeitschrift f. d. intern. E.-T." I. 1893 S. 357. Gerstner Int. Ueb. S. 235.
**) Dr. Eger, Das deutsche Frachtrecht, Bd. I S. 169.
***) Dr. Röll, Eisenbahnencyklopädie. 5. Bd. S. 2258.

hauptet und beweisen wollen, das Ideal der Güterbeförderung sei bereits erreicht.

Das ist mir keineswegs eingefallen, und ich muss bedauern, wenn meine Darstellung zu einem derartigen Missverständnisse Anlass geben konnte. Ich habe lediglich behauptet — und auch Herr Weill hat mich so verstanden und mir beigepflichtet —, dass sich die Verkehrsverhältnisse innerhalb der 20 Jahre gebessert haben.

An diesem Standpunkte muss ich auch jetzt noch festhalten und ich hoffe, auch Herr —m— wird die Thatsache ebenso wenig wie den günstigen Einfluss der Reformen auf den Transportdienst nicht bestreiten.

Man darf allerdings nicht vergessen, dass dieser Einfluss durch den Bau von Zweigbahnen, durch die Verdichtung des Verkehres, durch die Einführung der Sonntagsruhe und manche andere Momente einigermaassen wieder paralysirt worden ist.

Auch darf man nicht verschweigen, dass manche Verwaltung mit ihren Verkehrseinrichtungen im Rückstande geblieben ist.

Im grossen ganzen ist aber kein Stillstand eingetreten, sondern vielmehr ein Fortschritt zu verzeichnen.

Es wird ja noch viel zu thun übrig bleiben. Allein die Bahnen sind rüstig daran, die Mängel, die der Güterbeförderung noch anhaften, zu beseitigen. Den bayerischen Staatseisenbahnen wird die Eisenbahngeschichte den Ruhm nicht versagen, zuerst mit den veralteten Einrichtungen gründlich aufgeräumt, ein ganz neues System der Güterbeförderung eingeführt und, nachdem sich dieses erprobt hatte, auch auf den Verkehr mit den Nachbarländern ausgedehnt zu haben. Es ist hier nicht der Ort, den ganzen Mechanismus der Beförderung zu erläutern. Wer sich über die Frage näher orientiren will, dem sei die kleine aber treffliche Broschüre des Herrn Oberexpeditors Reffler in München über Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes auf den Eisenbahnen (Verlag des bayerischen Verkehrsbeamtenvereines) empfohlen. Insbesondere möchte ich Herrn —m— auf das Büchelchen aufmerksam machen. Er wird finden, dass die wunden Stellen des Transportdienstes, die er mit fachmännischem Blicke erkannt und in dem Artikel „Fahrplanbetrachtungen" blosgelegt hat, auch von anderer Seite erkannt und zu heilen versucht worden sind.

Neben der Reorganisation des Gütertransportdienstes sollte auch eine Reformirung des Ermittelungsverfahrens in Angriff genommen werden.

Die Möglichkeit, die dem jetzigen Verfahren anhaftende Schwerfälligkeit zu beseitigen und die Untersuchungen abzukürzen, ist vorhanden.

Herr Weill hat bereits im Jahre 1887 die einzuschlagende Richtung angedeutet.

Man halte vor allem darauf, dass die Eisenbahnen der im Art. 14 Abs. 4 des Internationalen Uebereinkommens vorgeschriebenen Verpflichtung nachkommen. Danach soll eine Eisenbahn, wenn sie in die Nothwendigkeit versetzt ist, von den Zuschlagsfristen Gebrauch zu machen, auf dem Frachtbriefe die Ursache und Dauer der Lieferfristüberschreitung angeben, welche sie in Anspruch genommen hat.

Man führe eine gleiche Bestimmung in den innerstaatlichen Reglements ein.

Man veranlasse die Stationen, auch die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung sowie die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung in den Frachtbriefen anzugeben.

Auch Tag und Stunde der Uebergabe und Uebernahme sowie der Abgabe der Sendungen sollen aus den Frachtbriefen zu ersehen sein.

Und wenn ein Staat in die Gesetze oder in die genehmigten Eisenbahnreglemente eine Bestimmung in betreff der Unterbrechung des Waarentransportes an Sonn- und Feiertagen aufgenommen hat, so soll im gegebenen Falle auch die Dauer der Unterbrechung des Transportes in den Frachtbriefen vermerkt werden.

Auf diese Weise würden die Stationsvorstände von einer grossen Arbeitslast, die mit dem jetzigen Rechercheverfahren verbunden ist und bei Annahme der Vorschläge des Herrn —m— ins Unendliche wachsen würde, befreit. Sie könnten sich dann mehr ihrer Hauptaufgabe, der Ueberwachung des Güterdienstes, widmen und auch ihrerseits zur Beschleunigung der Güterbeförderung beitragen.

Es liegt mir fern, mich zum Ritter für das angegriffene Verkehrsleitungssystem aufzuwerfen, und ich kann füglich die Abwehr einer kundigeren Feder überlassen, möchte aber doch nicht unerwähnt lassen, dass es schwer halten wird, den Anforderungen des Herrn —m— gerecht zu werden. So lange nicht alle Bahnen in einer Hand sind — und das wird so bald nicht der Fall sein —, muss man sich die Auftheilung des Verkehres auf mehrere Linien gefallen lassen. Auch gegen den periodischen Wechsel in den Verkehrsleitungen wird man keine begründeten Einwendungen erheben können.

Wie soll man den Verkehr von und nach grossen Wettbewerbstationen wie Basel, Mannheim, Hof, Eger, Prag, Wien usw. unter die einzelnen Konkurrenzbahnen anders vertheilen als durch zeitlichen Wechsel? Der Versuch, den Verkehr einer Linie zu überweisen und die Konkurrenzlinie durch Geld zu entschädigen, hat nie recht gelingen wollen, da sich immer die eine oder die andere Bahn verkürzt glaubte.

Der jetzige Zustand ist zwar kein vollkommener, aber immerhin leidlich gegenüber dem früheren System der Bahnen, sich bis aufs Messer zu bekämpfen und die Tarife bis unter den Selbstkostenpreis herabzudrücken.

Was die Aenderung der Verkehrsleitungen anlangt, so hängt sie in der Hauptsache mit der Eröffnung neuer Linien zusammen. Erfolgt letztere innerhalb der Fahrplanperiode, so kann man mit der Aenderung der Verkehrsleitung nicht bis zum Fahrplanwechsel warten.

Ebenso erscheint die Ausgabe neuer Tarife, die auch die Ausgabe neuer Leitungsvorschriften im Gefolge hat, aus verschiedenen volks- und finanzwirthschaftlichen Gründen nicht immer am 1. Mai und 1. Oktober thunlich.

Dass oft verschiedene Instradirungen für Eilgut, Stückgut und Wagenladungen bestehen, hat seinen guten Grund. Der Eilgutverkehr richtet sich ganz nach dem Fahrplane der Personenzüge, die oft andere Wege wandeln, als die Güterzüge, und Stückgut schlägt oft deshalb eine andere Richtung ein als Wagenladungen, weil auf der gewählten Route eher die Möglichkeit besteht, andere Stückgüter zuzuladen und ganze Wagen zu formiren.

Der Zopf, den Herr —m— abschneiden und abrasiren möchte, wird sich also, soweit ich die Lage zu überschauen vermag, noch recht lange seines Daseins erfreuen.

Damit will ich meine Erwiderungen schliessen. Ich habe nach bestem Wissen und Gewissen meine Meinung in der Sache abgegeben. Es ist möglich, dass ich mich in manchen Punkten irre. In diesem Falle tröste ich mich mit dem Ausspruche Buckle's: „Der grösste Feind des Wissens ist nicht der Irrthum, sondern die Trägheit. Alles, was wir brauchen, ist die Erörterung; dann sind wir sicher, dass alles in Ordnung kommt, wenn wir auch noch so viel Versehen machen. Ein Irrthum bekämpft den anderen, jeder zerstört seinen Widersacher und die Wahrheit springt hervor."

Die süddeutschen Staatsbahnen.

Unter dieser Ueberschrift wird in der „Deutschen volkswirthschaftlichen Correspondenz“ die auch hier wiederholt behandelte Frage, betreffend den Abschluss einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft, wie folgt besprochen.

„In den drei süddeutschen Parlamenten ist in kurzen Zwischenräumen die Frage des engeren Anschlusses der süddeutschen Bahnen an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft plötzlich zur Diskussion gelangt und hat drei leitenden Staatsmännern Anlass zu längeren Ausführungen geboten. Das kann kaum als Zufall angesehen werden, sondern man wird zu der Annahme berechtigt sein, dass die Frage in den Vordergrund des öffentlichen Interesses getreten, dass sie auch für weitere Kreise auf die Tagesordnung gesetzt sei.

Die Verschiedenartigkeit der Eisenbahnverhältnisse in dem rechtsrheinischen Bayern, in Württemberg und Baden lässt sich zum Theil aus der geschichtlichen Entwickelung, aus dem Ueberwiegen merkantiler, industrieller oder agrarischer Interessen, dann aber auch aus geographischen Verhältnissen erklären. Gemeinsam ist allen drei Staaten der Umstand, dass das Bahnnetz, von unbedeutenden Nebenlinien abgesehen, im Besitz des Staates ist, dass die Verwaltung eine geregelte ist und die Erträgnisse im Zunehmen begriffen sind. Wo, wie in Bayern, grössere Linien früher im Privatbesitz waren, hat man getrachtet, dieselben für den Staat zu erwerben und hat damit im Interesse der Verkehrseinheit und auch der Finanzen gehandelt. Könnte sich heute in Bayern ein Verkehrsbeamter das frühere Verhältniss z. B. zur Ostbahn als praktisch, ja überhaupt nur als möglich denken? Man hat eben, wie auch in Preussen und schliesslich allerwärts, die Erfahrung gemacht, welches Hinderniss für grosse Verkehrsunternehmungen darin liegt, wenn kleine zwischenliegende Strecken ihre Sonderinteressen behaupten wollen. Die Frage der Verstaatlichung hat dabei wenig zu thun; gerade dasselbe Bestreben, die kleinen Zwischenlinien aufzusaugen, zeigt sich auch seitens der grossen Privatbahnen. Wir erinnern nur an Nordamerika, wo aus einem bunten Netze sich zusammenhängende Bahngebiete entwickeln, deren einzelne an Meilenzahl den preussischen Staatsbahnen gleichkommen. Bei diesem Verschmelzungsprozess mögen manche Privatinteressen geschädigt werden, vom Standpunkte des Verkehres aber sind die Vortheile grosser Bahnkörper überwiegend. Eine Schranke hat deren Schaffung nur durch die Staatsgrenzen gefunden, wobei politische und auch militärische Gründe über die Volkswirthschaft den Sieg davon trugen. Durch andere Breite des Schienenstranges schliesst sich Russland gegen Westen ab; das Misstrauen zwischen Deutschland und Frankreich wird noch lange für den Bahnverkehr eine Schranke bilden; in England wird die Idee eines Tunnels nach dem Kontinent wohl noch ein Menschenalter gebrauchen, um zum Durchbruch zu gelangen.

Man sagt nun wohl, dass es auch vorwiegend politische Momente seien, welche gegen einen engeren Verband der süd- und norddeutschen Bahnen sprechen. Dass dabei die obigen Rücksichten für die äussere Sicherheit und militärische Gründe nicht gemeint sein können, liegt auf der Hand. Wo ein Reich und ein Heer besteht, ist auch die Sicherheit keines Theiles durch den anderen bedroht; ein Verrath durch Bahnangestellte, ein plötzliches Besitzergreifen des rollenden Bahnmaterials, das im Kriege gefährlich werden könnte, ist hier nicht zu besorgen. Ebenso wenig kann man annehmen, dass der Glanz der Krone durch einen etwaigen Bahnanschluss gemindert werde. Hat der Grossherzog von Hessen in Deutschland oder dem Ausland gegenüber seit den zwei Jahren des Bahnanschlusses irgend an Ansehen eingebüsst? Oder leidet das Ansehen der englischen Krone darunter, dass sie keine Staatsbahnen besitzt?

Am deutlichsten hat der württembergische Ministerpräsident den Punkt hervorgehoben, den man als das politische Motiv für die Beibehaltung der getrennten Bahnen bezeichnen könnte. Er meinte, Regierung und Kammer hätten beim Bau neuer Bahnen, bei Regelung der Tariffragen und bei Verwaltung der Bahnen jetzt einen grösseren Einfluss, als er ihnen im Fall eines Anschlusses an Preussen zustehen würde. Lassen wir einmal die Frage unerörtert, ob der blosse Wunsch nach einer grösseren Machtsphäre in derartigen Fragen entscheidend sein kann, und versuchen wir, uns auszumalen, wie sich im Fall eines Bahnanschlusses das Verhältniss für Ministerium und Kammer gestalten würde.

Zuerst die Frage von neuen Bahnen. Dieselbe wird durch den Bahnanschluss absolut nicht berührt. Die Regierung wird nach wie vor mit Genehmigung des Landtages jede beliebige Strecke bauen können, wie sich dies auch Hessen vorbehalten hat. Liefern die übrigen Strecken, wie anzunehmen ist, ein besseres Erträgniss, so wird man nur um so eher in der Lage sein, auch wenig rentable neue Strecken zu bauen.

Dann die Tariffrage. Es kann bei dieser doch immer nur von Ermässigungen die Rede sein. Bestehen derzeit im Süden niedere Tarife, so wird selbstverständlich niemand eine Erhöhung befürworten; bestehen billigere Tarife im Norden, so werden sie bei einem Anschluss dem Süden zu theil werden. Entworfen werden aber die Tarife von keinem Ministerium und keiner Kammer, sondern von den Bahnleitungen, und da ist absolut kein Grund abzusehen, warum diese Regelung im Falle des Anschlusses nicht ebenso günstig erfolgen sollte wie jetzt. Im Gegentheil ist es fast sicher, dass schon allein dadurch, dass längere Strecken in Betracht kommen, und dass gewisse Spesen, die mit dem Uebergang von einer Bahn zur anderen verbunden sind, wegfallen, die Bahnfrachten eine Ermässigung erfahren müssen. Dabei ist ja auch a priori anzunehmen, dass sich jede Regierung, wie in anderen ähnlichen Fragen, für sich und ihre Kammer das Recht vorbehalten wird, zu Tarifänderungen ihre Zustimmung zu ertheilen. Was aber die Initiative zu solchen Ermässigungen betrifft, so scheint es zweifellos, dass die betreffenden Regierungen im Falle eines Anschlusses eine günstigere Stellung Preussen gegenüber haben als derzeit, wo sie nicht mehr Recht besitzen als irgend eine fremde Bahngesellschaft.

Es bleibt endlich der Einfluss zu erwägen, den jede Regierung, die über eine gute Organisation und ein Heer von Beamten bei ihren Bahnen verfügt, im eigenen Lande besitzt. Sollen denn aber wirklich Verkehrsinstitute dazu da sein, um als politisches Machtmittel verwendet zu werden, und ist es nicht vielleicht richtiger, sie ganz ausserhalb des politischen und Parteigetriebes zu halten, damit sie allein dem öffentlichen Wohle dienen? Bei Anstellung von Beamten, Gewährung lokaler Begünstigungen, Anpassungen an die Wünsche des Publikums wird zudem bei einem Anschluss die Stellung der Regierung kaum geändert werden. Es sind dies Dinge, bei denen die Centralleitung gewiss einer Landesregierung, die ihre eigene Bahndirektion und das ganze Personal bestellen mag, in noch grösserem Maasse Spielraum gewähren wird, als sie schon derzeit die verschiedenen Bahndirektionen besitzen.

Wenn es aber immerhin für die einzelne Regierung mit einer gewissen Selbstverleugnung verbunden sein sollte, ein Gebiet, das sie sich bewusst ist gut zu leiten, und das ihr ein reicheres Maass von lebendiger Thätigkeit gestattet, als andere Verwaltungszweige, theilweise aus der Hand zu geben, so wird sie den Trost behalten, ein persönliches Opfer im Interesse ihres Landes zu bringen.

Wir heben zunächst nur als das Nächstliegende die finanziellen Vortheile des Anschlusses hervor. Durch Ziffern ist gezeigt worden, wie unerwartet gross dieser Vortheil bei der hessisch-preussischen Gemeinschaft gewesen ist. Niemand wird

es auch heute mehr einfallen, zu behaupten, wie dies seinerzeit bei Erörterung der Frage der Uebergabe aller Bahnen an das Reich geschehen ist, Preussen werde dabei Vortheile auf Kosten des Südens erzielen. Die Entwickelung des Verkehres im Norden ist eine so überraschend grosse, dass die damals geplante Vereinigung dem Süden überwiegende Vortheile gebracht haben würde. Auch für die Zukunft ist nicht abzusehen, warum der Verkehr Süddeutschlands sich in höherem Maasse mehren sollte als im Norden. Weit mehr in Betracht kommen aber die Vortheile, die für alle Theile aus dem vereinfachten Betriebe bei einem Bahnanschlusse erwachsen müssen. Abgesehen von gewissen Ersparungen in der Centralleitung, in der vereinfachten Rechnungs- und Buchführung ist es gewiss, dass jede Konkurrenz entfallen und immer nur die kürzeste und deshalb billigste Linie für alle Transporte benutzt werden wird. Das rollende Material wird stets, wo es nöthig ist und ohne Rücksicht auf dessen Provenienz verwendet werden, während jetzt häufig die Wagen fremder Verwaltungen leer zurückgehen. Durch das grosse, in einer Hand vereinigte Material werden Maschinen, Wagen ebenso wie das Personal vollständiger ausgenutzt und jeder momentanen grösseren Anforderung leichter genügt werden; der ganze Dienst endlich wird sich in kürzerer Zeit und dadurch auch mit geringeren Kosten abwickeln lassen. Es handelt sich dabei um Ersparnisse von Millionen, und als Beleg dafür sei auf den grossen Rückgang des Betriebskoeffizienten bei den preussischen Bahnen seit ihrer Vereinigung, oder um das jüngste Beispiel anzuführen, bei der hessischen Ludwigsbahn hingewiesen. Neben den finanziellen werden sich andere Vortheile für das Publikum ergeben. Man meint wohl bisweilen, durch den durchgehenden Verkehr von Güterwagen über weite Gebiete und durch die in den Hauptrichtungen eingeführten direkten Wagen bei den Eilzügen sei im wesentlichen dasselbe erreicht, was bei einem Bahnanschluss zu hoffen ist. Dies ist doch nur theilweise richtig, und jeder Sachverständige wird zugeben, dass der jetzige Zustand noch nicht ideal ist, und dass bei Personenzügen jedesmal 15 bis 30 Minuten, bei den Lastzügen oft Tage durch den Uebergang von einer Bahnverwaltung an die andere mit allen ihren Kontrolen, Verrechnungen und Prüfungen der Sendungen und Wagen versäumt werden. Also Zeitersparniss für Reisende und schnellere Beförderung der Frachten!“

Die preussischen Sekundärbahngesetze.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen, oder, wie die herkömmliche kurze Bezeichnung lautet, das „Sekundärbahngesetz“, hat heuer länger als gewöhnlich auf sich warten lassen. Man hat dieser Verzögerung tendenziöserweise eine politische Bedeutung beilegen und sie mit der Kanalvorlage in Verbindung bringen wollen, indem man kombinirte, wenn letztere nicht angenommen werde, so werde sich die Regierung durch geringere Leistungen im Eisenbahnbau rächen, oder umgekehrt, durch die für den Kanalbau erforderlichen grossen Mittel würden die Bewilligungen für den Bau neuer Eisenbahnen beeinträchtigt werden. Solches Gerede muss selbst dem Misstrauischen durch den Widerspruch der verschiedenen Ausstreuungen unter sich verdächtig erscheinen. Und jeder nur halbwegs mit den Verhältnissen Vertraute wird von vornherein überzeugt sein, dass die ohnedies im Parlament nichts weniger als sichere Kanalvorlage von der Regierung sicherer Ablehnung zugeführt würde, wenn ihretwegen die entsprechende Vervollständigung des Eisenbahnnetzes beeinträchtigt würde. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat zum Ueberfluss noch dieser Tage öffentlich betont, dass das nicht im geringsten der Fall sein würde. Voriges Jahr wurde allerdings das Sekundärbahngesetz schon am 24. März, unmittelbar nach der Debatte des Eisenbahnetats, dem Abgeordnetenhause eingebracht. Die jetzige Verspätung mag sich ganz natürlich aus technischen Gründen erklären, indem die Erhebungen und Vorbereitungen für einzelne Linien noch nicht fertig waren. Uebrigens würde der Landtag bei seinem starkbesetzten Arbeitsprogramm bisher selbst bei früherer Einbringung der Vorlage kaum Zeit zur Berathung gehabt haben. Bei dem erhöhten Interesse, welches ihr unter diesen Umständen entgegengebracht wird, mag ein kurzer Rückblick auf ihre Vorgänger und speziell das letztjährige Gesetz sowie überhaupt die Entwickelung der Dinge auf diesem Gebiet angebracht erscheinen.

Seit dem Beginn der Eisenbahnverstaatlichung hat der preussische Staat die Verpflichtung auf sich genommen, für den gebührenden Ausbau des Eisenbahnnetzes zu sorgen. Da die grossen Hauptbahnlinien bereits ziemlich den Erfordernissen entsprechend hergestellt waren, so hatte sich die Aufmerksamkeit ganz vorwiegend den Nebenbahnen zuzuwenden. Und auf diesem Gebiet gewährte das Eintreten des Staates vor allem den Vortheil, dass die Eisenbahnen nicht nur geschäftlich nach ihrer wahrscheinlichen Rentabilität gebaut wurden, sondern, dass der Staat im Interesse des Allgemeinwohles und gerade auch zur Erschliessung und zum Vortheil ärmerer Gegenden systematisch die Maschen des Verkehrsnetzes weiter zog und eine grosse Reihe solcher Bahnen baute, bei denen statt finanzieller Vortheile Opfer zu erwarten waren. So war auch in der Begründung des vorjährigen Sekundärbahngesetzes bemerkt, dass nur für einen Theil der Linien eine ausreichende Verzinsung des Anlagekapitals aus den unmittelbaren Erträgnissen zu erwarten sei. Es ist ja richtig, dass bei dem staatlichen Ausbau des Nebenbahnnetzes im einzelnen Falle der Nachtheil eintreten kann, dass eine Bahn, die sich natürlich in den Gesammtplan einfügen muss, durch die Privatunternehmung früher gebaut worden wäre. In dieser Beziehung hat übrigens das Kleinbahngesetz von 1892 der Privatunternehmung wieder freieres Feld geschaffen.

Regelmässig alle Jahre ist seit 1880 dem Landtag ein Sekundärbahngesetz zugegangen. Die von 1880 bis 1897 derart erlassenen Gesetze umfassen insgesammt eine Summe von 1 544 281 929 ℳ., also mehr als 1 500 000 000 ℳ. Aufwendungen, wovon allerdings über 300 000 000 ℳ. noch nicht verbraucht bezw. die betreffenden Bahnen noch nicht hergestellt waren. Die beiden Eisenbahnkreditgesetze von 1896 und 1897 beanspruchten eine Summe von wenig über 69 000 000 ℳ., während in den Jahren 1884, 1888, 1889 und 1891 die Kreditgesetze je über 100 000 000 ℳ. und 1890 sogar über 200 000 000 ℳ. erforderten. Für 1898 ergab sich gegen die beiden Vorjahre wieder eine Steigerung, indem rund 83 000 000 ℳ. gefordert wurden. Dabei ist aber eine rationellere Wirthschaftsführung in Anschlag zu bringen, indem in den früheren Jahren auch die Aufwendungen zur Vermehrung der Betriebsmittel, zur Anlage von neuen Gleisen und zum Ausbau von Bahnhöfen grossentheils auf diese Kreditgesetze übernommen wurden. In den letzten Jahren hat man dagegen durch Uebertragung dieser Ausgaben auf das Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung und durch Erhöhung des Etats desselben sie aus laufenden Mitteln, aus dem eigenen Ergebniss der Eisenbahnen, bestritten. So waren in dem vorjährigen Sekundärbahngesetz nur diejenigen Anschaffungen von Betriebsmitteln (6 500 000 ℳ.) enthalten, welche sich auf die von ihm gebrachten neuen Bahnen bezogen. Es waren 17 Nebenbahnlinien und eine Hauptbahnlinie; von jenen kommen 10 auf das Gebiet östlich und 7 auf das westlich der Elbe. Während sonst gewöhnlich alle Bahnen des Sekundärbahngesetzes unverändert glatt be-

willigt wurden, und die Regierung sich nur dem Ansturm der Wünsche nach noch viel mehr Bahnen zu erwehren hat, entstand voriges Jahr bei der einen Hauptbahn Treuenbrietzen-Nauen wegen der Linienführung bezw. Fortsetzung ein ziemlich heftiger Kampf, wobei man aber doch schliesslich zu einer Vereinbarung kam. Es handelte sich um den Beginn einer zweiten Berliner Ringbahn, zur Entlastung für den für Berlin selbst nicht bestimmten Güterverkehr.

Obwohl anfänglich die Staatsregierung nicht recht geneigt war, zur Unterstützung von Kleinbahnen, die den Privaten, Kommunen und Provinzen überlassen bleiben sollten, direkt Mittel herzugeben, wurden doch bald auch zu diesem Zweck Summen in das Sekundärbahngesetz eingestellt; in den letzten drei Jahren je 8 000 000 *M.* Schliesslich enthielten die Gesetze für 1896 und 1897 Bewilligungen von 3 000 000 resp. 2 000 000 *M.* für die Errichtung von Getreidelagerhäusern; das 1898er Gesetz sah in dieser Beziehung von einer weiteren Forderung ab. Während ursprünglich beim staatlichen Sekundärbahnbau von den nächsten Interessenten die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens verlangt wurde, ist darin allmählich eine theilweise Modifikation nach der Richtung eingetreten, dass davon Abstand genommen wird, wenn die Betheiligten die Leistung bestimmter, im Gesetz berechneter Pauschalsummen übernehmen. Im vorjährigen Entwurf war dazu vorgesehen, dass die Staatsbehörde die Vertheilung dieser Beitragslasten vornehmen kann, wenn die Interessenten theilweise in Geld, theilweise in natura für den erforderlichen Grund und Boden aufkommen wollen. In einzelnen Fällen gibt auch der Staat einen Zuschuss zu den Grunderwerbskosten.

Nachrichten.

Deutschland.

— Am 16. d. Mts. findet eine Sitzung des **preussischen Landeseisenbahnrathes** statt. Auf der Tagesordnung stehen folgende Punkte: Frachtermässigung für Zinkerze von Kärnthen und Steiermark nach Oberschlesien und Rheinland-Westfalen (Berichterstatter Kommerzienrath Arnold). Frachtermässigung für Obst in Wagenladungen. Tarifirung von Façonstücken aus Eisen oder Stahl, von Mineralölen, Weiden und Reifholz. Papier und Pappe, Feld- und Gartenfrüchten; Mittheilungen über genehmigte Ausnahmetarife; Wahl eines Mitgliedes des ständigen Ausschusses an Stelle des ausgeschiedenen Dr. Grafen von Zedlitz-Trützschler.

— Der neue **Gesetzentwurf zum Schutze des gewerblichen Arbeitsverhältnisses** berührt auch das Eisenbahnwesen. Nach § 10 sollen die neuen Vorschriften Anwendung finden auch auf alle Arbeiter- und Dienstverhältnisse in solchen Reichs-, Staats- oder Kommunalbetrieben, die dem öffentlichen Verkehr dienen, insbesondere auf alle Arbeits- oder Dienstverhältnisse in Eisenbahnunternehmungen. Ferner tritt nach § 8 Gefängnissstrafe ein für den Fall, dass ein Arbeiterausstand oder eine Arbeiteraussperrung mit Rücksicht auf die Natur oder die Bestimmung des Betriebes geeignet sein sollte, die Sicherheit des Reiches oder eines Bundesstaates zu gefährden oder eine gemeine Gefahr für Menschenleben oder für das Eigenthum herbeizuführen. „Ist infolge des Arbeiterausstandes oder der Arbeiteraussperrung eine Gefährdung der Sicherheit des Reiches oder eines Bundesstaates eingetreten oder eine gemeine Gefahr für Menschenleben oder das Eigenthum herbeigeführt worden, so ist auf Zuchthaus bis zu drei Jahren, gegen die Rädelsführer auf Zuchthaus bis zu fünf Jahren zu erkennen."

Nach der Begründung der Vorlage kann „die Sicherheit des Reiches oder eines Bundesstaates beispielsweise gefährdet werden durch Einstellung oder Störung der zur Herstellung oder Erhaltung der Schlagfertigkeit des Heeres oder der Flotte nöthigen Arbeiten in militärfiskalischen Betrieben, oder durch Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes im Mobilmachungsfalle. In Friedenszeiten kann durch Hemmung des Eisenbahnbetriebes eine gemeine Gefahr der bezeichneten Art verursacht werden, wenn der Mangel an den zur betriebssicheren Unterhaltung der Bahnanlagen nöthigen Arbeitskräften die Betriebssicherheit gefährdet und deshalb zu Eisenbahnunfällen Veranlassung gibt."

— Am 20. Mai d. J. ist die 48,57 km lange normalspurige **Haffuferbahn** (Elbing Ostbahnhof-Braunsberg Ostbahnhof) mit den Stationen Elbing Ostbahnhof, Elbing Stadt, Englisch-Brunnen, Dornbusch, Wogenab, Steinort, Reimannsfelde, Succase I, Succase II, Panklau, Cadinen, Tolkemit, Wieck-Forsthaus, Louisenthal-Wieck, Frauenburg, Sankau, Stangendorf, Braunsberg Oberthor, Braunsberg Ostbahnhof zunächst für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Bis zur Fertigstellung des Anschlusses in Elbing Ostbahnhof verkehren die Züge vorläufig nur von bezw. bis Elbing Stadt, von wo aus Verbindung mit Elbing Ostbahnhof durch die Strassenbahn unterhalten wird. Die Betriebseröffnung für den Güter- und Viehverkehr findet voraussichtlich erst am 1. Juli d. J. statt.

Den Betrieb dieser Kleinbahnstrecke, welche Eigenthum der Haffuferbahnaktiengesellschaft ist, führt die ostdeutsche Kleinbahnaktiengesellschaft in Königsberg i/Pr.

— In der ostpreussischen Landwirthschaftskammer wurde kürzlich ein Antrag des landwirthschaftlichen Vereins zu Gerdauen zur **Beseitigung der Leutenoth in Ostpreussen** erörtert. Doch erachtete selbst die Landwirthschaftskammer den Antrag in seinem dritten Absatz für nicht recht ausführbar. Nach dem Antrag soll die Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr. dafür sorgen: 1. dass zu den Arbeiten des Bahnbaues in dortiger Gegend nur russisch-polnische Arbeiter verwendet werden; 2. die Bauunternehmer sollen verpflichtet werden, ihre Arbeiter aus dem Auslande zu beziehen; 3. soll die Eisenbahndirektion in Erwägung ziehen, ob es nicht durchführbar ist, dass die späterhin bei den Betrieben der Eisenbahn beschäftigten und angestellten Arbeiter und Hilfsarbeiter und auch kleinen Beamten, wie Weichensteller, Bahnwärter, Bremser usw. mehr aus den westlichen nach den östlichen Provinzen gezogen werden; 4. sollen Unternehmer und Eisenbahnbehörden den Prüfungen der Legitimationen der Arbeiter mehr Aufmerksamkeit schenken, damit der Kontraktbruch der Arbeiter möglichst verhindert wird.

— **Braunschweigische Landeseisenbahn.** Im Betriebsjahre 1898 ist die Entwickelung des Verkehres in erfreulicher Weise fortgeschritten, sodass in den Einnahmen eine erhebliche Steigerung zu verzeichnen ist. Die Betriebsrechnung ergibt laut Geschäftsbericht ausschliesslich des Vortrages von 1897 eine Einnahme von 993 515 *M.* Nach Absetzung der den Erneuerungsfonds zufliessenden 28 626 *M.* verbleiben an reiner Betriebseinnahme 964 888 *M.* Dieser Betrag zeigt gegen die Betriebseinnahmen von 1897 ein Mehr von 94 273 *M.* und zwar: aus dem Personenverkehr 2 417 *M.*, aus dem Güterverkehr 75 189 *M.*, aus den sonstigen Einnahmen 16 667 *M.* Die Ausgaben, welche 572 543 *M.* betragen, belaufen sich nach Absetzung der den Erneuerungs- und Reservefonds zur Last fallenden Ausgaben von 74 443 *M.* auf 498 099 *M.* Einschliesslich des Vortrages aus 1897 von 10 282 *M.* beträgt der Ueberschuss 243 825 *M.* (im Vorjahre 194 631 *M.*), zu Tantiemen werden 8 300 (1 850) *M.* verwendet. Die Aktionäre erhalten eine Dividende von 6 % auf das Aktienkapital von 3 650 000 *M.*, mit 219 000 *M.* (5 % = 182 500 *M.*). Zu ausserordentlichen Vergütungen an die Direktoren und Beamten werden 7 000 (0) *M.* verwendet und restliche 9 525 (10 281) *M.* auf neue Rechnung vorgetragen. Die in der Generalversammlung vom 4. Mai 1898 gefassten Beschlüsse, die Uebernahme des Baues der sogen. Schunterthalbahn und die Ausgabe einer neuen 3,5 % Prioritätsanleihe II. Emission von 3 000 000 bezw. 4 000 000 *M.* betreffend, sind bislang noch nicht zur Ausführung gekommen. Die Verwaltung wird daher beantragen, den vorjährigen Beschluss dahin zu ändern, dass sie ermächtigt werde, eine neue 3,5 % Anleihe III. Emission von nur 2 000 000 *M.* zur Ausgabe zu bringen.

— Im Jahre 1828, also sieben Jahre vor Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn, nahm **Goethe** Gelegenheit, sich zu Eckermann über die **Rückwirkungen der Verkehrsentwickelung durch die Eisenbahnen** zu äussern. Goethe sagte, wie Eckermann berichtet: „Mir ist nicht bange, dass Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das Ihrige thun. Vor allem aber sei es in Liebe unter einander, und immer sei es eins gegen den auswärtigen Feind; es sei eins, dass der deutsche Thaler und

Groschen im ganzen Reiche gleichen Werth habe; eins, dass mein Reisekoffer durch alle 36 Staaten ungeöffnet passiren könne. Es sei eins, dass der städtische Reisepass eines weimarischen Bürgers von den Grenzbeamten eines grossen Nachbarstaates nicht für unzulänglich gehalten werde, als der Pass eines Ausländers. Es sei von Inland und Ausland unter deutschen Staaten überall keine Rede mehr. Deutschland sei ferner eins in Maass und Gewicht, in Handel und Wandel und hundert ähnlichen Dingen, die ich nicht alle nennen kann und mag." Weiter führte Goethe aus, dass er neben dieser Einigung eine übertriebene Centralisation nicht wünsche, dass Wissenschaft und Kunst nach wie vor in den grossen Städten, Residenzen und Universitätsstädten decentralisirt bleiben solle.

— Bezüglich der **Haftpflicht elektrischer Bahnen** bei Unfällen ihrer Passagiere hat das Reichsgericht eine sehr beachtenswerthe Entscheidung getroffen. In Breslau war eine auf dem Hinterperron eines elektrischen Strassenbahnwagens stehende Dame, als der Wagen eine Kurve passirte, heruntergeschleudert worden. Hierbei hatte sie schwere Verletzungen erlitten, indem das Schulterblatt, der rechte Oberarm und ein Mittelhandknochen der rechten Hand gebrochen waren. Sie strengte gegen die Aktiengesellschaft der elektrischen Bahn die Schadenersatzklage an, wurde jedoch vom Landgericht Breslau mit ihrem Anspruch abgewiesen. Das gegen diese Entscheidung von ihr angerufene Oberlandesgericht Breslau hob jedoch die Vorentscheidung auf und erklärte den Anspruch der Klägerin auf Schadenersatz für gerechtfertigt, da eine Fahrlässigkeit der Klägerin nicht erwiesen sei. Die Gesellschaft legte gegen dieses Urtheil Revision beim Reichsgericht ein, die jedoch verworfen wurde. Nunmehr hatten die Gerichte über die Höhe des der Klägerin zuzubilligenden Schadenersatzes zu erkennen. Hierzu machte die Klägerin geltend, sie habe durch die Beschädigung der rechten Hand auch eine sehr einträgliche Kunstfertigkeit völlig eingebüsst, nämlich die Befähigung zur Herstellung von Tapisserien mittelst der Stechmaschine. Das Oberlandesgericht Breslau verurtheilte die verklagte Gesellschaft, der Klägerin eine monatliche Rente von 100 ℳ. bis zum 65. Lebensjahre zu zahlen und ihr die Kurkosten zu ersetzen.

— **Wechsel in der Leitung der Redaktion der Vereinszeitung.** Am 1. Juli d. J. tritt der Redakteur dieser Zeitung, königlich sächsische Oberfinanzrath a. D. Ledig von der Leitung der Geschäfte der Redaktion zurück und wird an dessen Stelle der vom Ausschuss für die Vereinssatzungen zum Schriftleiter gewählte Vorsitzende der grossherzoglichen Eisenbahndirektion zu Oldenburg, Eisenbahndirektionspräsident von Mühlenfels, die Leitung der Redaktionsgeschäfte übernehmen.

— **Personalnachrichten.** Dem Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion in Essen a. R. Todt ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienst ertheilt und der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a. M. Becher in gleicher Amtseigenschaft an die königliche Eisenbahndirektion in Essen a. R. versetzt worden. — Dem Regierungsassessor Vieregge ist unter Belassung als Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion in Posen verliehen.

Der vortragende Rath im sächsischen Finanzministerium, Geheime Rath Dr. Ritterstädt, ist zum Ministerialdirektor und Vorstande der III. Abtheilung des Finanzministeriums sowie zum Präsidenten des technischen Oberprüfungsamtes und der seitherige Rath bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Finanzrath Elterich, zum Oberfinanzrath und Hilfsarbeiter im Finanzministerium ernannt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Fahrparkvermehrung bei den österreichischen Staatsbahnen.** Die Staatseisenbahnverwaltung hat bekanntlich schon vor einiger Zeit die Frage in Erwägung gezogen, ob es nicht möglich wäre, den Uebelständen, die mit einer fallweisen, für kurze Termine bestimmten Bestellung von Fahrbetriebsmitteln zweifellos verbunden sind, durch Aufstellung eines einen längeren Zeitraum umfassenden Programmes für die Sicherung des Fahrparkbedarfes zu begegnen. Diese Erwägungen haben seinerzeit zu einem Meinungsaustausche mit den Vertretern der hierbei in Betracht kommenden industriellen Etablissements geführt, welche die Durchführbarkeit eines solchen Programmes ergaben. Die seither zwischen dem Eisenbahn- und Finanzministerium gepflogenen Verhandlungen haben dem Vernehmen nach nunmehr zu einer einverständlichen Fixirung eines derartigen Programmes geführt. Letzteres umfasst danach die Bestellung der für die zwei nächsten Jahre erforderlichen Lokomotiven — rund 160 an der Zahl — sowie jene der in den nächsten fünf Jahren nach dem aufgestellten Präliminare nothwendigen Wagen — ungefähr 7 000 —, wobei selbstverständlich der überwiegend grössere Theil, nämlich etwa 6 000 Wagen, auf den Güterverkehr entfallen.

— **Die Investitionsanleihe der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.** Bekanntlich hat die Regierung anlässlich der Verhandlungen wegen Bewilligung der von der Gesellschaft beabsichtigten Aufnahme einer Investitionsanleihe eine Reihe von Wünschen aufgestellt, welche die Verwaltung zunächst einer eingehenden Prüfung unterziehen will. Der wesentlichste dieser Wünsche betrifft, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenblatt" meldet, die Einlösungsmodalitäten. In dem im Jahre 1882 anlässlich der Dualisirung der Staatseisenbahngesellschaft zwischen der Gesellschaft und der österreichischen Regierung abgeschlossenen Uebereinkommen ist nämlich die Bestimmung enthalten, dass, wenn die ungarische Regierung von dem ihr in dem Uebereinkommen, das zwischen dieser und der Gesellschaft in dem gleichen Jahre abgeschlossen wurde, zugestandenen Rechte der Ablösung des ungarischen Netzes vom 1. Januar 1895 ab Gebrauch machen sollte, auch die österreichische Regierung berechtigt sein soll, die österreichischen Linien nach den in dem erwähnten Uebereinkommen festgestellten Modalitäten einzulösen. Das konzessionsmässige Einlösungsrecht in Ansehung des österreichischen Netzes der Staatseisenbahngesellschaft tritt nämlich erst am 24. November 1900 ein. Die Einlösungsmodalitäten nach den in dem Uebereinkommen vom Jahre 1882 festgesetzten Normen unterscheiden sich nun von den konzessionsmässigen Einlösungsbestimmungen hauptsächlich darin, dass nach ersteren der gesellschaftliche Fahrpark unentgeltlich an den Staat übergeht, während er bei der konzessionsmässigen Einlösung der Bahn abzulösen wäre. Die Verwaltung der Staatseisenbahngesellschaft hat bei früheren Anlässen den Standpunkt eingenommen, dass diese in dem Uebereinkommen vom Jahre 1882 enthaltene Voraussetzung nicht eingetreten ist, da die ungarische Regierung das ungarische Netz der Gesellschaft schon im Jahre 1891, und zwar auf Grund eines freien Uebereinkommens, abgelöst habe. Die weiteren Wünsche der Regierung beziehen sich auf das Verhältniss der Staatseisenbahngesellschaft zu den böhmischen Kommerzialbahnen, ferner darauf, dass die Fahrparkanschaffungen nicht auf Rechnung des Ergänzungsnetzes, sondern auf jene des alten Netzes gebucht werden, endlich auf die Vorlage eines Investitionsprogrammes behufs einverständlicher Feststellung desselben.

— Im Nachhange zu den Mittheilungen in Nr. 40 S. 712 d. Ztg. ist über die **Betriebsergebnisse der böhmischen Nordbahn** im Jahre 1898 folgendes zu erwähnen: Die Anzahl der beförderten Civilpersonen betrug 2 649 839 (+ 154 918), jene der beförderten Güter 2 476 299 (+ 132 168) t. Die Mehrverfrachtung betrifft hauptsächlich Güter der ermässigten Tarifklassen.

Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug 1 116 928 fl., jene aus dem Gepäck- und Eilgutverkehr 176 156 fl. und aus dem Frachtgutverkehr 3 840 738 fl. Die gesammten Transporteinnahmen betrugen 5 133 812 fl., die gesammten Betriebseinnahmen 5 234 743 (+ 202 770) fl. Die Ausgaben stellten sich auf 2 916 955 (+ 50 056) fl., der Betriebskoeffizient auf 41,98 %.

Das verfügbare Reinerträgniss beläuft sich, wie mitgetheilt, auf 1 216 266 (+ 149 825) fl.

Die Verkehrssituation der gesellschaftlichen Linien hat, nach dem Geschäftsberichte für das Jahr 1898, während des Berichtsjahres eine Veränderung nur dadurch erfahren, dass die von der Aussig-Teplitzer Bahn zur Ausführung übernommene Lokalbahn Teplitz-Reichenberg inzwischen eröffnet und durch die gleichzeitige Erwerbung der bisherigen Staatsbahnlinie Böhmisch-Leipa-Niemes bis zum letztgenannten Punkte dem Verkehre übergeben worden ist. Hierbei war es unerlässlich, gewisse Verkehre an diese neue Linie abzutreten. Der Geschäftsbericht spricht hierbei die Hoffnung aus, dass dieser Umstand die Ertragsfähigkeit der böhmischen Nordbahn künftighin nicht merklich beeinträchtigen werde, indem von der Annahme ausgegangen wird, dass sich die wirthschaftlichen Verhältnisse der an die böhmische Nordbahn anschliessenden relevanten Gebiete unter dem Bestande dieser Lokalbahn heben und an dem nachbarlichen Verkehre in umfangreicherer Weise theilnehmen werden, als es bisher wegen Mangels einer Schienenverbindung der Fall war.

Das in der vorjährigen Generalversammlung zur Kenntniss gebrachte Ansuchen der Gesellschaft um Gestattung der Erhöhung des Aktienkapitals hat seitens der Regierung bisher noch keine Erledigung gefunden. Die im Jahre 1898 bestrittenen Investitionen erforderten 193 444 fl. Im Jahre 1898 wurden weitere 177 000 ℳ. 4 % Goldprioritäten gegen das Aequivalent von 5 % Silberprioritäten konvertirt. Es verblieben nur noch 22 500 fl. 5 % Silberobligationen im Umlaufe.

Die Generalversammlung genehmigte gemäss dem Antrage des Verwaltungsrathes die Vertheilung einer Dividende von 11,50 fl. Auf die Anfrage eines Aktionärs erwiderte der Direktor der Gesellschaft, dass um die Konzessionirung der Linie Nixdorf-Sebnitz sowohl bei der österreichischen als auch bei der sächsischen Regierung bereits eingeschritten worden sei. In diesen Verhandlungen sei im grossen und ganzen eine Einigung erzielt worden. Freilich seien einige wichtige Punkte noch nicht endgültig geregelt, insbesondere der Abschluss des Staatsvertrages mit der österreichischen Regierung und die Geldbeschaffung, für welche eine Emission neuer Titres bewilligt werden müsste. Mit der sächsischen Regierung habe die böhmische Nordbahn die bezüglichen Konzessionsverhandlungen angeknüpft, welche fortdauern. Das Detailprojekt der österreichischen Strecke sei nahezu fertiggestellt, und die Begehungskommission werde noch in diesem Jahre stattfinden. Bezüglich der projektirten Bahn Schluckenau-Sohland theilte der Direktor mit, die Verwaltung habe indirekt vernommen, die Regierung gedenke in nächster Zeit wegen dieses Bahnprojektes mit der böhmischen Nordbahn in Verhandlung zu treten. Bisher sei eine solche Einladung nicht erfolgt. Weiter theilte der Direktor anlässlich des Wunsches einer Verbesserung der Lage der Angestellten des Bahnunternehmens mit, dass dies in den letzten Jahren wiederholt geschehen sei. Vor zwei Jahren erfolgte ein Avancement, das 60000 fl. Mehrkosten erforderte, später ein solches mit 25000 fl. Mehrkosten, und nun sei ein weiteres Avancement beschlossen, dessen Kosten sich auf 50000 fl. belaufen. Die niedrigste Gehaltsklasse betrage jetzt 700 fl.

— Der Geschäftsbericht der **Prag-Duxer Bahn** theilt mit, dass der Verwaltungsrath die erforderlichen Schritte eingeleitet hat, um die Kuratel der 5 % Prioritäten, die gegenstandslos geworden sei, zu beheben. Der Bericht erörtert sodann die Frage der Ausübung des staatlichen Optionsrechtes gemäss dem Protokollarübereinkommen vom 22. Februar 1896. Die Verwaltung sei mit einem diesbezüglichen Antrage an die Regierung herangetreten, und diese habe den Antrag nicht unsympathisch aufgenommen. Eine Entscheidung der Regierung sei bisher noch nicht erfolgt, weil die Frage noch in den einzelnen Ministerien einer Prüfung unterzogen wird. Der Bericht theilt weiter mit, dass der Gesellschaft im November 1897 ein Zahlungsauftrag der Finanzbezirksdirektion in Prag zugestellt worden sei, womit an nachträglichen Kuponstempelgebühren, Emissionsgebühren von der Prioritätenemission 1896, Verzugszinsen und Gebührenstempeln ein Gesammtbetrag von 100707 fl. vorgeschrieben wurde. Theils im Rekurswege, theils im Gnadenwege wurde ein Betrag von 73233 fl. zur Abschreibung gebracht, so dass die Vorschreibung lediglich mit einem Betrage von 27474 fl. aufrechterhalten wurde. Gegen diese Vorschreibung wurde der Rekurs ergriffen. Die Bilanz schliesst mit einem Ueberschusse von 502086 fl. Abzüglich der statutenmässigen Bestreitung der 4 % Dividende der Prioritätsaktien, ferner der Quote für Aktienamortisation usw. verbleiben 261176 fl. zur Verfugung der Aktionäre. Die Dividende wird mit 4 fl. bemessen, dem Reservefonds werden 30000 fl. zugewiesen und der Rest von 15176 fl. vorgetragen.

— **Eine neue nordböhmische Transversalbahn.** Das Projekt einer Lokalbahn von Laun nach Libochowitz steht, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ mittheilt, vor seiner in nächster Zeit zu gewärtigenden Sicherstellung. Nachdem nämlich zwischen den Konzessionswerbern und dem böhmischen Landesausschusse der Garantievertrag zum Abschlusse gelangt ist, werden zweifellos auch die Konzessionsverhandlungen nunmehr demnächst finalisirt werden. Das Kapital der 20 km langen Lokalbahn ist mit 1100000 fl. veranschlagt, von denen das Land 70 % garantirt, während die Interessenten 230000 fl. in Stammaktien und 100000 fl. in nicht garantirten Prioritätsaktien übernehmen. Als weitere Fortsetzung dieser Bahn wird die Herstellung der Lokalbahnlinie Libochowitz-Jenschowitz bis zur Elbe ins Auge gefasst. In den Kreisen der Interessenten wird übrigens das Projekt erwogen, die beiden Lokalbahnen Postelberg-Laun und Laun-Libochowitz-Jenschowitz eventuell auch die bereits im Betriebe stehenden Lokalbahnen Melnik-Mseno und Mseno-Unter-Cetno sowie die projektirte Lokalbahn Sudomer-Altpaka zu einer einheitlichen Gesellschaft zu vereinigen, die nach Herstellung der Elbebrücke zwischen Jenschowitz und Melnik eine nahezu ganz Nordböhmen durchquerende Transversalbahn in der Länge von rund 150 km bilden würde.

— **Die Ermässigung der Kohlentarife bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Nach einer im „Vordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt“ enthaltenen Verlautbarung ist der ermässigte Kohlentarif der Nordbahn nach Wien transit mit dem 1. d. Mts. in Kraft getreten, während der bisherige Kohlentarif in dieser Relation gleichzeitig ausser Wirksamkeit gesetzt wurde.

— **Wiener Stadtbahn.** In der letzten Sitzung der Kommission für Verkehrsanlagen gelangte ausser der bereits in Nr. 41 S. 730 d. Ztg. mitgetheilten Beschaffung einer Garnitur von acht Wagen behufs Einführung eines elektrischen Probebetriebes auf der Stadtbahnstrecke Heiligenstadt-Michelbeuern, auch die vom Eisenbahnministerium angeregte Erhöhung der konzessionsmässigen Maximalfahrgeschwindigkeit von 40 km auf 50 km in der Stunde zur Beschlussfassung. Die Kommission ertheilte der erhöhten Fahrgeschwindigkeit, welche nothwendig erscheint, um nach Eröffnung der unteren Wienthallinie den dichten Verkehr bei eintretenden Zugverspätungen mit grösserer Regelmässigkeit abwickeln zu können, ihre Zustimmung.

— **Lokalbahnprojekt Gross-Siegharts-Raabs.** Nachdem der niederösterreichische Landtag durch den in betreff der Beitragsleistung des Landes für die Lokalbahn Gross-Siegharts-Raabs gefassten Beschluss die für die Sicherstellung dieser Bahn gesetzte Vorbedingung erfüllt hat, kann die Konzessionirung dieser Bahn als in nächster Zeit bevorstehend angesehen werden. Die Staatsgarantie für die gesammte Linie Göpfritz-Gross-Siegharts-Raabs umfasst ein Kapital von 620000 fl.

— **Altersversorgung der Eisenbahnarbeiter in Ungarn.** Die ungarische Regierung hat — wie die „Soziale Praxis“ meldet — eine Pensionsnorm erlassen, um eine Altersversorgung der 20000 Arbeiter der ungarischen Staatsbahnen durchzuführen. Auch jene Angestellten der ungarischen Staatsbahnen, die infolge Ueberalters oder als nur provisorisch Angestellte nicht Mitglieder des Pensionsinstitutes der ungarischen Staatsbahnen sein können, sollen in diese Altersversorgung einbezogen werden. Die Pensionsberechtigung beginnt nach zehnjährigem ununterbrochenen Dienst bei den ungarischen Staatsbahnen. Die Pension wird auf Basis des auf ein ganzes Jahr entfallenden Tagelohnes beziehungsweise Gehaltes des Beamten berechnet und beträgt die geringste Pension 35 % der Jahresbezahlung. Die Höhe der Pension wächst nach jedem weiteren Dienstjahre in prozentualem Verhältnisse. Bei älteren Arbeitern wird ein Theil der bereits zurückgelegten Dienstzeit in die Pension ohne Nachzahlung eingerechnet. Die volle Pension erhält der Arbeiter nach 36jähriger Dienstzeit. Die Pensionsberechtigung wird auch auf die Wittwen der Mitglieder, auf deren Kinder aber als Erziehungsbeitrag ausgedehnt. Diese Bezüge können jedoch nicht 90 % des Betrages überschreiten, den das verstorbene Mitglied zu fordern berechtigt wäre. Die kleinste Pension der Wittwe kann nicht weniger als 100 fl. im Jahre betragen. Die Kosten des Institutes tragen zur Hälfte die ungarischen Staatsbahnen und zur Hälfte die Mitglieder, jedoch sollen die Beiträge der Mitglieder 4 % des Verdienstes nicht überschreiten.

— **Der Lokaltarif der ungarischen Staatsbahnen** wird auf Auftrag des ungarischen Handelsministers in neuer Auflage erscheinen. Gleichzeitig mit dem Tariftheil II wird auch eine Neuauflage des Kilometerzeigers und der Instradirungstabellen der ungarischen Staatsbahnen veranstaltet.

Vereinsausland.

— **Rauchverbot in den Frauenabtheilungen der belgischen Staatsbahnen.** Die belgische Staatsbahnenverwaltung hat die Streitfrage, ob es gestattet ist, in den für Frauen bestimmten Abtheilen zu rauchen, auf eigenartige Weise entschieden. In dem Bahnhofe zu Löwen war in dem nach Brüssel abgelassenen Eilzuge eine feingekleidete Dame in ein Abtheil für Frauen eingestiegen. Kaum hatte sich der Zug in Bewegung gesetzt, als die Dame stark zu rauchen anfing. Alle Frauen erhoben geharnischten Einspruch, aber vergeblich. Die Dame erklärte, es sei nicht verboten, in den Abtheilen für Frauen zu rauchen, und zündete eine Cigarette nach der anderen an. Als der Zug in Brüssel hielt, eilten die entrüsteten Damen zu dem Bahnhofsvorsteher und stellten ihm die Sache vor. Derselbe war sehr betroffen und erklärte, nichts entscheiden zu können, da der Fall nicht vorgesehen sei; er werde die Sache zum Vortrage bringen. Infolge dieses Vorganges ist jetzt an sämmtlichen Abtheilen für Frauen der Vermerk angebracht worden: „Defense de fumer“. Nun will die Frauenliga im Namen der Gleichberechtigung der Geschlechter besondere Abtheile für Raucherinnen fordern.

— **Haftpflicht der französischen Bahnen für Unfälle.** Ein junges Mädchen, dem bei einem Unfalle auf der französischen Orléansbahnlinie ein Bein gebrochen war, erhielt auf ihre Klage 40000 Frcs. Schadenersatz von dem Pariser Civilgericht zugebilligt. In dem Urtheile findet sich die Bemerkung, dass die junge Dame „eine Werthverminderung vom Ehestandpunkte aus“ erlitten habe. Nun wird sie gewiss eine „gute Partie“ sein.

— **Kleinbahnbetrieb in Italien.** Von den beiden grossen Verwaltungen wurde auf Anforderung der Regierung ein Programm für den Kleinbahnbetrieb einiger dazu geeigneter Linien geringerer Bedeutung ausgearbeitet. Mit dieser Maassnahme würden bedeutende Tarifherabsetzungen und wesentliche Vereinfachungen im Betrieb verbunden sein. Seitens der Regierung wurde das Programm bereits in seinen Grundzügen genehmigt und ein bezüglicher Gesetzentwurf wird dem Parlamente vorgelegt werden.

— **Sommerfahrplan der italienischen Mittelmeerbahn.** Am 5. d. Mts. ist der Sommerfahrplan auf allen italienischen Bahnen und Dampfschiffrouten in Kraft getreten. Die Mittelmeerbahn hatte für diese Fahrplanperiode wesentliche Veränderungen in den der Regierung vorgelegten Entwurf aufgenommen. Sie wollte ausser den Zügen, zu deren Führung sie auf Grund des Betriebsvertrages gehalten ist, auf den Linien Mailand und Turin-Genua neue Eilzüge einlegen, welche es den Mailänder und Turiner Handelsleuten, die ja so viele Beziehungen mit Genua haben, ermöglichen sollten, in den ersten Morgenstunden in Genua zu sein und am Abend zurückzukehren. Im Anschluss an diese Züge hatten auch neue Züge von Genua nach der Riviera-Ventimiglia eingeführt werden sollen. Die Mittelmeerbahn wollte jedoch gleichzeitig, um dem Fahrplane der Züge zwischen Rom und Mailand-Turin die nöthige Elastizität zu geben, welche ihm jetzt mangelt, und daher Verspätungen häufig vorkommen, die Fahrzeit dieser Züge etwas verlängern, so dass der Abends in Mailand von Rom und Genua ankommende Zug den Anschluss an den Gotthardzug nach der Schweiz, Deutschland und Frankreich nicht erreicht hätte. Wegen diesem Uebelstand und wegen der verlängerten Fahrzeit erhoben verschiedene Handelskammern und Städte Proteste bei der Regierung. Da die Mittelmeerbahn wegen Betriebsrücksichten nicht die neuen Züge ohne die besagte Ausdehnung der Fahrzeit einführen konnte, verwarf die Regierung den ganzen Entwurf, so dass der im Winter in Kraft gewesene Fahrplan bleibt, mit den gewöhnlichen im Sommer eingeführten Aenderungen auf den Linien, welche zu den oberitalienischen Seen führen, den Linien ins Aostathal und in die übrigen Alpenthäler sowie denjenigen Linien, welche dem Badeverkehr dienen.

— Am 23. Mai wurde in Florenz die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der **Gesellschaft für die italienischen Südbahnen** zur Genehmigung der finanziellen Ergebnisse des Betriebsjahres 1898 abgehalten. Es waren 128 000 Aktien vertreten und es wurde beschlossen, eine Dividende von 8 L. für die Aktie zu zahlen, ausser den bereits à Conto gezahlten 25 L. In der Versammlung wurde an Stelle des verstorbenen Präsidenten der Gesellschaft Bastogi der Comm. Brambilla als neuer Präsident gewählt.

Aus dem Berichte der Aufsichtsräthe entnehmen wir, dass die Länge des Gesammtnetzes, infolge der Eröffnung der Linien Bojano-Cantalupo und Pergola-Urbino, um 56 km gestiegen ist, also am Ende des Betriebsjahres 5 791 km betrug. Die Betriebseinnahmen beliefen sich insgesammt auf 119 000 000 L., denen Ausgaben im Betrage von 76 726 000 L. gegenüberstehen. Das Steigen der Ausgaben von 62,84 % auf 63,73 % der Einnahmen ist hauptsächlich den erhöhten Preisen für Brennmaterialien infolge des Streikes von Cardiff und dem Umstande zuzuschreiben, dass die Gesellschaft für Erneuerung des Rollmaterials vor der betriebskontraktlich festgesetzten Zeit beinahe 3 000 000 Lire aufgewendet hat.

— Ende Juli d. J. wird die kurze Strecke **Catanzaro-Sala Coraco** dem Betriebe übergeben. Diese Strecke, welche noch zur Verbindung zwischen Catanzaro am jonischen Meere und S. Eufemia am tyrrhenischen Meere fehlte, ist beinahe vollständig von einem einzigen Tunnel gebildet, der den Apennin durchquert.

Am 8. d. Mts. wird ferner die Theilstrecke **Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca** der Linie Lucca-Aulla eröffnet werden.

— In Como wurde am 20. Mai die **internationale Ausstellung für Elektrizität** und Seidenindustrie, für welche letztere Como selbst das bedeutendste Emporium Italiens ist, unter Anwesenheit des Königs, verschiedener Minister und Autoritäten feierlichst eröffnet. Mit obigen Ausstellungen ist auch eine solche für schöne Künste und für Kirchenkunst verbunden. Wie bekannt, wurden diese Ausstellungen zur 100 jährigen Geburtstagsfeier des in Como gebürtigen Physikers Volta veranstaltet.

Die elektrische Ausstellung umfasst sechs Galerien (8 500 qm) mit 350 Ausstellern. Die einschlägige deutsche Industrie ist glänzend vertreten. Auch die italienischen Bahnen haben Skizzen und Pläne für elektrischen Bahnbetrieb und elektrische Sicherheitsvorrichtungen zur Schau gestellt.

— Nach langem Zögern hat sich nun endlich das italienische Ministerium der Posten und Telegraphen entschlossen, ein ausgedehntes **Fernsprechnetz zwischen den bedeutendsten Städten** der Halbinsel anzulegen. Die hauptsächlichsten Linien sind: Turin - Mailand - Verona - Venedig; Turin - Genua; Mailand - Genua; Mailand - Brescia und Bergamo; Mailand - Bologna - Florenz - Rom; Florenz - Pisa - Livorno und Lucca; Rom - Neapel; Neapel - Bari; Neapel - Reggio Calabria-Messina - Palermo - Trapani sowie Messina - Catania.

Der bezügliche Gesetzentwurf, der bereits an das Abgeordnetenhaus vertheilt wurde, sieht eine Ausgabe von 2 500 000 L. vor, die auf acht Jahre vertheilt werden sollte. Wünschen einzelne betheiligte Gemeinden eine raschere Ausführung der betreffenden Linien, so können sie die Ausgabe dem Staate unverzinslich vorschiessen, worauf die Linie sogleich zur Errichtung kommen würde.

Der Tarif wäre auf folgender Grundlage für jedes drei Minuten dauernde Gespräch festgesetzt: 0,50 L. für Linien von nicht über 100 km Länge; 1 L. von 101—250 km; 1,50 L. von 251—400 km und 2 L. für weitere Entfernungen.

— Aus Athen wird der „Frankf. Ztg." berichtet: Der Ausbau des ins Stocken gerathenen **Eisenbahnprojektes Piräus-Larissa** wird auf Grund des vor einiger Zeit angekündigten Erbietens einer starken Finanzgruppe der unter Führung der Deutschen Bank auch französisches und belgisches Kapital angehört, gegenwärtig von der griechischen Regierung studirt. Inzwischen hat sich ein zweites Projekt eingestellt, das hier von dem Griechen Georgidas vertreten ist, im Namen eines Konsortiums unter Führung des Bankhauses Erlanger. Natürlich wird die Regierung zunächst auch diesen Vorschlag eingehend prüfen mussen. Das Wesentliche bleibt immer die Anschlussfrage nach der Türkei hin, und in diesem Punkte würden die Interessen der von der Deutschen Bank vertretenen türkischen Eisenbahngruppe mit denen Griechenlands zusammenfallen.

— Der Bau der **Eisenbahn von Acre nach Damaskus** gilt nach Meldungen von dort nunmehr als gesichert, da die Thames Ironworks das Unternehmen in die Hand genommen haben. Man hofft, dass der erste Abschnitt des Schienenweges, von Acre bezw. Haïfa bis zum Jordan, binnen Jahresfrist betriebsfähig sein wird.

— **Die Nilgiri-Gebirgsbahn.** Das im Süden der vorderindischen Halbinsel gelegene Nilgiri-Gebirge wird wegen seiner günstigen klimatischen Verhältnisse von den in Indien wohnenden Europäern in der heissen Jahreszeit vielfach als Aufenthalt benutzt. An dem in diesem Gebirge 1 712 m über dem Meere gelegenen Orte Coonoor befindet sich ein grosses Militärlager, welches als Erholungsstation für die vom indischen Klima angegriffenen englischen Offiziere und Mannschaften benutzt wird und in dem 2 280 m über dem Meere gelegenen Orte Ootacamand hat in der heissen Jahreszeit die Regierung von Madras ihren Sitz. An den Fuss des Nilgiri-Gebirges führt eine Eisenbahn, welche auf der Station Koimbatur von der Eisenbahn Madras-Calicut abzweigt. Von der Endstation Mettripalaiyam dieser Zweigbahn ist nunmehr, wie im „Engineer" mitgetheilt wird, eine in das Gebirge, zunächst bis Coonoor, führende Eisenbahn nach Abt'scher Bauart hergestellt worden. Diese 27 km lange Eisenbahn, deren Fortsetzung bis Ootacamand in Aussicht genommen ist, hat 1 m Spurweite und eine mittlere Steigung von 1 : 14,5, etwa 11 km liegen in der stärksten Steigung von 1 : 12,5. Etwa 14 km der ganzen Strecke liegen in Krümmungen, davon mehr als 8 km in solchen mit einem Halbmesser von 100 m. Der Oberbau besteht aus breitfüssigen Stahlschienen von 25 kg/m Gewicht, welche mit Nägeln auf Holzschwellen befestigt sind. Das zu den Schwellen benutzte Holz ist aus Birma eingeführt, es ist sehr hart und soll den Angriffen der weissen Ameisen gut widerstehen. Zur Verbindung der 8,5 m langen Schienen sind Winkellaschen benutzt, von denen das Paar 18 kg wiegt Die Zahnstange besteht aus 2 Lamellen und wiegt 45 kg/m. Die Lokomotiven haben je 6 Räder, wovon 2 Paar gekuppelt, und 4 Cylinder, 2 für die Fortbewegung mittelst Reibung und 2 für das Zahngetriebe. Das Gewicht einer Lokomotive mit Kohlen und Wasser beträgt 33 t. Die Fahrgeschwindigkeit der Züge ist für die Zahnstangenstrecken auf 13 km, für die nicht mit Zahnstangen belegten Strecken auf 32 km in der Stunde festgesetzt. Die Lokomotiven sind mit Chatelierbremsen, die Wagen mit Vacuumbremsen ausgerüstet.

— **Russische Eisenbahnbeamtenschule in Peking.** Nachrichten der „Times" aus Peking zufolge hat der Tsungliyamen eingewilligt, das eine russische Schule, in welcher ausschliesslich russisch gelehrt wird und die Chinesen zu Dolmetschern und Eisenbahnbeamten ausgebildet werden sollen, in Peking

gegründet wird. Die Lehrer werden von St. Petersburg kommen, die chinesische Regierung soll aber die Kosten der Schule tragen.

— **Wie die Amerikaner auf den Philippinen Telegraphen einrichten.** Es lässt sich nun einmal nicht leugnen, dass bei den Amerikanern das Meiste einen Zug ins grosse hat. Als Beweis dafür kann wieder einmal die Art und Weise gelten, wie sie die allerdings noch längst nicht in ihren Besitz übergegangenen Philippinen dem telegraphischen Verkehr zu erschliessen gedenken. Eines der ersten spanischen Schiffe, das in den kubanischen Gewässern während des letzten Krieges aufgegriffen wurde, ist, nachdem es seinen früheren Namen „Panama“ gegen den Namen „Hooker“ vertauscht hat, als Kabelschiff eingerichtet worden. Der Dampfer hat sich Anfang Mai auf die Reise nach Manila begeben, um dort seinen eigenartigen Dienst anzutreten. Das Schiff ist zu dem Zwecke gänzlich umgestaltet und mit grossen Behältern zur Aufnahme von Telegraphenkabeln versehen worden. Der grösste davon ist in der Mitte des Schiffes gelegen und fasst allein 130 englische Meilen Kabel. Der vorderste Behälter beherbergt 35 englische Meilen Tiefseekabel und der hintere einige Meilen des mit besonderem Schutz versehenen Küstenkabels. Alle drei Behälter vermögen zusammen Telegraphenleitungen im Gewichte von 14 000 Centner zu fassen. Der Zweck der Ausrüstung und der Entsendung des Schiffes besteht darin, alle grösseren Seehäfen und Militärstationen der sechs grössten Inseln der Philippinen mit einander zu verbinden. Die mitgegebenen Kabel sind ganz besonders konstruirt, um den Angriff der thierischen Organismen, die in den tropischen Gegenden schon oft eine theilweise Zerstörung der Kabel veranlasst haben, auszuhalten. Zunächst sind die Drähte mit Gummi isolirt, dann mit vulkanisirtem Guttapercha umgeben, dann folgen zwei Schichten von Jute, die von 16 Stahldrähten umwickelt und mit heissem Asphalt übergossen sind. Die äussere Umhüllung bilden endlich zwei Schichten von russischem Hanf und noch eine besondere Schicht, die das Kabel gegen die Bohrmuscheln schützen soll und feinen Glassand enthält. Der „Hooker“ führt ausserdem eine vollständige elektrische Ausstattung zur Prüfung der Kabel mit sich. Ferner ist er mit Instrumenten und sonstigem Material für die Einrichtung von 1 000 englischen Meilen Landtelegraphen, von 100 Telegraphenämtern und 100 Telegraphenstationen versehen, übrigens auch mit Vorräthen zur Anlage elektrischer Beleuchtung, mit Scheinwerfern usw. Man rechnet darauf, dass die Ausrüstung des Kabelschiffes in Verbindung mit dem auf den Philippinen bereits vorhandenen Material zur Herstellung von 2 000 englischen Meilen oberirdischer bezw. untermeerischer Telegraphen ausreichen wird. („Hamb. Corresp.“)

— Der „Windhoeker Anzeiger“ berichtet von der **Eisenbahn in Deutsch-Südwestafrika:** Die ungewöhnlich starken Regengüsse, die in der letzten Zeit auch in der Nähe der sonst regenlosen Küste zu verzeichnen waren, haben am 1. April zwischen Kilometer 30 und 36 wieder eine Unterspülung der Strecke verursacht. Die dadurch herbeigeführte Betriebsstörung hat fünf Tage gedauert. Die Station Schakalswater ist am 11. April eröffnet worden, vorläufig aber nur für den Personenverkehr. In jeder Richtung verkehrt durchlaufend täglich ein Zug. Von Swakopmund findet die Abfahrt Morgens 7 Uhr 30 Minuten, von Schakalswater Morgens 5 Uhr 40 Minuten statt. Die Fahrtdauer auf der 98 km langen Strecke beträgt nicht ganz zehn Stunden. Nachdem mit der „Gertrud Woermann“ wieder zwei Lokomotiven gekommen waren, sind mit dem „Karl Woermann“ neuerdings zehn Lokomotiven eingetroffen. Der letztgenannte Dampfer hat ausser einer beträchtlichen Menge Material auch 780 t Brikets und Steinkohlen für die Bahn gebracht. Es war die höchste Zeit, dass diese Ladung anlangte, denn gerade am Tage vor der Ankunft des Schiffes hatte die Bahn den letzten Rest ihres Kohlenvorrathes verbraucht.

— **Transafrikanische Bahn.** Einer Reuterdepesche aus Buluwayo zufolge ist der erste Spatenstich an der Verlängerung dieser von Buluwayo nach dem Norden führenden Bahn am 30. Mai d. J. geschehen. Eine grosse Volksmenge wohnte dem feierlichen Akte bei und der grösste Enthusiasmus waltete vor. Mr. Hole bemerkte, er wisse nicht, wo die Linie ihr schliessliches Ende finden werde, aber mit jeder neuen Meile werde das glorreiche britische Reich um ein gut Stück vergrössert. Die Bewohner von Matabeleland seien Mr. Rhodes für die Aufschliessung Rhodesiens durch die Bahnen zum grössten Danke verpflichtet.

— Nach dem neuesten Bericht der britischen Handelskammer in **Aegypten** ist daselbst eine zunehmende **Nachfrage nach Schienen und sonstigem Eisenbahnmaterial** zu erwarten, sowohl wegen der neu herzustellenden Linien im Sudan, als auch wegen der Verbesserungen, deren die Bahnen im eigentlichen Aegypten bedürfen, besonders, da auch eine Aktion zur Förderung der Kleinbahnen in Angriff genommen wird. Die britische Handelskammer macht ihre Landsleute auf die scharfe Konkurrenz aufmerksam, die sowohl bezüglich dieser Artikel, als auch bezüglich der Schleusenapparate für Bewässerungszwecke den englischen Produkten auf dem ägyptischen Markte von Seite der nordamerikanischen und kontinentalen Fabrikanten gemacht wird.

— **Beleuchtung der Eisenbahnzüge in Australien.** Auf der südaustralischen Eisenbahn wurden kürzlich in Gegenwart höherer Eisenbahnbeamte Versuche zur Beleuchtung der Züge mit „Pintschgas“ vorgenommen, welche durchaus zufriedenstellend verliefen und dazu führen werden, dass binnen kurzem alle Züge zwischen Adelaide und Melbourne auf diese Weise erhellt werden. Die Cylinder, in welchen das Gas aufgespeichert wird, haben 20 Zoll Durchmesser bei 8 Fuss Länge. Sie sind hergestellt aus innen und aussen verzinnten leichten Stahlplatten, deren Nähte hart gelöthet wurden. Die in den Cylindern aufgespeicherte Gasmenge reicht für 24 Stunden Brenndauer; die Lampen selbst sind mit Zünddauerflammen ausgerüstet. Der Druck in den Cylindern beträgt im Anfange 100 Pfund pro Quadratzoll, derselbe wird durch Reduktionsventile auf 0,5 Zoll in den Brennern herabgesetzt. Zur Angabe der noch in den Cylindern enthaltenen Gasmenge dienen Manometer, die zu beiden Seiten des Eisenbahnwagens angebracht sind. Ein Brenner verbraucht je nach Grösse 0,75—1 Kubikfuss Gas pro Stunde und liefert eine Helligkeit von 8—9 Kerzen, ein Doppelbrenner ergibt 16 Kerzen.

— **Guatemalische Nordbahn.** Aus Guabla wird gemeldet: Die Nordbahn ist endgültig an den amerikanischen Eisenbahnmagnaten Huntington verkauft; die Linie, die in etwa 16 Monaten ausgebaut werden soll, wird dadurch zu einer wichtigen interozeanischen Verkehrsader und ist bestimmt, der Pacific Mail Road die ernsteste Konkurrenz zu bereiten. Schade, dass deutsches Kapital, das hier im Handel und der Landwirthschaft mit etwa 150 000 000 ℳ vertreten ist, diese um ein Butterbrot verkaufte wichtige Verkehrsstrasse nicht an sich zu bringen wusste. Man wird nun mehr denn je dem Uebergewicht der Nordamerikaner ausgesetzt sein, und dies wird sich nicht nur für den Kaffee als hauptsächlichste Ausfuhrwaare nach Hamburg, sondern auch für den deutschen Einfuhrhandel hierher, der sich nach vielen Anstrengungen die zweite Stelle zu erobern wusste, mit der Zeit sehr fühlbar machen.

Allgemeines.

— **Die Eisenbahnen als Kulturträger.** In den Vereinigten Staaten von Nordamerika wie in einer Anzahl überseeischer Länder hatten die Eisenbahnen, als sie gebaut wurden, nicht eigentlich ein bestehendes Verkehrsbedürfniss zu erfüllen, sondern sie sollten die betreffenden Länder dem Verkehr erst erschliessen. Erst nach der Anlage von Eisenbahnen erfolgte in der nordamerikanischen Republik, wie sich statistisch nachweisen lässt, der grosse erstaunliche Aufschwung der Bodenbebauung. Wo Eisenbahnen vorhanden waren, konnte der Grundbesitzer seine landwirthschaftlichen Erzeugnisse verwerthen, was vordem nicht der Fall war. So erklärt es sich, dass in dem weiten Gebiete der nordamerikanischen Republik sich das Eisenbahnnetz rascher entwickelt hat als in den Staaten der alten Welt. Auf das Quadratkilometer in Europa entfallen 2,5 km Eisenbahnen und auf je 10 000 Einwohner 6,6 km Eisenbahnen; in den Vereinigten Staaten dagegen 3,7 km auf das Quadratkilometer und 42,8 km auf je 10 000 Einwohner.

— **Eine Ueberlandreise von Peking nach Deutschland.** Der bisherige Attachée bei der deutschen Gesandtschaft in Peking Leutnant von Teichmann und Logischen hat die Rückreise von dort nach Deutschland auf dem Landwege über Sibirien angetreten. Wie die „Kreuz-Ztg.“ berichtet, verliess er Peking im Februar und reiste zuerst mit der Eisenbahn über Tientsin bis zur Grossen chinesischen Mauer. Von hier aus ritt er über Mukden nach Zizichar. Dann ging es theils im Wagen, theils zu Pferd weiter nach Blagowestschensk. Hierauf fuhr er auf dem Amur und der Schilka im Schlitten weiter und reiste in der Tarantass-Troika über Stretensk nach Irkutsk um den Baikalsee herum. Diese sehr interessante Reise währte 65 Tage. Von Irkutsk aus benutzte Herr von Teichmann die Eisenbahn und gelangte in etwa neun Tagen nach Moskau, von wo er dann direkt nach Berlin reiste. Leutnant von Teichmann ist begeistert von den Eindrücken, die diese interessante Fahrt auf ihn machten. Die Gegend am Amur gehört zu den schönsten auf der Welt. Sie gleicht gewissermaassen den Gestaden des Rheins. Die ganze übrige Fahrt ging fast stets durch unendliche Taigas (Urwälder); Wild war in Massen vorhanden,

aber sehr schwer zu schiessen. Während der ganzen Reise durch die Mandschurei lebten Herr von Teichmann und seine Leute nur von Wild, volle vier Wochen lang, zumeist von Silberfasanen, die in unglaublichen Mengen vorkamen. Das Reisen in Sibirien war sehr gefährlich. Namentlich zur Frühlingszeit macht sich unter den Verbannten besonders stark der Drang zur Flucht bemerkbar. Die Leute sind im allgemeinen gutmüthig; aber Hunger und Elend treiben sie zu Raub und Plünderungen, vor denen nichts schützt. Die Deportation nach Mittelsibirien ist überhaupt eine ernste Gefahr für das ganze Land, während diejenige nach den östlichen Gegenden dieses grossen Reiches bessere Resultate zeitigt. Leutnant von Teichmann ist auch der Ansicht, dass die Zukunft Russlands in Sibirien liegt. Die grosse sibirische Bahn ist noch nicht vollendet, und dürfte auch in vier Jahren noch nicht fertig sein. Die Bahnarbeiten selbst sind zum Theil mangelhaft und flüchtig hergestellt. Aber das ganze grosse Werk ist doch trotzdem nicht weniger staunenerregend.

— **Ein Lokomotivdenkmal** könnte ein Monument genannt werden, welches von der englischen North-Eastern Railway Company auf der Station Darlington errichtet wurde. Dieses eigenartige Denkmal besteht aus einer im Jahre 1837 von den Gebrüdern Kitching für die Stockton und Darlington Eisenbahn gebauten Lokomotive „the Derwent", welche mittelst untergelegter Schienen auf einem kräftigen Piedestal gelagert ist. Nach einer diesbezüglichen Mittheilung des Patent- und technischen Büreaus von Richard Lüders in Görlitz ist der Kessel dieser Maschine ein einfacher Röhrenkessel, welcher von der Stirnseite aus geheizt wurde. Der Kohlentender ist dementsprechend vor der Maschine angebracht, während der Wassertender hinter derselben angeordnet ist. Der „Derwent" ruht auf 6 gekuppelten Rädern von reichlich 1 m Durchmesser. Dieselben sind aus einzelnen gusseisernen Segmenten zusammengesetzt, welche durch hölzerne Keile zusammengehalten werden. Im Jahre 1887 war der „Derwent" der Gegenstand allgemeinen Interesses auf der Bergbauausstellung in Newcastle.

— In der am 23. Mai d. J. unter dem Vorsitze des Regierungsraths Geitel abgehaltenen Sitzung des **Vereins deutscher Maschineningenieure** hielt Ingenieur und Fabrikbesitzer Dopp einen sehr interessanten Vortrag über **Petroleummotoren** mit besonderer Berücksichtigung der neuen Motoren von Diesel und von Dopp. (Der Vortrag erscheint demnächst im Wortlaut in Glaser's „Annalen für Gewerbe und Bauwesen".)

Die grosse Verbreitung, welche in neuerer Zeit der Gasmotor gefunden hat, ist allgemein bekannt. Wo es aber an Gasanstalten fehlt — und dies ist vorläufig und auf lange Zeit hinaus noch in den meisten Orten der Fall — da hat der mit flüssigem Brennstoff betriebene Motor, der Petroleummotor, den Gasmotor zu ersetzen.

Es ist nun Herrn Dopp in weitestgehendem Maasse gelungen, den Petroleummotor in verschiedenen Richtungen — Petroleumverbrauch, Geruchlosigkeit und Sicherheit des Angehens und des Ganges — erfolgreich auszubauen. Er hat eine Zuführung des Petroleums konstruirt, mittelst welcher die Vergasung und die Mischung mit Luft zu einem gleichmässigen und vollkommenen Brenngasgemisch für jede Cylinderladung sicher herbeigeführt wird. Hierdurch wird die bisher übliche Petroleumverschwendung vermieden und zugleich erreicht, dass der Motor nicht durch Russ und sonstige Rückstände der Verbrennungsprodukte verschleimt und verstopft wird.

Gelegentlich der Wanderausstellung der deutschen landwirthschaftlichen Gesellschaft zu Berlin im Jahre 1894 fanden Wettversuche mit etwa 30 Petroleummotoren statt. Dieselben ergaben einen durchschnittlichen Petroleumverbrauch von etwa 0,5 bis 0,7 kg Petroleum für eine Pferdekraftstunde, ein Betrag, der sich bei nicht genügend sorgsamer Wartung im praktischen Betriebe jedoch erheblich höher stellen dürfte; gibt doch das Hüttentaschenbuch in seiner XV. Auflage vom Jahre 1893 als Durchschnittsverbrauch für die Pferdekraftstunde 1 l = 1,25 kg und mehr an.

Auf der Berliner Gewerbeausstellung stellte Herr Dopp 8 Motore aus, davon 4 Petroleummotoren zu 1, 2, 5 und 8 PS, die während ihres 5 monatlichen Betriebes keinerlei Anstände hinsichtlich Geräusches und Geruches ergaben. Die Auspuffgase gingen in die Zweige eines Ahornbaumes, dessen etwa 1 m über dem Auspuffrohre entfernte Blätter ebenso frisch und unbeschädigt blieben, als die der übrigen Ahornbäume.

Die Ingenieure Pütsch und Symoni unterzogen die 4 Petroleummotore eingehenden Versuchen. Hiernach ergab sich bei den Motoren zu 2 und 5 PS der ausserordentlich geringe Petroleumverbrauch von 0,252 kg bezw. 0,250 kg für die Pferdekraftstunde. Die beiden anderen Motoren von 1 und 8 PS, die nach noch nicht gehörig erprobten Modellen in Eile fertig gestellt waren, ergaben einen etwas höheren Petroleumverbrauch. Die Folge dieser günstigen Ergebnisse bestand in einer grossen Anzahl von Bestellungen seitens privater und seitens staatlicher Behörden.

Auf Anregung des königlich preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten angestellte genaue und andauernde Beobachtungen ergaben bei einem 12 pferdigen Dopp'schen Motor einen Verbrauch von 0,197 kg Petroleum für die Pferdekraftstunde bei einer durchschnittlich geleisteten Arbeit von 10 effektiven Pferdekräften.

Die Eisenbahngesetzgebung und nichttechnische Litteratur des Jahres 1898.

Von Amtsrichter **Coermann** in **Mülhausen i. E.**

A. Gesetzgebung.

Das Eisenbahnrecht bildet kein in sich abgeschlossenes Rechtsgebiet, seine gesetzlichen Grundlagen finden sich in vielen Gesetzen zerstreut, nur wenige Bestimmungen befassen sich ausschliesslich mit den Eisenbahnen. Deshalb bietet eine genaue Beachtung aller einschlägigen Vorschriften dadurch häufig besondere Schwierigkeiten, dass sie den betheiligten Kreisen nicht genügend bekannt sind. Ein jährlicher Rückblick auf die Neuerungen des vergangenen Jahres dürfte sich mithin sehr wohl verlohnen.

I. Die technischen Fortschritte im Eisenbahnwesen haben wieder eine Reihe von Aenderungen und Ergänzungen der Betriebsordnung zur Folge gehabt, die am 5. Juli 1898 erlassen und am 1. Oktober in Kraft getreten sind. Sie betreffen die Signale, die Beschaffenheit der Wagen, Geschwindigkeit und Stärke der Züge (§§ 1, 12, 23, 26, 33, 46, 48). Dem entsprechend mussten die Signalordnung, die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen sowie die Bekanntmachung, betreffend die Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen, abgeändert werden; ebenso haben die Bestimmungen über die Befähigung zum Bremser eine Umwandelung erfahren. Auf die Einzelheiten der durchaus klaren Vorschriften braucht hier nicht eingegangen zu werden, ihr Wortlaut ist im Reichsgesetzblatt für 1898 S. 349—356 zu finden.

II. Die Rechtsumwälzungen, welche die Jahreswende bringen wird, sind mit Erlass des Bürgerlichen Gesetzbuches und des Handelsgesetzbuches keineswegs abgeschlossen. Von den im Jahre 1898 erlassenen Ergänzungsvorschriften sind zwei für die Eisenbahnen von Bedeutung.

1. Art. 42 Ziffer III des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch hat den bisherigen zweiten Absatz des Haftpflichtgesetzes § 7 aufgehoben, ein Verfahren, das bereits in der Litteratur zu Beanstandungen Anlass gegeben hat. Vergl. Jäger, Die Umwandlungsklage jetzt und nach 1900; Coermann, Haftpflichtgesetz S. 99 ff. Es handelt sich um die von Seiten der Betriebsunternehmer, insbesondere auch der Bahnverwaltungen, den Verunglückten auf Grund des Haftpflichtgesetzes zu zahlende Unfallrente, die, wenn auch durch rechtskräftiges gerichtliches Urtheil für die Zukunft festgelegt, dennoch bei Veränderung der Verhältnisse, z. B. voller Wiederherstellung des Verletzten, durch ein neues Urtheil wieder aufgehoben werden kann. Es ist dieses eine Ausnahme von der Regel, dass rechtskräftige gerichtliche Urtheile unabänderlich sind. Bei der praktischen Bedeutung dieser Bestimmung musste deren Beseitigung eine Lücke im Recht hervorrufen, die nunmehr durch § 293 a des Abänderungsgesetzes zur Civilprozessordnung vom 17. Mai 1898 mit der früheren Bestimmung wieder ausgefüllt ist. Zur weiteren Klarstellung hat § 231 a—c ebenda noch bestimmt, dass die Feststellungsklage stets für zukünftige Renten und selbst bei unbestrittenem Anspruche erhoben werden kann, wenn die Besorgniss gerechtfertigt erscheint, dass der Schuldner sich der rechtzeitigen Leistung entziehen werde. Die Uebertragung der im übrigen unveränderten sogen. Wandlungsklage aus dem Haftpflichtgesetze in die Civilprozessordnung hat ihren Grund lediglich in deren Ausdehnung auf andere Rentenansprüche.

2. Nachdem im Bürgerlichen Gesetzbuche §§ 980 ff. das Recht an Fundgegenständen in den Räumen der öffentlichen Verkehrsanstalten geregelt ist — vergleiche die bezügliche Abhandlung Jahrgang 1897 S. 183 ff —, hat der Bundesrath auf Grund der ihm in den §§ 982, 983 B. G.-B. übertragenen Befugnisse laut Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 16. Juni 1898 (R.-G.-Bl. S. 912) beschlossen, dass die Bekanntgabe des Fundes durch Anzeige an der Amtsstelle während sechs Wochen zu erfolgen hat. Eine vorzeitige Entfernung des Anschlages soll allerdings ohne rechtliche Bedeutung bleiben, eine dem gerichtlichen Prozessverfahren entnommene, auf der praktischen Er-

wägung beruhende Vorschrift, dass die Maassnahme nicht durch heimliche Zerstörung des Anschlages vereitelt werden soll. Ob daneben noch Veröffentlichungen durch die Presse erfolgen sollen, bleibt dem Ermessen der zuständigen Bahnverwaltung überlassen, die sechs Wochen betragende Anmeldefrist wird bei Bekanntgabe durch die Zeitungen von der letzten Einrückung an gerechnet.

3. Die durch Bundesgesetz vom 2. Juni 1869 eingeführte Pflicht der Reichsbeamten zur Kautionsstellung ist durch Reichsgesetz vom 20. Februar 1898 aufgehoben. Die Rückgabe der Kautionen erfolgt binnen zwei Jahren.

B. Litteratur.

1. Eisenbahnrechtliche Schriften.

I. Das umfangreichste einheitliche Rechtsgebiet des ganzen Eisenbahnrechtes bildet das Frachtrecht; dessen Bearbeitungen sind naturgemäss deshalb auch die zahlreichsten. Sonderdarstellungen bieten allerdings nur:

Klein, H., Ueber die Abweichungen des Frachtrechtes der Eisenbahnen vom sonstigen Frachtrecht hinsichtlich der Haftpflicht, Kolmar i/E., und Wanninger, D., Die Abänderungen des Eisenbahnfrachtrechtes durch das neue Handelsgesetzbuch. Passau. Verlag von Waldbauer.

Nicht minder beachtenswerth sind aber die bezüglichen Abschnitte in den zahlreichen Ausgaben des neuen Handelsgesetzbuches. Letztere lassen sich eintheilen in

1. Textausgaben mit oder ohne kurze Anmerkungen, stets mit Sachregistern:

a) Gareis, Handelsgesetzbuch. Marburg. Verlag von Roth (100 Seiten). 1 ℳ.
b) Litthauer, Handelsgesetzbuch (ohne Seerecht). Berlin. Verlag von Guttentag. 2,50 ℳ.
c) Basch, Handelsgesetzbuch (ohne Seerecht) mit Ergänzungsgesetzen, 5. Aufl. Berlin. Verlag von Müller. 2 ℳ.

Für Amtsstellen, für welche lediglich der Gesetztext genügt, erscheinen die vorstehenden Ausgaben ausreichend.

2. Handausgaben mittleren Umfanges, deren Bemerkungen sowohl den Unterschied gegenüber dem bisherigen Rechte klarlegen als auch das Auslegungsmaterial der Rechtsprechung wiedergeben:

a) Friedberg, Handelsgesetzbuch (mit Seerecht), Wechselordnung und ergänzende Reichsgesetze. Leipzig. Verlag von Veit & Cie. 6 ℳ.
b) Rudorff, Handelsgesetzbuch. Stuttgart. Verlag von Enke. 7 ℳ.
c) Strübe, Handelsgesetzbuch (ohne Seerecht) mit den Ergänzungsgesetzen. Strassburg. Verlag von Singer. 364 S. 4,20 ℳ.
d) Gareis, Handausgabe des Handelsgesetzbuches. München. Verlag von Beck. 4 ℳ.
e) Frankenburger, Handelsgesetzbuch (ohne Seerecht). München. Verlag von Schweitzer. 4 ℳ.

Die in erster Linie für Juristen bestimmten grossen Kommentare von

a) Staub, Handelsgesetzbuch (ohne Seerecht). 6. Aufl. Berlin. Verlag von Heine. 1. Lieferung. S. 1—160. 3 ℳ;
b) Makower, Handelsgesetzbuch mit Kommentar. 12. Aufl. 1. Lieferung. Berlin. Guttentag's Verlag;
c) Düringer-Hachenburg, dasselbe, Mannheim. Verlag von Bensheimer. 1—3 Lieferung (zu 1,50 ℳ.)

werden wohl auch in diesem Jahre noch nicht bis zum Frachtrechte gelangen.

Für Privatbahnen sind hier noch zu erwähnen:

a) Simon, Dr. H. V., Die Bilanzen der Aktiengesellschaften und der Kommanditgesellschaften auf Aktien. 2. Auflage. Berlin. Verlag von Guttentag.
b) Esser, Die Neugestaltung der Aktiengesellschaften nach dem neuen Handelsgesetzbuche. Berlin. Verlag von Springer.
c) Lehmann, Das Recht der Aktiengesellschaften. Bd. I. Berlin. Verlag von Heymann.

Einzelfragen des Frachtrechtes der Eisenbahnen sind in einer Reihe von Abhandlungen erörtert, welche sich in den verschiedensten Zeitschriften zerstreut finden.

1. Das Recht des Handelsgesetzbuches betreffen:

a) Meisel, Das neue Handelsgesetzbuch (Archiv f. prakt. Rechtswissenschaft. 3 F. Bd. 7 Heft 3/4).
b) Das Recht der Eisenbahnen im neuen Handelsgesetzbuche (in den Deutschen Verk.-Bl. 1897 Nr. 51).
c) Strauss, Das interne Eisenbahnfrachtrecht (Allgem. Tarif-Anz. 1898 Nr. 12).
d) Förtsch, F. R., Frachtgeschäft. Beförderung von Gütern und Personen auf Eisenbahnen (Deutsche Juristenztg. 1898 S. 179).
e) Gräf, Das Eisenbahnfrachtrecht des neuen Handelsgesetzbuches (Allgem. Tarif-Anz. 1898 Nr. 11).
f) Garden, Die einstweilige Verwahrung des Frachtgutes durch die Eisenbahnverwaltungen mit dem neuen Handelsgesetzbuche und dem zukünftigen bürgerlichen Rechte (Ztschr. f. Eisenbahnrecht. XV. H. 1).
g) Burchard, Das Speditionsgeschäft des neuen Handelsgesetzbuches (Ztschr. für Eisenbahnrecht. XIV. H. 3).
h) Mayer, Prioritätsobligation und Prioritätsaktie (Jurist. Bl. Jahrg. 27 Nr. 17).
i) Hagen, Ueber die Verantwortlichkeit des Aufsichtsrathes bei der Aktiengesellschaft (Beitr. z. Erl. d. D. Rechtes 6 F. II. H. 2/3).

2. Die Bestimmungen der Verkehrsordnung erläutern:

a) Hertzer, Die juristische Bedeutung der Verkehrsordnung (Nr. 74 Jahrg. 1898 d. Ztg.).
b) Reindl, Kann der Absender eine Kartirung vorschreiben, der zufolge das Gut zwei Mal auf der gleichen Strecke zu befördern ist (ebenda Nr. 76).
c) Reindl, Haftung der Eisenbahn bei Verwendung ungeeigneten Transportmaterials (ebenda Nr. 83).
d) Bach, Aenderungen des § 38 der Verkehrsordnung (ebenda Nr. 62. 63).

3. Mit dem Internationalen Transportrechte befassen sich:

a) Margulies, Entwurf einer nach den Bedürfnissen des praktischen Lebens reformirten Konvention über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr. (Allgem. Tarif-Anz. 1898 Nr. 29 ff.).
b) Margulies, Die Resultate der Revision des Berner Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (ebenda Nr. 40, 42).
c) Muschweck, Entwurf zu einem Reglement für die Behandlung der Entschädigungsforderungen im internationalen Verkehr (Nr. 54 Jahrg. 1898 d. Ztg.).
d) Ueber Zahlungs- und Haftpflicht bezüglich der Frachtgebühren im internationalen Verkehr (Oesterreich. Eis.-Ztg. 1898 Nr. 19).
e) Coermann, Ein internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (Ztschr. f. Eisenb.-R. XV H. 2, 3).

II. Die Ueberleitung vom Frachtrecht zum bürgerlichen Recht gibt die Haftpflicht- und Versicherungsgesetzgebung. Ersteres Rechtsgebiet betreffen:

a) Coermann, Das Reichshaftpflichtgesetz (jetzt und nach 1900). Textausgabe mit Anmerkungen und Sachregister. Berlin. Verlag von Siemenroth & Troschel. 159 S. 1 ℳ.
b) Jäger, Die Umwandlungsklage im deutschen Haftrechte, jetzt und nach 1900. Berlin. Verlag von Heymann. 42 S. 0,80 ℳ.
c) von Salis, Der Haftpflichtanspruch in Gegenwart und Zukunft (Ztschr. d. Berner Jurist.-V. Bd. 33 S. 437).
d) Die Umwandlungsklage im deutschen Haftpflichtrechte (Deutsche Strassen- und Kleinbahn-Ztg. Berlin. 1897 Nr. 43).
e) Hilse, K., Verhältniss zwischen Unfallfürsorge und Haftpflicht (Die Berufsgenossenschaft, XIII Nr. 19).
f) Bartolomäus, Anspruch einer bei einem Eisenbahnunfall verletzten Ehefrau oder ihres Ehemannes gegen die Bahn auf Schadenersatz wegen Aufhebung oder Verminderung ihrer Erwerbsfähigkeit (Posen. Jurist. Monatsschr. 1898. S. 49).

Mit der Versicherungsgesetzgebung befassen sich:

a) Boediker, Die Reichsversicherungsgesetzgebung. Leipzig. Verlag von Duncker & Humblot.
b) von Woedtke, Unfallversicherungsgesetz nebst Ausdehnungsgesetz vom 28. Mai 1885. Textausgabe mit Anmerkungen. 5. Auflage. Berlin. Verlag von Guttentag.
c) von Woedtke, Krankenversicherungsgesetz in der Fassung der Novelle vom 10. April 1892. Textausgabe mit Anmerkungen. 7. Auflage. Berlin. Verlag von Guttentag.
d) Reger, Handausgabe des Krankenversicherungsgesetzes mit den bayerischen Ausführungsbestimmungen. 6. Auflage, bearbeitet von Henle. Ansbach. Verlag von Brügel & Sohn. 496 S. 4,80 ℳ.
e) Hahn, Das Krankenversicherungsgesetz mit den einschlägigen Bestimmungen der anderen Reichsgesetze und den wichtigsten Ausführungsbestimmungen. 2. Auflage. Berlin. Verlag von A. Troschel. 360 S. 6 ℳ.

Zu b und c sind kleine Taschenausgaben, die für die Ausführungsstellen, zu d und e Kommentare, welche den Centralstellen zu empfehlen sind.

f) Appelius, Das Verfahren vor den Alters- und Invaliditätsschiedsgerichten. Köln. Kölner Verlagsanstalt.
g) Hahn, Die Zustimmung des Versicherten zur Krankenhauspflege nach § 7 des Krankenversicherungsgesetzes (Die Arbeiterversorgung. Berlin. XIV, 554).
h) Lass, Neueste Rechtsprechung des Reichsversicherungsamts auf dem Gebiete der Invaliditäts- und Altersversicherung (Preuss. Verw.-Bl. XVIII Nr. 47, XIX, 11, 33).

i) Bornhak, Die Versicherungspflicht der Beamten (Invalid. u. Altersvers. Jahrg. 7 S. 1).
k) Mugdan, Zur Auslegung der §§ 5, 122 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes (Die Arbeiterversorgung, XV, 388).
l) Reichel, Unfall und Invalidität (Arbeiterversorgung, XV, Nr. 14/17).
m) Reindl, Ueber die Unfallversicherungspflicht des auf einen inländischen Betrieb übergehenden ausländischen Bahnpersonals (Nr. 26 Jahrg. 1898 d. Ztg.).
n) Zeller, Das schiedsgerichtliche Verfahren bei Streitigkeiten über Ansprüche aus der Invaliditäts- und Altersversicherung (Ztschr. f. Versicherungsrecht und -Wissenschaft, Bd. IV H. 1).

(Schluss folgt.)

Bücherschau.

— Molitor, Landgerichtsrath, **Das Gesetz, betreffend die Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches in Elsass-Lothringen.** Erste Lieferung. Strassburg 1899. Verlag von R. Trübner. 176 S. 3 ℳ.

Die 230 Artikel des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche haben der Gesetzgebung der Einzelstaaten weitgehende Ergänzungen des neuen Reichsrechtes vorbehalten, ohne welche dieses in der Praxis nicht verwendbar ist. Ihre Bedeutung ist durch die zahlreichen Berichte der Tageslitteratur zur Genüge dargethan. Vor kurzem ist — wohl als erstes — das elsass-lothringische Ausführungsgesetz und mit diesem nahezu gleichzeitig die erste Lieferung eines gründlichen Kommentars zu demselben erschienen, dessen Bearbeitung durch einen der Mitschöpfer des Gesetzes erfolgt.

Als Ergänzung zum Bürgerlichen Gesetzbuche schliesst sich das neue Gesetz der Eintheilung des ersteren an: §§ 1—8 ergänzen den allgemeinen Theil, §§ 9—43 das Recht der Schuldverhältnisse, §§ 44—116 das Sachenrecht, §§ 117—162 das Familienrecht, §§ 163—167 das Erbrecht. Für die Eisenbahnen ist das Gesetz dadurch von besonderer Wichtigkeit, dass es (§ 44 ff.) das gesammte Nachbarrecht (Wasserablauf, Ufer-, Grenz- und Wegerecht, Baubeschränkungen) und u. a. auch die Haftpflicht des Staates für die Dienstverrichtungen seiner Beamten regelt. In den oft verwickelten und ohne Kenntniss der Grundlagen schwer verständlichen Bestimmungen wird sich der Nichtjurist ohne Kommentar nicht leicht zurechtfinden.

Das ganze Werk wird 3 Lieferungen umfassen. Preis 6—7 ℳ.

— In seinem sechsbändigen Werke über den Krieg, das auch in deutscher Uebersetzung erschienen ist (Berlin 1899, Preis 40 ℳ), erörtert der ehemalige Bankier Johann von Bloch auch die Bedeutung der **sibirischen Bahn** und wendet sich gegen die „unklaren Begriffe“, die über dieses Verkehrswerk bestehen. Man hat gesagt, dass mit Beendigung des Baues der gesammten sibirischen Bahnlinie sich die Lage Russlands im Osten nicht nur in politischer, sondern auch in kommerzieller Hinsicht völlig ändern werde, dass alsdann die Entwickelung der russischen Industrie mit schnellen Schritten und in Maassstäben, die sich gar nicht vorhersehen lassen, vor sich gehen werde. Alles dies ist sehr möglich, bezieht sich nach Bloch aber auf eine so entfernte Zukunft, dass für die politischen Kombinationen der Gegenwart kaum damit zu rechnen ist. Man dürfe nicht vergessen, dass der Bau der grossen sibirischen Eisenbahn hauptsächlich im Interesse der inneren Entwickelung Sibiriens und zur Gewinnung des europäischen Transits für diesen Weg unternommen wurde, aber nicht infolge der Bedürfnisse der russischen Industrie in der Gegenwart und der nächsten Zukunft. Die Eröffnung der chinesischen Märkte für die Industrie und den Handel Russlands ist eine solche Perspektive, dass man sich von ihr einstweilen nur einen ziemlich unklaren Begriff machen kann.

Man kann allerdings bestimmt erwarten, sagt Bloch, dass der Bau der sibirischen Eisenbahn zur Verstärkung der russischen Handelsthätigkeit in China führen wird, aber Illusionen soll man sich in dieser Hinsicht nicht hingeben. Ehe nicht die russische Küste des japanischen und ocholskischen Meeres besiedelt ist, wird der Transittransport und selbst der für die russischen Gebiete bestimmte Transport keinen bedeutenden Umfang annehmen. Mit dem Eisenbahntransport der russischen Waaren nach dem äussersten Osten wird der billige Seetransport konkurriren, da z. B. der Waarentransport von Odessa nach Hangkoi nicht theurer als 40 Kop. pro Pud ist. Was den Hauptartikel der chinesischen Ausfuhr, den Thee, betrifft, so liegen die Dinge so: der Seetransport des Thees von Hangkoi nach Odessa und von da per Eisenbahn über Nishni nach Moskau kommt zu stehen durchschnittlich von Hangkoi nach Odessa auf 50 Kop. Metall = 75 Kop. Kredit, von Odessa nach Moskau auf 50 Kop. Metall = 50 Kop. Kredit, insgesammt 1 R. 25 Kop. Kredit.

Bei der Zustellung auf der sibirischen Eisenbahn wird eine regelmässige Dampfschiffverbindung zwischen Hangkoi und Wladiwostok oder einem anderen Hafen, zu welchem die Bahn führen wird, einzurichten und sodann die Fracht etwa 9 000 Werst mit der Eisenbahn zu transportiren sein. Wenn man auch einen sehr niedrigen Tarif zu Grunde legt, so wird dieser Weg doch theurer sein als der Seeweg. Eisen auf einem Schienenweg von über 10 000 Werst nach China führen zu wollen, während in Russland selbst das Volk an den einfachsten Eisenfabrikaten Mangel leide, erachtet Bloch als ein sehr schlechtes Argument für den Bau der sibirischen Bahn. Auch russische Baumwoll- und Wollfabrikate könnten auf dem chinesischen Markt nur dann konkurriren, wenn auf die betreffenden chinesischen Gebiete, die unter russischen Einfluss gerathen sind, der russische Zolltarif ausgedehnt werde. Nur Seide und Thee würden mit der sibirischen Bahn von China nach Europa befördert werden können, aber nur sehr kleine Einnahmen gewähren. So kommt Bloch zu dem Schluss, dass die Transitbedeutung der sibirischen Eisenbahn nicht gross sein könne.

Ob die hier gegebenen Ausführungen allenthalben zutreffend sind, erscheint uns einigermaassen zweifelhaft; vielleicht werden die Thatsachen zeigen, dass hier die Bedeutung der sibirischen Bahn unterschätzt wurde. Qui vivra verra.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung neuer Strecken.

Nach einer Mittheilung der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg i/Pr. wird die Theilstrecke Landsberg i/Ostpr.-Heilsberg der Nebenbahn Zinten - Rothfliess nicht am 1. Juli d. J. (vergl. die betreffende Angabe in Nr. 38 Seite 676 d. Ztg.), sondern voraussichtlich erst am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Eröffnung von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld. Am 15. Juni d. J. wird die zwischen den Stationen Benrath und Düsseldorf (Hauptbahnhof) gelegene Station Düsseldorf-

Reisholz für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen eröffnet werden.

Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Theilstrecke Küküllöszög-Banyha der Kis-Küküllövölgyer Lokalbahn gelegene Verladestation Sövényfalva ist am 15. April d. J. für den Gesammtverkehr (lebende Thiere ausgenommen) eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Strecke Amstetten-Linz gelegene Station Mauer-Oehling, welche bisher nur für den Güter- und beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, ist am 1. Juni d. J. für den unbeschränkten Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Juni d. J. wird die zwischen den Stationen Benrath und Düsseldorf (Hauptbahnhof) gelegene Station Düsseldorf-Reisholz für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen eröffnet.

An dem genannten Tage treten die in den Gütertarifen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze der Station Düsseldorf-Reisholz in Kraft. Soweit in die Gütertarife für den Gruppenverkehr und die Gruppenwechselverkehre, sowie für den Verkehr mit den oldenburgischen Staatsbahnen Entfernungen noch nicht aufgenommen sind, werden der Frachtberechnung bis auf weiteres die um 3 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Benrath oder die um 8 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Düsseldorf-Derendorf zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigste Gesammtentfernung ergibt.

Die Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr der Station Düsseldorf-Reisholz sind in der vom 1. Juni d. J. ab gültigen Preistafel für den Staatsbahntarif unter Abschnitt V und VI enthalten.

Folgende Personenzüge werden von dem genannten Tage ab daselbst halten:

a) Richtung Köln H. B.-Duisburg.

Psz. 201 an 6.40 ab 6.41 Vorm.
„ 213 „ 8.42 „ 8.43 „
„ 215 „ 12.23 „ 12.24 Nachm.
„ 219 „ 7.22 „ 7.23 „
„ 217 „ 7.29 „ 7.30 „

Nur Sonntags:

Psz. 713 a an 4.32 ab 4.33 Nachm.

b) Richtung Duisburg-Köln H. B.

Psz. 444 an 5.19 ab 5.20 Vorm.
„ 206 „ 8.24 „ 8.25 „
„ 212 „ 1.34 „ 1.35 Nachm.
„ 218 „ 6.27 „ 6.28 „
„ 216 „ 9.16 „ 9.17 „
„ 202 „ 11.22 „ 11.23 „

Nur Sonntags:

Psz. 210 a an 3.44 ab 3.45 Nachm.

Elberfeld, den 2. Juni 1899. (1529)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1899 ab treten im Privatbahn-Staatsbahn-Thierverkehr direkte Entfernungen zwischen den Stationen Alt-Banzin und Hohenfelde i. Pm. der Altdamm-Kolberger Eisenbahn einerseits und den Stationen Berlin Ostbhf., Berlin Stett. Bhf., Rummelsburg Rangirbhf., Rummelsburg (Viehstation), Städtischer Centralviehhof, Berlin des Bezirks Berlin sowie Altdamm, Gr.-Christinenberg und Stettin Centralgüterbahnhof des Bezirks Stettin andererseits in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Mai 1899. (1530)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Verkehr mit Oesterreich. Tarifheft 4.

Die auf Seite 82 des Nachtrags II vom 1. Juni 1899 aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs b (Kleie usw.) haben auch für Ausnahmetarif c (Oelkuchen usw.) Anwendung zu finden.

Dresden, den 3. Juni 1899. (1531)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-norddeutscher Kohlenverkehr. Tarif vom 1. November 1896.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. an wird die Station Löwen des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz in den Kohlenverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der direkten Frachtsätze geben die betheiligten Stationen und unser Verkehrsbüreau — Wienerstrasse 4 — Auskunft.

Dresden, am 5. Juni 1899. (1532)
Königliche Generaldirektion,
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-hessischer Gütertarif. (Gruppe IV/VI.)

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Emden des Direktionsbezirks Münster als Empfangsstation in den Seehafenausnahmetarif E 1 (Schiffsbaueisen nach Seehafenstationen) aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion auf Anfordern weitere Auskunft.

Cassel, den 31. Mai 1899. (1533)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. ist ein neues Heft I der bayerisch-schweizerischen Gütertarife erschienen, welches auch Frachtsätze für Würzburg badische Staatsbahn enthält, für deren Anwendung die Leitungsvorschriften zum südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheft II A maassgebend sind.

Die seitherigen Frachtsätze des südwestdeutsch-schweizerischen Tarifhefts II A treten mit dem 1. Juni l. J. ausser Kraft, mit Ausnahme der auf Seite 4 des V. Nachtrags zu diesem Tarifheft vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 12 (Getreide) Würzburg-Wald, welche einstweilen noch bestehen bleiben.

Karlsruhe, den 2. Juni 1899. (1534)
Namens der Verbandsverwaltungen:
grossh. Generaldirektion der badischen
Staatseisenbahnen.

Schiffsbaueisentarif für binnenländische Werften.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. an wird die Station Barby (Direktionsbezirk Magdeburg) als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Werften einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Magdeburg, den 2. Juni 1899. (1535)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1899 ab haben die Ausnahmetarife 4 a für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, 4 b für Mergel zum Düngen und 5 für Wegebaumaterialien im hanseatisch-ostdeutschen Güterverkehr auch Geltung für den Versand nach Stationen der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn.

Berlin, den 31. Mai 1899. (1536)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. ab finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs T für Holzstoff und Holzzellstoff zur Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern auch auf die Artikel „Strohstoff und Strohzellstoff“ Anwendung.

Hannover, den 3. Juni 1899. (1537)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2.

Vom 7. Juni d. J. an werden für Stückgut-Sendungen (Eil- und Frachtgut) zwischen Greiz einerseits und Fürth Staatsbahnhof, München (Central-, Ost-, Rangir- und Südbahnhof) sowie Nürnberg (Central- und Ostbahnhof) andererseits besondere Frachtsätze angewendet, wenn in den Fracht-

briefen die Abfertigung über Hof beantragt ist.
Ueber diese Frachtsätze ertheilen die vorgenannten Stationen Auskunft.
Dresden, im Juni 1899. (1538)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badische Staatseisenbahnen.
Mit Wirksamkeit vom 15. Juni l. J. wird die Beschränkung des Ausnahmetarifes 1b auf europäisches Stammholz im badischen Lokalgütertarif aufgehoben und es werden die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs für sämmtliches unter die Ziffer 1 der Position Holz des Spezialtarifes II fallende Stammholz, also auch auf aussereuropäisches Stammholz, soweit es zu den Hölzern des Spezialtarifes II gehört, angewendet.
Karlsruhe, den 31. Mai 1899. (1539)
Grossh. Generaldirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im nordostdeutsch - sächsischen Thiertarif direkte Frachtsätze zwischen Hoch=Stüblau und Techlipp, Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig einerseits und den Stationen der sächsischen Staatsbahnen: Dresden=Altstadt, Dresden=Friedrichstadt, Dresden=Neustadt (Leipz. und schles. Bhf.) andererseits in Kraft, welche bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren sind.
Bromberg, den 31. Mai 1899. (1540)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 5. Juni d. J. kommen zwischen der Station Gross=Wartenberg der Breslau-Warschauer Eisenbahn einerseits und den Stationen Domanin, Pluder, Rosenberg O/S. und Sandowitz des Direktionsbezirks Posen bezw. Kattowitz andererseits direkte Ausnahmefrachtsätze für Holz des Spezialtarifes II zur Einführung.

Ferner werden mit gleichem Zeitpunkte direkte Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife, soweit letztere im Verkehr mit der Altdamm-Kolberger Eisenbahn Gültigkeit haben, zwischen der Station Ottmuthweiche des Direktionsbezirks Kattowitz und den Stationen der Altdamm-Kolberger Eisenbahn eingeführt.
Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.
Stettin, den 29. Mai 1899. (1541)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppen I, II/V).
Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1899 wird die Station Woltersdorf bei Luckenwalde als Versandstation in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb des ostdeutsch-mitteldeutschen Gütertarifes aufgenommen.
Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Magdeburg, den 31. Mai 1899. (1542)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag IV zum Ausfuhrtarif für die Beförderung von Getreide usw. nach Niederland in Kraft. Durch denselben werden die Stationen Duiven, Elst, Oosterbeek und Westervoort der holländischen Eisenbahn und der niederländischen Staatsbahn, Lichtenvoorde der holländischen Eisenbahn, Made und Drimmelen, Valkenburg und Zeist = Driebergen der niederländischen Staatsbahn aufgenommen. Die Frachtsätze für die Station Dresden=Neustadt (schles. Bhf.) sind aufgehoben. Der Nachtrag enthält ferner Ergänzungen und Berichtigungen.
Elberfeld, den 31. Mai 1899. (1543)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.
Fahrplanmässige Güterexpeditionen auf der gesammten Donaustrecke Regensburg-Passau-Galaz.
Im Interesse einer prompten Güterbeförderung ab allen Donaustationen wird die Abfertigung der gewöhnlichen Frachtgüter
ab Regensburg-Passau-Linz-Wien-Budapest etc.
nach allen Donau-, Theiss-, Save-, Drau- etc. Stationen und umgekehrt fahrplanmässig vorgenommen, so dass die Reisedauer auf das geringste Zeitmaass reduzirt erscheint.
Exemplare dieses Güterfahrplanes werden auf Verlangen gratis und franko versendet.
Ab Regensburg-Passau findet die Abfertigung der Güterschleppe jeden dritten Tag statt. Ab Passau ist ausserdem tägliche Abfertigung mit Eildampfern vorhanden. Desgleichen ab Linz und Wien nach Budapest, Mohács etc., und ab Budapest dreimal wöchentlich bis Galaz.
Der Güterverkehr zwischen Wien und Budapest findet täglich in beiden Richtungen statt.
Ferner finden wöchentlich mehrfache Expeditionen nach serbischen, bulgarischen und rumänischen Stationen, nach Odessa und Levantehäfen statt.
Die Reisedauer der Güterschleppe während der Sommermonate beträgt:

von		nach	
von Regensburg	nach	Passau . . .	1 Tag
„ Passau	„	Linz	1 „
„ Linz	„	Wien . . .	1—2 Tage
„ Wien	„	Budapest . .	1 Tag
„ Budapest	„	Semlin . . .	2—3 Tage
„ „	„	T.-Severin .	3—4 „
„ T.=Severin	„	Galaz . . .	5—6 „ etc.

Die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft bietet allein auf der gesammten Donaustrecke regelmässige, während der ganzen Schifffahrtssaison ununterbrochene Verfrachtungsgelegenheit für Güter aller Art, zu billigen Thalfrachttarifen.
Wegen Frachtübernahmen, Auskünften aller Art, wende man sich an die gefertigte Direktion.
Wien, 1. Juni 1899. (1544)
Die Direktion.

Elbeumschlagsverkehr.
Für Baumwolle, rohe, und Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarn und Twisten, letztere ungepresst, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach= Landungsplatz nach Dusnik	80 ₰
Von Aussig=Landungsplatz nach Dusnik	75 ₰
Von Schönpriesen=Umschlag nach Dusnik	75 ₰
Von Dresden=Elbkai nach Dusnik	116 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.
Wien, den 2. Juni 1899. (1545)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Zinsenzahlung.
Die am 1. Juli 1899 fällig werdenden Zinsscheine der 4,5 % Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.) werden
vom 24. Juni d. J. ab bei der königlichen Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg und
vom 1. bis 31. Juli d. J. bei dem Bankhause Lehmann, Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst
eingelöst.
Magdeburg, den 31. Mai 1899. (1546)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verdingungen.

Verdingung
der Lieferung von:
A. 545 000 kg präparirten Holzkohlen zum Heizen der Personenwagen für die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/Westf.
B. 1 370 000 Stück losen Torf,
75 000 kg Torfmull,
100 Raummeter Buchenbrennholz für den Direktionsbezirk Hannover.
Die Lieferung obiger Materialien ist in der Zeit vom 1. Juli 1899 bis Ende März 1900 im Bedarfsfalle bis 1. Juli 1900 in Theillieferungen nach Maassgabe des Bedarfs auszuführen.
Eröffnung der Angebote
Donnerstag, den 15. Juni 1899
zu A. Vormittags 10 Uhr,
„ B. Vormittags 10½ Uhr
im Rechnungsbüreau, Abthl. M, Erdgeschoss Zimmer 20, Joachimstrasse 8 A I, hierselbst.
Zuschlagsfrist bis zum 8. Juli 1899.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt für die Materialien zu A. und B. gegen vorherige postfreie Einsendung von je 50 ₰ **(nicht in Briefmarken)** von unserem Rechnungsbüreau, Abthl. M, ErdgeschossZimmer 12, Joachimstrasse 8 A I hierselbst, abgegeben.

Die abzuschliessenden Verträge bleiben vom Lieferungsstempel frei, sind aber mit dem allgemeinen Vertragsstempel zu versteuern.

Hannover, den 1. Juni 1899. (1547)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Für den Bau der Theilstrecke I Löwenhagen-Friedland der Neubaulinie Löwenhagen-Gerdauen soll die Lieferung von 431 800 kg (= 2 540 Normalfässer) besten, langsam bindenden Portlandcement in Fässern oder Säcken öffentlich vergeben werden. Die Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt, Nr. 55 a Zimmer 131 zur Einsicht aus. Verdingungshefte werden von dem Centralbüreau hierselbst für 1,10 ℳ für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Lieferung von Portlandcement der Theilstrecke I der Neubaulinie Löwenhagen-Gerdauen" bis spätestens zum Termin, den 10. Juni d. J., Vorm. 10 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Königsberg, den 19. Mai 1899. (1548)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bau der Eisenbahn Schönsee-Strasburg i/Wpr.

Anlieferung von innen und aussen glasirten Thon- bezw. Cement- oder Monierröhren.

Zur Herstellung von Seitendurchlässen ist die Anlieferung von

40 lfd. m Thon- bezw. Cement- oder Monierröhren i. L. 0,30 m weit,
654 „ desgleichen Röhren i. L. 0,40 m weit,
102 „ desgleichen Röhren i. L. 0,50 m weit,
32 „ desgleichen Röhren i. L. 0,60 m weit

zu vergeben.

Termin am 12. Juni 1899, Vormittags 10 Uhr.

Die Verdingungsunterlagen liegen bei uns (Zimmer 165) zur Einsicht aus.

Das vorgeschriebene Angebotsheft kann gegen Erlegung von 0,50 ℳ von dem Vorstande unseres Centralbüreaus bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 10 Tage.

Bromberg, im Mai 1899. (1549)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Ausführung sämmtlicher Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung:
a) des Empfangsgebäudes und Güterschuppens,
b) des Abort- und Stallgebäudes

auf Haltestelle Alme der Neubaustrecke Brilon-Geseke. Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 17. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, im diesseitigen Dienstgebäude.

Verdingungsunterlagen etc. liegen hierselbst und beim Lokalbaubeamten in Alme zur Einsicht aus und können gegen vorherige Einsendung von 2,50 ℳ (in baar) von uns bezogen werden.

Brilon, den 29. Mai 1899. (1550)
Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

Bau der Eisenbahn Schönsee-Strasburg i/Wpr.

Lieferung von gusseisernen Muffenröhren.

Zur Herstellung von Durchlässen ist die Lieferung von

4 lfd. m gusseisernen Muffenröhren in Lichtweite von 0,30 m,
412,70 „ „ gusseisernen Muffenröhren in Lichtweite von 0,50 m,
285,40 „ „ gusseisernen Muffenröhren in Lichtweite von 0,60 m

zu vergeben.

Termin am 12. Juni, Vormittags 11 Uhr.

Die Verdingungsunterlagen liegen bei uns (Zimmer 165) zur Einsicht aus. Das vorgeschriebene Angebotsheft kann gegen Erlegung von 0,50 ℳ von dem Vorstande unseres Centralbüreaus bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 14 Tage.

Bromberg, im Mai 1899. (1551)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Verdingung.

Für die Herstellung eines bedeckten Ganges nach dem Personentunnel und zweier Bahnsteigüberdachungen auf Bahnhof Tilsit soll die Lieferung und Aufstellung des Eisenwerks 45,6 t Gusseisen und 9 t Flusseisen öffentlich vergeben werden. Die verschlossenen und mit der Aufschrift

„Anerbieten für die Bahnsteigüberdachungen und den bedeckten Gang"

versehene Anerbietungen sind bis zum Eröffnungstermin, den 20. Juni, Vormittags $10^{1}/_{2}$ Uhr in meinem Büreau einzureichen. Daselbst können die Vertragsbedingungen und Zeichnungen eingesehen oder gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ von da bezogen werden.

Tilsit, den 28. Mai 1899. (1552)
Vorstand der Betriebsinspektion 2.

Die Lieferung von 20 000 cbm gesiebtem Kies für den Ausbau der an den schlesischen Bahnhof in Berlin angrenzenden Strecken der schlesischen Bahn und der Ostbahn sowie für den viergleisigen Ausbau bis Erkner soll öffentlich vergeben werden. Angebote sind bis Dienstag, den 13. Juni 1899, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit Aufschrift „Kiesangebot für Neubauzwecke" versehen an uns, Berlin W. Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348 einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau Zimmer 416 einzusehen, beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist: 2 Wochen.

Berlin, den 30. Mai 1899. (1553)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Centesimalbrückenwaagen.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von 6 Stück Centesimalwaagen von 30 000 bezw. 40 000 kg Tragfähigkeit und 7,5 m Brückenlänge mit Wiegehäuschen und mit allem Zubehör ausschl. der Erd- und Mauerarbeiten für die Bahnhöfe Kray S., Kettwig, Hösel, Blankenstein, Herbede und Volmarstein soll vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen nebst Gebotbogen können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Freimarken) von der unterzeichneten Inspektion Essen a. d. R., Bachstrasse 30 bezogen werden.

Angebote sind mit Benutzung des Angebotbogens und unter Beifügung der zur Beurtheilung der Konstruktion erforderlichen Zeichnungen und Beschreibungen versiegelt mit entsprechender Aufschrift post- und bestellgeldfrei bis zum Eröffnungstermine am 24. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, hierher einzusenden.

Zuschlagsfrist bis 14. Juli.

Essen, den 2. Juni 1899. (1554)
Königliche Eisenbahn-Maschineninspektion 2.

Verdingung.

Die Lieferung von 170 Stück eichenen Brückenbalken und 200 qm 8 cm dicken eichenen Brückenbohlen soll im ganzen, oder in kleinere Partien getrennt, vergeben werden.

Lieferfrist nach Vereinbarung; für die Balken bis spätestens 10. August.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 20. d. Mts., Vormittags 12 Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 30. d. Mts., Abends 6 Uhr einschliessl. Vertragsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 1 ℳ (nicht in Briefmarken) von hier zu beziehen.

Wesel, den 2. Juni 1899. (1555)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

Der Bau von 68 Arbeiter-Miethswohnungen nebst Nebenanlagen bei den Bahnhöfen Bredelar, Marburg, Eichenberg, Göttingen und St. Andreasberg soll einschliesslich Materiallieferung, entweder zusammen in einem Loose oder nach den vorgenannten Orten getrennt vergeben werden.

Verdingungstermin Sonnabend, den 24. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, im technischen Büreau, Schomburgstrasse 9, von wo auch die Verdingshefte zum Betrage von je 2 ℳ und bestellgeldfrei zu beziehen sind. Bei Anforderung der Verdingshefte ist anzugeben, für welche Orte dieselben gewünscht werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Cassel, den 1. Juni 1899. (1556)
Königliche Eisenbahndirektion.

Anfertigung und Lieferung von 31 Stück Eisenbahnfahrrädern soll vergeben werden.

Angebotsheft liegt in unserem technischen Büreau zur Einsichtnahme aus, kann auch gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ in Baar von da bezogen werden. Angebote sind bis zum 24. Juni d. J., Vormittags 9 Uhr, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 2. Juni 1899. (1557)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Offene Stellen.

Ein mit dem Tarif- und Abrechnungswesen durchaus vertrauter Beamter wird gesucht.

Meldungen sind zu richten an die Direktion der Schmalspurbahnen des Landkreises Bielefeld in Bielefeld. (1558)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 43. | 10. Juni 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 11 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Selbstthätiges oder nichtselbstthätiges Eisenbahnsignalwesen?

Das Eisenbahnsignalwesen hat sich aus dem Bestreben herausgebildet, den Zugverkehr, der allmählich zum Weltverkehr geworden ist, in möglichst vollkommener Weise zu sichern. Zur Erreichung dieses Zweckes hat jedes Land, das von einem Schienennetz umsponnen ist, sein eigenes Signalwesen geschaffen. Der Grundgedanke sowie die Grundzüge sind überall dieselben, die Signaleinrichtungen weisen aber doch erhebliche Verschiedenheiten auf.

Vergleicht man die Einrichtungen verschiedener Länder, welcher Art sie auch sein und welchem Zweck sie auch dienen mögen, miteinander, so wird man finden, dass ihnen mehr oder weniger der Stempel des Volkscharakters, der wirthschaftlichen und sozialen Verhältnisse ihres Landes aufgedrückt ist. So hat z. B. der Amerikaner, der bei allen an ihn herantretenden Fragen die wirthschaftliche Seite in den Vordergrund rückt, der self-made man, der sich nach Möglichkeit unabhängig von fremder Hilfe stellt, zur Ersparniss an Personal der hohen Löhne wegen selbstthätige Signale erfunden, die auf den amerikanischen Eisenbahnen immer mehr Eingang finden. Die Amerikaner haben zuerst den Gedanken der Selbstthätigkeit im Eisenbahnsignalwesen dauernd für ihren Betrieb verwirklicht und schreiten auf diesem Wege mit der ihnen eigenen Energie und Ausdauer weiter, weil sie ihn für ihre Verhältnisse als den zweckmässigsten zur Erreichung grösstmöglicher Sicherung für den Zugverkehr erkannt haben. In Deutschland sind die Lohnverhältnisse günstiger, die Arbeitskräfte billiger und das Arbeiter- und Beamtenpersonal verlässlicher, da dem deutschen Volkscharakter ein hohes Maass von Gewissenhaftigkeit eigen ist. Es wird in Deutschland daher noch da Menschenkraft verwendet, wo andere Länder sie bereits durch Maschinenarbeit ersetzt haben. Das ist z. B. auch bei den Signaleinrichtungen der Fall. Diese sind nicht selbstthätig, die Signale werden von Hand bedient. Selbstthätige Signalanordnungen haben bei uns im Betriebe bisher keinen Eingang gefunden. Ob wir Veranlassung haben, denselben Weg einzuschlagen wie die Amerikaner und die Selbstthätigkeit im Eisenbahnsignalwesen als Grundsatz anzuerkennen, was die Anhänger selbstthätiger Signalanlagen gewissermaassen als selbstverständlich hinstellen, ist eine Frage, die wohl einer Erörterung werth erscheint.

Als Vortheile eines selbstthätigen Signalwesens gegenüber einem nichtselbstthätigen werden bezeichnet in wirthschaftlicher Hinsicht Personalersparniss, in betriebstechnischer Hinsicht die Ausschaltung menschlicher Thätigkeit, die unverlässlich sei.

Beim Vergleich unseres Signalwesens in betriebstechnischer Hinsicht mit einer selbstthätigen Signalanordnung kommt es weniger auf die Ursache eines in der Signaleinrichtung sich zeigenden Fehlers an, als auf die Häufigkeit seines Vorkommens. Ob z. B. die falsche Stellung eines Signals in dem einen Fall auf den Irrthum eines Wärters, in dem anderen Fall auf einen Apparatmangel zurückgeführt wird, ist für den Vergleich ganz gleichgültig. Gefragt wird nur: wie oft tritt der Fehler bei dem einen System, wie oft bei dem anderen auf. Zur Beurtheilung, welcher der beiden vorerwähnten Arten von Signaleinrichtungen in betriebstechnischer Hinsicht der Vorzug zu geben ist, wird daher zunächst die Frage zu erörtern sein, ob die selbstthätigen Signaleinrichtungen weniger Fehlerquellen aufweisen, als die nichtselbstthätigen, ob also auch weniger Fehler zu erwarten sind.

Fehlerquellen in unserem nichtselbstthätigen Signalwesen entspringen aus der Unverlässlichkeit der menschlichen Thätigkeit und sind zu finden in den Signaleinrichtungen und Apparaten. Die Unverlässlichkeit menschlicher Thätigkeit äussert

sich einerseits in Irrthümern, die verschiedene Ursache haben können, andererseits in unbedachter, leichtsinniger oder verbotener Handlungsweise. Fehler in den Signaleinrichtungen und falsche Signalstellungen, die hierin ihre Ursache haben, kommen bei einer selbstthätigen Signalanordnung in Wegfall. Dafür treten aber neue Fehlerquellen auf, die in den, die menschliche Thätigkeit ersetzenden Apparaten verborgen sind. An Stelle der Menschenkraft und Menschenarbeit tritt die Dynamomaschine und der Elektromotor, als Verbindungsglied dient die Leitung. Fehlerhafter Gang der Maschinen und Apparate, mit der Zeit auftretende und durch längeren Gebrauch hervorgerufene Mängel an diesen Apparaten, in den Zuleitungen, sowie in allen jenen zahlreichen Konstruktionen, deren das Signalwesen zur Erreichung der Selbstthätigkeit bedarf, rufen Fehler in der Signaleinrichtung bezw. fehlerhafte Signale hervor. Mit der Ausschaltung der menschlichen Thätigkeit versiegt zwar die eine, auf menschliche Schwächen zurückzuführende Fehlerquelle, es öffnet sich aber gleichzeitig eine neue, wenn auch anderer Art, so doch nicht minder gefährliche als die aus menschlichen Irrthümern entspringende.

Das Mittel zur Selbstthätigkeit ist die Elektrizität. Zur Zeichensprache im Telegraphenbetriebe und zur Auftragertheilung auf dem Gebiete des Signalwesens wird sie allgemein verwandt. Als vollkommen zuverlässig hat sie sich aber nicht erwiesen. Dringt sie nun alleinherrschend in das Gebiet des Signalwesens ein, was bei Einführung einer elektrisch-selbstthätigen Signalanordnung der Fall sein würde, wird sie nicht nur als Mittel zur Zeichensprache, sondern auch als Kraftübertragungsmittel zum Stellen von Weichen und Signalen verwandt, wird also auch die bisher durch Menschenkraft verrichtete Arbeit des Signaldienstes durch sie geleistet, so muss mit allen Mängeln dieses elektrischen Gesammtapparates und den hieraus hervorgehenden Irrthümern und Fehlern in derselben Weise gerechnet werden, wie bei Mitwirkung des Menschen mit den menschlichen Schwächen. Nicht nur der Mensch verliert durch äussere, auf seine Sinnesorgane wirkende und diese schwächende Einflüsse an Zuverlässigkeit, auch der Apparat leidet unter der Einwirkung aussergewöhnlicher Einflüsse (Witterungseinflüsse) und kann in seinem ordnungsmässigen Gange gestört werden. Der Unverlässlichkeit der menschlichen Thätigkeit in unserem Signalwesen sind daher die Mängel der die Menschenkraft ersetzenden zahlreichen Apparate und Konstruktionen, deren die selbstthätige Signalanordnung bedarf, gegenüber zu stellen.

Man kann die Selbstthätigkeit im Eisenbahnsignalwesen nicht lediglich vom theoretischen Standpunkt aus betrachten, man kann beim Vergleich selbstthätiger mit nichtselbstthätigen Signaleinrichtungen nicht einseitig die Unverlässlichkeit menschlicher Thätigkeit gegen letztere geltend machen und ebenso einseitig die Fehlerquellen selbstthätiger Apparate ausser Acht lassen, indem man Bedenken gegen die verlässliche Wirkung der letzteren für unbegründet erklärt, sonst gelangt man zu einer einseitigen Auffassung, die den Thatsachen nicht entspricht und zu einer Ueberschätzung des praktischen Werthes der Selbstthätigkeit im Eisenbahnsignalwesen führt. Einrichtungen z. B. wo einerseits die Züge die Signalstellungen bewirken, andererseits die Haltstellungen der Signale die Züge selbstthätig zum Stillstand bringen, wo die Thätigkeit der Signalwärter und Lokomotivführer ausgeschaltet wird, die Züge beim Eintritt einer Gefahr sofort zum Stillstand gebracht werden ohne Zeitverlust, der bei menschlicher Thätigkeit vom Entschluss zur That bis zur Ausführung verstreicht, Einrichtungen endlich, wo sogar das sichtbare Signal beseitigt wird, da für die selbstthätig haltende Lokomotive ein solches nicht erforderlich ist, gehören zum Theil noch in das Gebiet rein theoretischer Betrachtungen, für welche die Elektrotechnik und die Elektrizität als Kraftübertragungsmittel ein Gebiet erschlossen hat, das keine Grenzen kennt, auf dem es keine Unmöglichkeit mehr gibt, wo jede auch nur denkbare Bedingung für die Sicherung des Zugverkehres erfüllbar erscheint. Nicht jede theoretisch lösbare Aufgabe lässt sich aber in die Wirklichkeit übertragen, weil die Anlage um so verwickelter wird, je schwieriger die zu lösende Aufgabe gewesen ist. Bisher haben die Amerikaner nur die erste der erwähnten Einrichtungen erprobt und dauernd im Betriebe verwendet, mit der Einführung selbstthätiger Signale und Blocksignale aber keineswegs die mehrfach aufgestellte Behauptung erwiesen, dass Täuschungen und Fehler beim selbstthätigen Signal seltener eintreten werden als bei der nichtselbstthätigen Signaleinrichtung. So sollen bei den nach Hall's Patent ausgeführten selbstthätigen Blocksignalen, die als Kraftübertragungsmittel vom Radtaster zum Signal und zum Betriebe des letzteren ausschliesslich die Elektrizität verwenden, nach den Angaben der Aufsichtsorgane falsche Fahrtstellungen überhaupt nicht, falsche Haltstellungen durchschnittlich einmal in zwei Jahren vorkommen. Dies günstige Ergebniss ist aber mit den erst neuerdings von der Hall-Signal-Company vorgenommenen Aenderungen ihrer Signale in solche, wie sie die neueste Blocksignalanlage der Illinois-Centralbahn aufweist, nicht recht in Einklang zu bringen. Signale, die niemals falsche Fahrtstellungen zeigen und falsche Haltstellungen nur einmal in zwei Jahren aufzuweisen haben, ändert man nicht ohne zwingende Gründe. Die älteren Hall'schen Signale scheinen demnach doch nicht so tadellos gewesen zu sein, wie man anfangs glaubte.

Die amerikanischen Ingenieure erklären alle nichtselbstthätigen Signaleinrichtungen für unvollkommen, weil die menschliche Thätigkeit unverlässlich sei und im günstigsten Fall, wenn umfangreiche Sicherungsanlagen jede Gefahr ausschliessen, immer noch Zugverspätungen als Folge von Fehlern und Signalversäumnissen der Beamten bestehen bleiben. Es muss zugegeben werden, dass dieser Mangel den nichtselbstthätigen Signaleinrichtungen anhaftet. Dieselben Gründe aber, die von amerikanischer Seite gegen die nichtselbstthätigen Signaleinrichtungen geltend gemacht werden, finden auch auf die selbstthätigen Anwendung, wenn man statt der menschlichen Schwächen die Mängel derjenigen Anlagen in Betracht zieht, welche die Menschenarbeit ersetzen sollen. Solche Mängel weisen auch die *neuesten* selbstthätigen Blocksignale der bereits erwähnten Illinois-Centralbahn auf.

Die einzelnen Blockabschnitte sind mit Orts- und Fernsignalen versehen. Erstere decken den vorliegenden Blockabschnitt, letztere zeigen durch Fahrt- bezw. Haltstellung an, ob der zweitvorliegende Blockabschnitt frei oder besetzt ist, warnen somit den Führer. Je ein Orts- und Fernsignal ist an einem Mast angebracht, ersteres oben, letzteres weiter unten. Durch die Form sind beide Signale deutlich von einander zu unterscheiden. Die Signale werden durch elektrische Antriebe bewegt. Als Betriebsmittel der Anlage dient der Schienenstrom. Die Schaltung ist folgende. Fährt ein Zug in einen Blockabschnitt ein, so schliesst er durch Kurzschluss des Schienenstromes den Antriebsstromkreis, wodurch, wenn die beiden vorliegenden Blockabschnitte frei sind, das Fernsignal des vorliegenden sowie das Ortssignal des zweitvorliegenden Blockabschnittes auf Fahrt gestellt wird. Sind diese beiden Blockabschnitte aber nicht frei, befinden sich in denselben noch Achsen voraufgegangener Züge, so bleiben die deckenden Signale auf Halt stehen. („Organ“ 1898, S. 130.) Was nun eine Achse bewirkt, kann jeder metallische Gegenstand, der quer über die Schienen gelegt wird, ebenfalls bewirken, z. B. ein Draht, die eisenbeschlagenen Kufen eines die Bahn kreuzenden Schlittens usw., ferner das für die Unterhaltung des Oberbaues so wichtige Spurmaass, das bei jeder Gleisregulirung, Ausbesserungsarbeit, Schienenauswechselung unentbehrlich ist und während der Arbeit fortwährend benutzt wird, somit gewissermaassen ständig im Gleis liegt. Tritt nun der Fall ein, dass in einem zweitvorliegenden oder vorliegenden Blockabschnitte, in den ein Zug einfahren soll, derartige Arbeiten vorgenommen werden und das Spurmaass seine Schuldigkeit thut, so thut das Signal seine Schuldigkeit auch, es bleibt einfach auf „Halt“ stehen, auch wenn sonst die Strecke völlig frei und fahrbar ist. Hat aber das Signal bereits Fahrtstellung angenommen und setzt der Rottenführer, der vielleicht ausser Seh- und Hörweite des heran-

nahenden Zuges sich befindet, sein Spurmaass zwischen die Schienen, so erfolgt sofort wieder die Haltstellung des Signals. Bei der regen Rottenarbeit auf unseren Strecken würden aber solche Zufälligkeiten, durch die der Lokomotivführer irregeführt wird, wohl häufiger als einmal in zwei Jahren falsche bezw. unnöthige Haltstellungen bewirken, die dann Verspätungen und Unregelmässigkeiten im Betriebe zur Folge haben. Diese Beispiele sollen nur darthun, dass auch die neuesten selbstthätigen Signalanlagen Zufälligkeiten unterworfen sein können, die dieselbe Wirkung ausüben wie menschliche Schwächen.

Was geschieht nun aber, wenn infolge von Zufälligkeiten oder sonstigen Störungen ein selbstthätiges Blocksignal in der Haltstellung verbleibt und ein Blockwärter, den das selbstthätige Signal ausgeschaltet hat, nicht zur Stelle ist? Nach dem amerikanischen permissive system ist in solchem Fall der Lokomotivführer eines Zuges zwar verpflichtet, vor dem Blocksignal zu halten, aber nicht bis zur Fahrtstellung des letzteren, sondern nur für eine gewisse Zeitdauer. Nach Ablauf derselben wird die Fahrt auf Kosten der Sicherheit des Betriebes fortgesetzt. Wollte man hier unser unbedingtes Blocksystem zur Anwendung bringen, bei dem ohne besondere Erlaubniss eine Fahrt gegen Haltstellung ausgeschlossen ist, so würde in dem vorerwähnten Fall der Zug zum Stilllager verurtheilt sein und der Betrieb einfach stillstehen.

Die Amerikaner hatten ein selbstthätiges Signalwesen für ihren Betrieb nicht eingeführt, weil sie es für besser, also betriebssicherer als das deutsche hielten, sondern weil sie unter dem Zwange der Verhältnisse zur Selbstthätigkeit im Eisenbahnsignalwesen schreiten mussten, weil dies System für sie am zweckmässigsten war und die schwierige Personalfrage am einfachsten löste. Liegt ein solcher Zwang nicht vor, so liegt zur Zeit auch keine Veranlassung vor, ein selbstthätiges Signalwesen zu erstreben, das sich bisher in betriebssicherheitlicher Hinsicht als minderwerthig gegenüber dem nichtselbstthätigen erwiesen hat. Ebenso ist es ganz zwecklos, Erfindungen auf diesem Gebiete in den Betrieb einzuführen, wenn diese gegenüber den vorhandenen Einrichtungen nicht Verbesserungen oder Vortheile erkennen lassen und in erster Reihe nicht dieselbe Sicherheit des Betriebes gewährleisten, die mit den nichtselbstthätigen Signaleinrichtungen bereits erreicht ist.

Setzen wir aber auch bei beiden Systemen gleiche Sicherheit für den Zugverkehr voraus, so wird man den Umstand, dass das selbstthätige Signal — möge es nun auf einem Bahnhof oder auf der freien Strecke stehen — den Wärter ausschaltet, wenigstens für deutsche Verhältnisse nicht ohne weiteres als Vortheil anerkennen können. Was würden wir denn in betriebstechnischer Hinsicht gewinnen? Bei dem nichtselbstthätigen Signalwesen tritt die menschliche Thätigkeit in der unmittelbaren Mitwirkung im Signaldienst in die Erscheinung, beim selbstthätigen Signalwesen in der Unterhaltung der die Menschenkraft ersetzenden zahlreichen Apparate. Von der Unverlässlichkeit menschlicher Thätigkeit können wir uns also in keinem Fall befreien. Sie ist in dem einen wie in dem anderen Fall von gleicher Bedeutung für die Betriebssicherheit. Dagegen dürfen wir wohl annehmen, dass in dieser Hinsicht die Verhältnisse bei uns günstiger sind als in Amerika, dass sich die Unverlässlichkeit in weit engeren Grenzen bewegt als dort und vielleicht auch in anderen Ländern. Bei uns bringt schon der Eisenbahnarbeiter, der bei Brauchbarkeit in Unterbeamtenstellen aufrückt, durch die vorzügliche militärische Erziehung ein gewisses Maass von Pünktlichkeit und Gewissenhaftigkeit für den Eisenbahndienst mit und mit dieser Eigenschaft darf man um so mehr rechnen, als die unmittelbare Mitwirkung im Eisenbahnsignaldienst zur Sicherung des Zugverkehres nicht in allen Fällen, wo es sich um plötzlich auftretende Gefahren handelt, durch selbstthätige Signaleinrichtungen ersetzt werden kann. Nur dann, wenn unvermuthet Eisenbahnfahrzeuge im Bereich der durch die selbstthätigen Signale gedeckten Strecken auftauchen, werden die Signale auf „Halt“ stehen bleiben oder, wenn sie bereits Fahrtstellung angenommen haben, sofort wieder auf Haltstellung gehen. In allen Fällen aber, wo eine gefahrbringende Gleisbesetzung nicht durch Eisenbahnfahrzeuge, sondern durch Zufälligkeiten aller Art plötzlich erfolgt, erweisen sich die selbstthätigen Signale nicht mehr als Warner in der Gefahr. Solcher Zufälligkeiten gibt es viele und zahlreich sind auch die Fälle, wo durch die Geistesgegenwart der Wärter Unfälle verhütet worden sind. Man rechne daher nicht lediglich mit den menschlichen Schwächen. Diese können zum Theil durch Sicherungsanlagen unschädlich gemacht werden. Keine selbstthätige Anlage ersetzt uns aber in den vielen Fällen nicht vorherzusehender Gefahr die grossen Vorzüge menschlicher Thätigkeit: Entschlossenheit und richtiges Handeln im richtigen Augenblick.

Scheiden wir die unmittelbare Mitwirkung des Menschen aus dem Signaldienst aus, so verbleibt sie nur in der Unterhaltung der Apparate und es kann wohl nicht zweifelhaft sein, dass wir bei grundsätzlicher Durchführung der Selbstthätigkeit im Eisenbahnsignalwesen zu einem so umfangreichen selbstthätigen Apparat auf Bahnhöfen und der freien Strecke gelangen würden, dass das Personal zur ordnungsmässigen und betriebssicheren Unterhaltung dieses Gesammtapparates vermehrt werden müsste. Wir würden also zum Theil das Personal zu einer Thür hinausschicken, um es zu einer anderen wieder einzulassen. Wir würden ihm die unmittelbare Mitwirkung im Eisenbahnsignaldienst nehmen, um es mittelbar zur Unterhaltung und Ueberwachung der selbstthätigen Anlagen wieder zu verwenden.

Mit der theilweisen Unterhaltung und Pflege sowie der Ueberwachung der Apparate sind aber zur Zeit die Wärter schon betraut, sie werden also auch im wirthschaftlichen Interesse ausgenutzt. Ihre Thätigkeit ist nicht lediglich eine mechanische, für die ein Apparat vollen Ersatz bieten würde. Sie haben ihr Augenmerk dauernd auf den guten Gang der von ihnen zu bedienenden Signalanlagen zu richten, sie reinigen und unterhalten die Apparate zum Theil selbst, lernen bei der ständigen Handhabung die Fehler und Mängel genau kennen und auf diese achten und sind somit in der Lage, beim Auftreten von Mängeln die sofortige Abstellung derselben zu veranlassen. Die Ueberwachung und Unterhaltung der Signaleinrichtungen ist aus diesem Grunde beim nichtselbstthätigen Signalwesen eine sehr gründliche. Soll sie bei selbstthätigen Signalanlagen ebenso gründlich bleiben, so muss der Vermehrung der Apparate entsprechend auch eine Personalvermehrung stattfinden.

In unserem nichtselbstthätigen Signalwesen ist also rein mechanische Arbeit mit einer Arbeit, die auch Ueberlegung verlangt, vereinigt. Die Selbstthätigkeit erstrebt eine Trennung. Die rein mechanische Arbeit soll der Apparat leisten, die Unterhaltung desselben menschlicher Thätigkeit zufallen. Durch diese Trennung geht aber auch der Vortheil verloren, der in der ständigen Ueberwachung der Signaleinrichtungen durch die bedienenden Wärter liegt und im Betrieb zur grösseren Pünktlichkeit und Regelmässigkeit in der Abwickelung des Verkehres beiträgt. Und noch eins: der im Signaldienst unmittelbar mitwirkende Wärter hat grösseres Interesse an der sorgfältigen Unterhaltung und dem tadellosen Zustand seiner Signaleinrichtungen — als Vorbedingung für die Ausübung seiner Thätigkeit — als der mit der Unterhaltung der selbstthätigen Apparate betraute und dem Signaldienst ferner stehende Aufsichtsbeamte. Der Wärter übt somit dadurch, dass er die Signaleinrichtungen und Apparate ständig unter Augen hat, eine unbeabsichtigte aber thatsächlich vorhandene Kontrole über die mit der Unterhaltung betrauten Beamten aus, die bei der Selbstthätigkeit im Eisenbahnsignalwesen fortfällt.

In betriebstechnischer Hinsicht dürfte kein Grund vorliegen, die Ausschaltung menschlicher Thätigkeit aus dem Signaldienst als erstrebenswerthes Ziel zu betrachten, denn der Vortheil, der durch den Fortfall menschlicher Schwächen erzielt werden soll, geht durch das gleichzeitige Auftauchen von Fehlerquellen anderer Art wieder verloren und steht überdies in keinem Verhältniss zu dem Nachtheil der geringeren Betriebssicherheit, der den bisher im Betrieb verwendeten

selbstthätigen Signaleinrichtungen anhaftet. Mit diesen können wir zur Zeit nur rechnen.

In wirthschaftlicher Hinsicht ist die Ersparniss an Personal betont worden. Eine solche wird aber so lange als nebensächlich bezeichnet werden müssen, als nicht die gleiche Sicherheit für den Zugverkehr erzielt wird, wie bei den nichtselbstthätigen Signaleinrichtungen. Das ist zur Zeit nicht der Fall. Auch lässt sich noch nicht beurtheilen, ob ein elektrisch-selbstthätiges Signalwesen sich für die Folge als überlegen erweisen und sich den Grenzen der überhaupt zu erreichenden Vollkommenheit auf dem Gebiete des Eisenbahnsignalwesens am meisten nähern wird. So lange aber diese Frage noch eine offene bleibt, so lange noch unbeantwortet ist, ob den nach dem heutigen Stand des Wissens theoretisch lösbaren Aufgaben die Praxis nicht bestimmte Grenzen steckt, über die wir nicht hinauskommen, so lange also die Erfahrung das letzte Wort, das ihr in dieser Hinsicht zukommt, noch nicht gesprochen hat, wird man die Selbstthätigkeit im Eisenbahnsignalwesen nicht als Grundsatz, sondern nur als ein unter dem Zwang gegebener Verhältnisse hervortretendes Bedürfniss anerkennen können. Für deutsche Eisenbahnen dürfte zur Zeit ein solches Bedürfniss nicht vorliegen, das als zwingender Grund angesehen werden könnte zur Ueberwindung der Schwierigkeiten, die einem Uebergang vom jetzigen zu einem elektrisch-selbstthätigen Signalwesen entgegenstehen.

—D.—

Der Einfluss der Verkehrsstrassen auf die Entwickelung der Landwirthschaft.

Auf die Entwickelung der Landwirthschaft ist im Laufe des letzten halben Jahrhunderts kaum etwas anderes von so grossem Einfluss gewesen, als die stattgehabte Umgestaltung der Verkehrsverhältnisse. Wie augenscheinlich dieser Einfluss auch zu Tage tritt, so wird seine Bedeutung doch häufig verkannt oder wenigstens unterschätzt, namentlich nach seinen ungünstigen Wirkungen hin. Das Sinken der Preise von Wolle, Getreide und anderen landwirthschaftlichen Produkten, die massenhafte Abwanderung ländlicher Arbeiter nach den Städten und Industriebezirken sind in letzter Linie auf die Verbilligung und Erleichterung zurückzuführen, die in Bezug auf den Transport und die Ortsveränderung von Waaren und Menschen stattgefunden haben. Dem gleichen Umstande ist es allerdings auch zu danken, dass zu gunsten der heimischen Landwirthschaft das Absatzgebiet für Milch, Butter, lebendes Vieh, selbst für Getreide sich bedeutend vergrössert, dass der Bezug von käuflichen Futter- und Dungmitteln erheblich wohlfeiler und dadurch für die Mehrzahl der Landwirthe überhaupt erst lohnend geworden ist. Die Umgestaltung der Verkehrsverhältnisse und deren Einfluss auf die Landwirthschaft sind noch keineswegs zum Abschluss gekommen. Was die Zukunft bringen wird, lässt sich gar nicht vorausberechnen. Für den einzelnen Landwirth und für die mit der Pflege der Landwirthschaft betrauten Personen und Behörden ergibt sich hieraus die wichtige Aufgabe die Aenderungen der Verkehrsverhältnisse aufmerksam zu beobachten und die hieraus fliessenden Folgerungen rechtzeitig und zutreffend zu ziehen. Mit diesen Sätzen leitet Dr. Theoder Freiherr von der Goltz, Direktor der landwirthschaftlichen Akademie zu Poppelsdorf, den Abschnitt über Handels- und Verkehrswesen in seinem neuen Werk ein, das unter dem Titel: Vorlesungen über Agrarwesen und Agrarpolitik (Jena 1899 bei Gustav Fischer, 294 Seiten) soeben erschienen ist. Freiherr von der Goltz erachtet darin jede Erleichterung des inneren Verkehres im allgemeinen für die Landwirthschaft als nützlich, insbesondere jede Anlage einer neuen Kunststrasse, Vollbahn, Kleinbahn oder Wasserstrasse, da die landwirthschaftlichen Erzeugnisse und Bedürfnisse überwiegend Gegenstände sind, die im Verhältniss zu ihrem Umfang und Gewicht einen niedrigen Werth haben, deren Transport infolgedessen relativ theuer zu stehen kommt. Der Transport von einem Centner kostet für je 10 km auf schlechteren Landwegen etwa 25 ₰, auf Kunststrassen 12,5 ₰, auf Eisenbahnen etwa 2 ₰, auf Wasserstrassen in der Regel noch erheblich weniger. Schon diese nackten Zahlen zeigen, von wie grosser Bedeutung für die Organisation und die Rentabilität des Betriebes die Art der Verkehrsmittel ist, welche dem Landwirthe zur Verfügung stehen. Von ihnen hängt es in sehr vielen Fällen ab, ob frische Milch, Kartoffeln, Zuckerrüben, Brenntorf, Ziegeleiprodukte, vielleicht gar Heu und Stroh, eine verkaufsfähige Waare bilden oder nicht; ob von dem erzielten Preis für den Centner Getreide 10, 20, 50 oder noch mehr Pfennige als Transportkosten bis zum Absatzorte in Abzug zu bringen sind.

An der Herstellung und Unterhaltung der örtlichen Wege haben alle Landwirthe des betreffenden Bezirkes das nächste und meiste Interesse. Es ist daher ganz in der Ordnung, sagt von der Goltz, wenn der Staat den kommunalen Körperschaften, den Gemeinden, Kreisen oder Provinzen, den Bau von Kunststrassen, Neben- und Kleinbahnen und deren Instandhaltung überlässt oder zuweist. Da hierbei aber auch öffentliche Interessen verschiedener Art in Frage kommen, die über die Grenzen der einzelnen lokalen Gemeinwesen herausragen, so darf man von dem Staate beanspruchen, dass er die letzteren bei der Fürsorge für die Verkehrswege aus den ihm zur Verfügung stehenden Geldmitteln unterstützt. Dementsprechend, aber auch aus Rücksichten auf das Allgemeinwohl, muss der Staat ein gewisses Aufsichtsrecht über die kommunalen Verkehrswege in Anspruch nehmen. Seiner Genehmigung muss deren Herstellung unterliegen; dies ist schon nöthig, damit nicht einzelne Eingesessene vor anderen in ungerechtfertigter Weise bevorzugt oder hinter ihnen zurückgesetzt werden. Ferner muss der Staat ein gewisses Mitbestimmungsrecht sich vorbehalten in Bezug auf die Art der Anlage, der Benutzung und Unterhaltung von öffentlichen Wegen. In diesen Dingen soll er zwar den kommunalen Körperschaften möglichst freie Hand lassen, schon um ihren Unternehmungsgeist und ihre Opferfreudigkeit nicht abzuschwächen; er muss aber immer die Möglichkeit behalten, offenbar unzweckmässige oder den allgemeinen Interessen zuwiderlaufende Maassregeln zu verhindern oder rückgängig zu machen.

Die Herstellung und Verwaltung der Strassen für den grossen Verkehr kommt nach von der Goltz dem Staate allein zu. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass er für die Anlagekosten sich einen gewissen Zuschuss seitens derjenigen kleineren oder grösseren Kommunen ausbedingt, die voraussichtlich den Hauptvortheil von der projektirten Strasse haben werden. Wenn von dem Staate die Erbauung einer Vollbahn gefordert wird, deren Rentabilität zweifelhaft erscheint, so ist es nicht nur sein Recht, sondern seine Pflicht, von den dabei besonders interessirten Gemeinden zu beanspruchen, dass sie ihm den erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich oder gegen eine geringe Entschädigung zur Verfügung stellen. Ebenso darf er an eine Stadt, welche wegen des stark gestiegenen Verkehres mit dem bisherigen beschränkten Bahnhof nicht mehr auskommen zu können glaubt, das Verlangen stellen, dass sie einen Theil der für die Neuerrichtung oder Erweite-

rung erforderlichen Kosten aus ihren Mitteln beisteuert.

Eine scharfe Grenze zwischen den Strassen, die dem grossen, und denen, die dem kleinen Verkehr dienen, meint von der Goltz, lässt sich zwar nicht ziehen. Im allgemeinen kann man zu jenen aber die Vollbahnen sowie die schiffbaren Flüsse und Kanäle rechnen. Aus Rücksicht auf die mannigfaltigsten Interessen, sowohl privater wie namentlich öffentlicher Natur, stellt er es als dringend wünschenswerth hin, dass alle hierzu gehörigen Verkehrswege in dem ausschliesslichen Besitz und der ausschliesslichen Verwaltung des Staates sich befinden. Durch die günstigen Erfolge, welche man in Preussen mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen gemacht hat, sind auch die meisten früheren Gegner dieser Maassregel zu einer anderen Meinung gekommen.

Bemerkenswerth sind die verständigen Aeusserungen des Freiherrn von der Goltz über die Eisenbahntarifpolitik, die nicht nur in landwirthschaftlichen Kreisen gewürdigt zu werden verdienen. Im allgemeinen, sagt er, herrscht bei den Vertretern aller Erwerbszweige das natürliche Bestreben, auf eine möglichst niedrige Gestaltung der Tarife hinzuwirken. Mit Rücksicht auf die Hebung des Verkehres muss der Staat zwar dieses Ziel ebenfalls im Auge haben; ihm liegt aber ausserdem die Sorge für einen befriedigenden finanziellen Erfolg der Eisenbahnverwaltung ob. In den Staatseisenbahnen steckt ein grosses Kapital, zu dessen Beschaffung oder Erwerbung der Staat beträchtliche Schulden hat machen müssen. Für die Staatsgläubiger bilden die Eisenbahnen ein wichtiges Unterpfand. Schon im Interesse des Staatskredits ist es daher nöthig, dass die Eisenbahnen nach soliden Finanzgrundsätzen verwaltet werden. Ihr Rohertrag muss ausreichen, um auch in ungünstigen Jahren die gesammten Verwaltungskosten zu decken, das Anlagekapital zu verzinsen und gleichzeitig in nicht allzu langer Frist zu amortisiren. Daraus folgt schon von selbst, dass die Eisenbahnen in gewöhnlichen Jahren Ueberschüsse liefern müssen, die in besonders guten Jahren sich zu beträchtlicher Höhe steigern. Es ist ganz in der Ordnung, wenn die Eisenbahnen zugleich eine Erwerbsquelle für den Staat bilden; ebenso wie solches die von Städten eingerichteten Anstalten zu thun pflegen, welche die Versorgung der Bewohner mit Licht oder Wasser zum Zwecke haben. Etwaige Ueberschüsse der Eisenbahnen kommen allen Staatsbürgern zu gute. Kurzsichtigen Egoismus nennt es Freiherr von der Goltz, wenn man vom Staate verlangt, er solle grundsätzlich auf solche Ueberschüsse verzichten und danach seine Tarife einrichten. Um so gefährlicher ist dies, als man gar nicht wissen kann, ob nicht Zeiten eintreten, in denen die Einnahmen kaum ausreichen, um die laufenden Kosten einschliesslich der Verzinsung zu decken. Stets wird es eine wichtige, aber auch ungemein schwierige Aufgabe der entscheidenden Behörden bleiben, die Tarife so zu bemessen, dass sowohl die Interessen des Verkehres wie die der Staatsfinanzen eine gleichmässige Berücksichtigung finden. Eine andere, kaum leichtere Aufgabe besteht darin, den keineswegs immer parallel miteinander laufenden Wünschen der verschiedenen Erwerbs- und Bevölkerungsgruppen in einer Weise nachzukommen, die den Grundsätzen ausgleichender Gerechtigkeit entspricht. In grossen Zügen formulirt dann Freiherr von der Goltz die Forderungen der Landwirthschaft hinsichtlich des Tarifwesens. Die Landwirthschaft kann nach seinen Ausführungen beanspruchen, dass die Produkte, welche sie in grossen Mengen verkauft, und die Wirthschaftsbedürfnisse, die sie in ähnlichen Mengen bezieht, zu nicht höheren Tarifen befördert werden, als die Massengüter, welche für den Bergbau, die Industrie und den Handel mit sonstigen Waaren in Frage kommen. Zu jenen gehören namentlich Getreide, Kartoffeln, Zuckerrüben, ferner alle Futter- und Dungmittel. Die Landwirthschaft darf weiter verlangen, dass ihren Wünschen in betreff der besonderen Art der Beförderung gewisser Produkte in so ausgiebiger Weise Rechnung getragen wird, als es mit den Interessen einer geordneten Eisenbahnverwaltung irgend vereinbar ist. Dies gilt z. B. für Milch, Butter, frisches Fleisch, lebende Thiere. Es handelt sich dabei sowohl um Anbringung gewisser Vorrichtungen in den Transportwagen, wie auch um rasche Einladung, Beförderung und Ausladung.

Freiherr von der Goltz erachtet die Anwendung des Prinzips der Staffeltarife für durchaus gerechtfertigt. Vielfach herrscht freilich ein Widerstand gegen die Staffeltarife, und in der That können dadurch einzelne Interessen geschädigt werden, namentlich, wenn die Abnahme der Tarifsätze bei grossen Entfernungen eine ungewöhnlich starke ist. Aber dieser Umstand kann nur dazu Veranlassung geben, bei Abmessung der Staffeltarife mit möglichster Vorsicht und Schonung zu Werke zu gehen, nicht aber dazu, von ihnen überhaupt Abstand zu nehmen.

Schliesslich hebt Freiherr von der Goltz die Vortheile der Wasserstrassen hervor und befürwortet den weiteren Ausbau des Kanalnetzes auch im Interesse der Landwirthschaft. Der in manchen landwirthschaftlichen Kreisen erhobene Widerspruch gegen den projektirten Mittellandkanal, der den Osten und den Westen des Deutschen Reiches durch einen direkten Wasserweg verbinden soll, sei nicht gerechtfertigt. Jede Erleichterung des Verkehres und namentlich jede Verbilligung des Transportes kommt auch der Landwirthschaft früher oder später zu gute. Es kann ferner der gesammten deutschen Landwirthschaft nur zum Vortheil gereichen, wenn die gegenseitigen Beziehungen zwischen dem Osten und dem Westen immer häufigere und engere werden. Je mehr dies geschieht, desto stärker wird die Ueberzeugung sich Geltung verschaffen, dass die beiden, nach manchen Richtungen hin allerdings sehr verschiedenen Hälften des Reiches in landwirthschaftlicher Beziehung mehr gemeinsame als gegensätzliche Interessen haben und dass eine Pflege jener mit Rücksicht auf die Förderung des ganzen Gewerbes dringend geboten ist.

Auch die Abneigung vieler Landwirthe gegen die Schifffahrtskanäle, welche das offene Meer direkt mit dem Binnenlande verbinden, scheint dem Freiherrn von der Goltz unbegründet. Man fürchtet, dass dadurch dem ausländischen Getreide oder anderen ausländischen landwirthschaftlichen Erzeugnissen ein noch leichterer Zufuhrweg eröffnet und den Produkten der heimischen Landwirthschaft eine noch schärfere Konkurrenz geschaffen werde. Dieser Einwand hat aber mehr scheinbare als wirkliche Berechtigung. In den deutschen Strömen, die sich ins offene Meer ergiessen, und in deren zahlreichen schiffbaren Nebenflüssen sind bereits so viel offene Zufuhrwege für ausländische Waaren dargeboten, dass eine Vermehrung derselben durch die Erbauung dieses oder jenes neuen Kanals keine nennenswerthe Veränderung in den Preisen der landwirthschaftlichen Produkte herbeiführen kann. Es heisst, die Sache am verkehrten Ende angreifen, wenn man sich gegen auswärtige Konkurrenz dadurch zu schützen versucht, dass man die Ausbreitung des Wegenetzes im eigenen Lande erschwert oder verhindert. Dadurch schadet man sich selbst mehr, als dem Auslande. Bedarf die inländische Produktion des Schutzes gegen die ausländische, so ist das hierfür gegebene Mittel die Erhebung genügend hoher Eingangszölle.

Genug dieser Proben. Wer geneigt oder genöthigt ist, sich über die agrarischen Fragen zu unterrichten, ohne ihnen unmittelbar näher treten zu können, wird in dem neuen Buche des Freiherrn von der Goltz einen vortrefflichen Leitfaden finden.

Ueber Vereinfachung der Nachforschungen bei fehlenden, überzähligen und beschädigten Gütern.

Die fehlenden, überzähligen und beschädigten Gepäckstücke und Güter werden nach der Dienstanweisung, betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren, behandelt. Eingehende Bestimmungen über die Art und Weise, wie die den Dienststellen obliegenden Nachforschungen geführt werden sollen, sind in dieser Dienstanweisung nur für Gepäckstücke gegeben. Bei den übrigen Gütern ist folgendes Verfahren üblich:

Telegraphisch wird die Heranschaffung fehlender und das Unterbringen überzähliger Wagenladungen sowie verderblicher, werthvoller oder mit Lieferfrist versicherter Stückgüter veranlasst, während im übrigen die Nachforschungen meist schriftlich geführt werden. Für fehlende und überzählige Güter wird dabei der Vordruck — Anlage I — oder ein ähnlicher, für Be-

Anlage I.

(Zu § 50.)
Königliche Eisenbahndirektion zu . . . .

An
die . . . . Güterabfertigung
. . . .

Aus Wagen Nr. . . . . . Eigenth. . . . ., angekommen mit . . . . Zug Nr. . . . . von Station . . . . , fehlt das / ist hier das nachbezeichnete Gut zur Karte Nr. . . . vom . . . .
das nachbezeichnete Gut, beklebt von . . . . nach . . . .
von . . . . nach . . . .
überzählig ausgeladen worden.
. . . .

Wir ersuchen ergebenst um gefällige Anstellung von Recherchen und Mittheilung des Resultats. Das überzählige Gut ist auf Grund der Beklebung nach . . . . gesandt.

. . . ., den . . ten . . . . 18 . .

M.-B.-Nr. . . . . Die Güterabfertigung.
Journal-Nr. . . . .

schädigungen derselbe Vordruck oder das der oben bezeichneten Dienstanweisung angeheftete Muster II — Thatbestandsaufnahme — oder andere Vordrucke benutzt. Die die Unregelmässigkeit entdeckende Dienststelle leitet die Nachforschungen ein, und zwar gewöhnlich bei mehreren Dienststellen gleichzeitig. Die Vervielfältigung der Anzeigen geschieht mittelst des Durchpauseverfahrens. Die in Anspruch genommenen Stationen machen ihre Mittheilungen auf der erhaltenen Anzeige und senden diese bis zu der Dienststelle, auf der die Nachforschungen endigen. Letztere schickt die Anzeige mit einem Vermerk über die Erledigung oder Nichterledigung an die Ausgangsstelle zurück. Wie die Anzeigen, werden auch die daraus entstehenden Schreiben in gebundenen Sätzen abgefasst.

Die Obliegenheiten des bearbeitenden Beamten sind dabei genaue Kenntnissnahme der einzelnen Unregelmässigkeiten, Sammeln des Materials für die anzufertigenden Anzeigen, Berichte usw., Kontrole über diejenigen Fälle, welche die eigene Dienststelle betreffen. Die Kenntniss und das Material erhält der Beamte durch Anhören des betreffenden Personals, durch örtliche Untersuchungen und aus den Plombir-, Lade-, Wagennotiz- und sonstigen Hilfsbüchern. Die Kontrole wird ermöglicht durch genaues Führen und Vergleichen der Meldebücher a und b, sowie durch genaue Prüfung der von anderen Dienststellen eingehenden Meldungen.

Das Verfahren verursacht viel Arbeit, besonders auf Stationen mit grossem Orts- oder Umladeverkehr und ist nicht ohne Mängel. Hauptsächlich sind folgende Uebelstände hervorzuheben:

A. Das Material muss in Schuppen, Lademeisterzimmern, auf Umladebühnen und ähnlichen Stellen, wo weder Zeit noch Gelegenheit zur sofortigen Anfertigung der Schreiben vorhanden ist, gesammelt werden. Es sind daher zunächst Notizen zu machen, nach welchen die spätere Bearbeitung stattfindet. Jede Sache bedarf daher einer zweimaligen Behandlung.

B. Die gebräuchlichen Vordrucke machen es erforderlich, dass die meist einfachen und immer sich ähnelnden Schreiben stets mit vollständiger Adresse versehen und in gebundenen Sätzen angefertigt werden müssen.

C. Ist eine Anzeige in Umlauf gebracht, so setzen zwar die in Anspruch genommenen Dienststellen zunächst ihre Mittheilungen der Zeitfolge nach auf den vorhandenen freien Raum, schreiben dabei indess bald über das ganze, bald über das halbe Blatt. Ist letzteres bis zum unteren Rande benutzt, die Nachforschungen aber noch nicht beendet, so erfordert eine sorgfältige und übersichtliche Weiterbehandlung der Sache das Ankleben eines unbeschriebenen Blattes. Dies unterbleibt aber häufig, und es werden die auf der Anzeige noch frei gebliebenen Stellen benutzt. Hierbei geht die zeitliche Reihenfolge der Schreiben verloren und die Uebersicht und Kontrole wird erschwert.

Einzelne Dienststellen haben theils durch Abkürzung der Worte und Schreibweise, theils durch Beschaffung von Stempeln den Versuch gemacht, die wünschenswerthe Vereinfachung und Arbeitsverminderung herbeizuführen. Die Stempel enthalten verschiedene der sich häufig wiederholenden Mittheilungen, z. B.:

a) Gut gehört zur Karte . . . vom . . . . von . . . . nach . . . .
b) Verladen in Wagen . . . ., ab mit Zug . . . . . . am . . . .
c) Wir können nicht verfügen . . . .

und ähnliche. Die für den einzelnen Fall passenden Angaben werden durch Zwischenschreiben des Fehlenden ergänzt, die nicht zutreffenden Angaben werden durchstrichen. Diese Einrichtung führt zwar eine geringe Verminderung des Schreibwerkes herbei, ist aber nur eine örtliche, ausserdem auch nicht geeignet, die vorbezeichneten Mängel völlig zu beseitigen. Nur durch eine allgemein zur Anwendung kommende Einrichtung, welche das bestehende Nachforschungswesen vereinfacht und erleichtert, kann eine wesentliche Besserung erzielt werden.

Nachstehend vorgeschlagenes Verfahren dürfte geeignet sein, die erwünschten Vortheile herbeizuführen.

1. Es wird ein Vordruck hergestellt, welcher zu Anzeigen und Nachforschungen aller Art benutzt werden kann, und zwar in Blockform, um das Durchpausen zu erleichtern. Entwurf siehe Anlage II.

Nr. . . . . **Anlage II.**

. . . ., den ten 189

Im Wagen Nr. . . . . Eigenth. . . . . ., angekommen am / mit Zug Nr. . . . ., fehlte — ging — zur Karte Nr. . . . . vom / von . . . . nach . . . . überzählig — beschädigt — ein:
. . . .

Das überzählige Gut ist nach . . . . gesandt. Wir ersuchen um Nachforschungen, Vermerk des Ergebnisses hierunter und demnächstige Rückgabe dieses Schriftstückes.

Die . . . . Abfertigung.

Bezeichnung und Lauf des Wagens					Nähere Angaben	Gesch.-Buch	Ein- und Weitergangs-Datum	Unterschrift
Station	Wagen		Zug					
	Nr.	Eigenth.	Nr.	am		Nr.		

2. Die Anzeige — oberer Theil des Vordruckes — ist unter Durchstreichung des nicht Passenden und Hinzufügung des Erforderlichen klar und deutlich abzufassen.
3. Die Adressirung des Schreibens erfolgt durch Eintragung des Stationsnamens in die Spalte „Station" — unterer Theil des Vordruckes —, und zwar seitens der anzeigenden Dienststelle auf der ersten Querlinie, seitens der ferneren Dienststellen jedes Mal auf der folgenden Reihe.
4. Die in Anspruch genommenen Abfertigungsstellen machen ihre Mittheilungen durch Ausfüllen der Spalten hinter ihrem Stationsnamen. In der Spalte „Nähere Angaben" sind die Eintragungen unter Benutzung der in der Anlage III angegebenen und sonst allgemein gebräuchlichen Abkürzungen zu machen.
5. Das Ein- und Weitergangsdatum ist in der betreffenden Spalte in Bruchform einzutragen. Erfolgt die Weitergabe nicht am Eingangstage, so sind beide Daten unter einander zu setzen.
6. Die Dienststelle, welche die Erledigung herbeigeführt bezw. bekannt gibt, kann ihre Mittheilungen ohne Beachtung der Spalten über das ganze Blatt schreiben.
7. Sind ausnahmsweise längere Schreiben nöthig, für welche die Spalten des Vordruckes nicht ausreichen oder nicht passen, so steht der freien Benutzung des vorhandenen Raumes nichts entgegen. Die Eintragungen der nächsten Dienststellen müssen jedoch wieder vorschriftsmässig erfolgen, sobald sie den Spalten angepasst werden können.

Bei richtiger Anwendung des dargelegten Verfahrens können die von den entdeckenden und ferneren Dienststellen in Anspruch genommenen Stationen in den meisten Fällen mit wenigen Worten und Zahlen auf einer Zeile den Sachverhalt klarlegen. Die geringe Arbeit kann auf den Erkundigungsstellen — ev. unter Benutzung eines Blei- oder Tintenstiftes — vollständig erledigt werden. Es fällt daher eine weitere Behandlung der Schriftstücke fort und wird somit eine wesentliche Arbeitsverminderung erzielt, wodurch wiederum eine schnellere Weitergabe der Schriftstücke, welche mit einer Beschleunigung des Nachforschungswesens überhaupt gleichbedeutend ist, ermöglicht wird. Ausserdem gewähren auch die Verhandlungen in der empfohlenen Form eine bessere und schnellere Uebersicht über den Stand der Sache. Während jetzt vor weiterer Behandlung der Schriftstücke ein zeitraubendes Studium der häufig ohne Innehaltung der Zeitfolge durch einander stehenden Verhandlungen nöthig ist, gewinnt bei der vorgeschlagenen Form der bearbeitende Beamte die erforderliche Kenntniss ohne Schwierigkeit, weil er sowohl den Lauf der Wagen, als auch den übrigen Theil der Nachforschungen vermöge der Spalteneintheilung und bei der richtigen Aufeinanderfolge leicht übersehen kann.

Um die Vortheile des vorgeschlagenen Verfahrens gegenüber dem jetzigen zu veranschaulichen, empfiehlt es sich, eine durch viele Hände gegangene erledigte Anzeige in den entworfenen Vordruck zu übertragen. Dass thatsächlich eine Vereinfachung, Verminderung des Schreibwerkes und bessere Uebersicht erzielt wird, lässt sich dabei sofort erkennen.

Anlage III.

Verzeichniss
der bei Nachforschungen nach fehlenden, überzähligen und beschädigten Gütern ausser den allgemein gebräuchlichen anzuwendenden Abkürzungen.

Abgang, abgehen	Abg, abg
Behandlung, behandeln	Bh, bh
Beladung, beladen	Bld, bld
Beschädigung, beschädigen	Bsch, bsch
Eingang, eingehen	Eing, eing
Entladung, entladen	Entld, entld
Erledigung, erledigen	Erl, erl
Fehlen, fehlen	F, f
Fehlladung, fehlladen	Fd, fd
Es wird Fehlladung vermuthet	Fd?
Karte	Kt
Kurs	K
Kurswagen	Kw
Ladung, laden	Ld, ld
Meldung, melden	M, m
Nachforschung, nachforschen	Nf, nf
Nicht, hier	O
Plombe, plombiren	Pl, pl
Schuppen	Sch
Ueberzählig	Uez
Umladung, umladen	Uld, uld
Unbehandelt	Ubh
Unbeschädigt	Ubsch
Verbleib, verbleiben	Vb, vb
Es wird Verbleib vermuthet	Vb?
Verfügung, verfügen	Vf, vf
Können Sie verfügen?	Vf?
Wir können nicht verfügen	Vf O
Verladung, verladen	Vld, vld
Wagen	W
Weitergang, weitergehen	Wtg, wtg
Zuladung, zuladen	Zld, zld

Nachrichten.

Deutschland.

— **Internationale Fahrplankonferenz.** Am 15. und 16. d. Mts. findet in Petersburg die internationale Fahrplankonferenz zur Berathung des Winterfahrplanes 1899/1900 statt. An dieser Konferenz werden Vertreter von fast allen europäischen Bahnverwaltungen und auch von verschiedenen Dampfschifffahrtsgesellschaften, ferner die Internationale Schlafwagengesellschaft theilnehmen. Deutschland entsendet allein etwa 75 Vertreter der Staats- und Privatbahnen und der grossen Dampfschiffsgesellschaften. In Berlin findet am 10. d. Mts. eine Vorkonferenz wegen Früherlegung des Nord-Südexpresszuges statt; auch in Petersburg wird eine Vorkonferenz wegen Durchführung des Nord-Südexpresszuges Berlin-Verona bis Rom abgehalten werden. Die bayerischen Staatsbahnen bringen ausserdem wieder Anträge wegen der Verbesserung der Schnellzugverbindung zwischen München und Hamburg, der Fortsetzung des Nord-Südexpress bis Rom und Brindisi sowie nach Venedig ein.

— **Verwendung des Kleinbahnfonds.** In der Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses am 7. d. Mts. gelangte die Denkschrift über die Verwendung der aus dem Fonds zur Förderung des Baues von Kleinbahnen bis zum Schlusse des Jahres 1898 bewilligten bezw. in Aussicht gestellten Staatsbeihilfen zur Verhandlung. Die Denkschrift gab Anlass zu näherer Beleuchtung des Verhältnisses der Staatsbahnverwaltung zu den Kleinbahnen. Die Abgg. Graf v. Bernstorff und v. Quast bemängelten, dass die Staatsbahnverwaltung die Kleinbahnen nicht in weiterem Umfange an der Abfertigungsgebühr theilnehmen lasse, wogegen der Regierungskommissar den Standpunkt der Staatsbahnverwaltung dahin zusammenfasste, dass die Kleinbahnen keinerlei rechtlichen oder grundsätzlichen Anspruch auf Ueberlassung eines Theiles der Abfertigungsgebühr hätten und der Staatsbahnverwaltung gegenüber rechtlich nur die Stellung wie andere Frachtführer einnehmen, dass gleichwohl aber die Staatsbahnverwaltung in denjenigen Fällen, wo die Verkehrsbedürfnisse und die Verkehrsverhältnisse dafür sprächen, eine Betheiligung der Kleinbahnen an der Abfertigungsgebühr eintreten lasse.

Von den Abgg. Dr. Sattler und Möller wurde bemängelt, dass die Staatsbahnverwaltung in manchen Fällen die Zustimmung zum Ausbau einer Bahnlinie als Kleinbahn aus dem Grunde verweigere, weil sie selbst den Bau zu unternehmen beabsichtige, aber mit der Inangriffnahme solcher Bauten nicht vorgehe, worauf der Regierungskommissar die Entscheidung der Regierung in dem einen speziell angeführten Falle damit begründete, dass die Militärverwaltung gegen den Ausbau einer an der Seeküste geplanten Kleinbahn als solcher aus militärischen Erwägungen Einspruch erhoben habe. Der Nachtragsetat wurde demnächst an die Budgetkommission verwiesen.

— Ueber die Herbeiführung einer **Beschleunigung des Enteignungsverfahrens in Preussen** haben sich die preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten und des Innern in einem Erlass wie folgt geäussert:

„Wenn auch nicht zu verkennen ist, dass die bei den Enteignungen betheiligten Behörden infolge des Erlasses des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 4. Juni 1894 im allgemeinen bemüht gewesen sind, die übermässig lange Dauer des Enteignungsverfahrens abzukürzen und thatsächlich in einzelnen Fällen bereits eine wesentliche Beschleunigung desselben erzielt haben, so ist es doch, abgesehen von diesen Ausnahmen, bisher nicht gelungen, dem Bedürfnisse der Unternehmungen, deren Ausführung die Anwendung des Enteignungsrechtes erfordert, und damit den öffentlichen Interessen, denen diese Unternehmungen dienen, in ausreichendem Masse zu entsprechen. Die Beschwerden über die Langwierigkeit des Verfahrens dauern unvermindert fort. Besonders wird darüber geklagt, dass das Enteignungsverfahren sich vielfach in so schwerfälligen Formen und einer so langsamen Gangart abzuwickeln pflege, dass den Interessenten grosser Zeitverlust und lästige Weiterungen mannigfacher Art, aber auch empfindliche Vermögensverluste erwachsen. Es wird sich zwar eine völlige Beseitigung dieser Uebelstände nur durch eine Abänderung der geltenden gesetzlichen Vorschriften ermöglichen lassen. Aber auch innerhalb des Rahmens der jetzt geltenden Gesetzgebung erscheint es ausführbar, durch Beschleunigung des Verfahrens die Enteignungen in erheblich kürzerer Frist als bisher zum Abschluss zu bringen und damit zahlreichen Beschwerden abzuhelfen."

— Ueber den **Oster- und Pfingstverkehr** in diesem Jahre auf der **Berliner Stadt- und Ringbahn und den Vorortbahnen** werden amtlich folgende Angaben gemacht. Es sind insgesammt verkauft worden: Fahrkarten der Stadt- und Ringbahn 290 052 und 284 588 (an den ersten Feiertagen) und 435 572 und 473 121 (an den zweiten Feiertagen). Nächstdem war der Verkauf am stärksten auf der Strecke Potsdam-Werder mit 60 209 und 71 200 (erster Feiertag) und 91 332 und 117 647 (zweiter Feiertag); dann würde kommen: Berlin-Königswusterhausen 22 917 und 35 137 und 67 217 und 86 928; Berlin-Bernau 14 668 und 21 677 und 23 072 und 37 807 usw. Am Charfreitag und Himmelfahrtstag wurden auf der Stadt- und Ringbahn allein 218 239 und 136 767 Fahrkarten verkauft. Den grössten Verkehr in den letzten sechs Jahren weist der zweite Pfingstfeiertag 1896 auf; es wurden damals 893 349 Fahrkarten verkauft.

— **Beschäftigung von Arbeitern bei Eisenbahnbauten.** Das Ersuchen des landwirthschaftlichen Vereins in Gronau, es möge die Eisenbahndirektion Hannover bei dem beginnenden Bau der Strecke Elze-Gronau-Bodenburg vorzugsweise fremde, keinesfalls aber vertragsbrüchige Arbeiter von den Unternehmern beschäftigen lassen, ist nach Berichten agrarischer Blätter von der Eisenbahndirektion Hannover abschlägig beschieden worden.

— Am 18. Mai d. J. ist die Strecke **Lindow-Rheinsberg** der Löwenberg-Lindower Kleinbahnaktiengesellschaft in Lindow i. M. mit den Stationen Köpernitz und Rheinsberg dem Betriebe übergeben worden.

— **Die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin** wird demnächst ihren Betrieb erweitern. Es handelt sich, wie nunmehr verlautet, um die Verlängerung der Linie vom Bahnhof Zoologischer Garten nach dem Knie (Charlottenburg) und von da über die Krumme Strasse nach dem Wilhelmsplatz. Diese ausschliesslich auf Charlottenburger Gebiet belegene Linie, die als Untergrundbahn gebaut werden soll, ist bereits von der Stadt Charlottenburg konzessionirt. Die Genehmigung durch die Landespolizei steht allerdings noch aus. Nach der gegenüber der Stadt Charlottenburg übernommenen Verpflichtung sind die Linien bis spätestens 1904 zu bauen. Alsdann würden noch Erweiterungen nach dem Westen, nach Witzleben usw. angelegt werden. In Berlin würde vor allen Dingen die Ausdehnung der Linie von der Warschauer Strasse nach dem Centralviehhof in Betracht kommen, eine Linie, die als Flachbahn geplant ist.

— Am 5. d. Mts. bildete sich in Düsseldorf die **westdeutsche Verkehrskommission des Verbandes reisender Kaufleute Deutschlands** mit dem Zweck, Verbesserungen und Erleichterungen im Eisenbahnverkehr herbeizuführen. Die Versammlung, die von Vertretern der 23 rheinisch-westfälischen Sektionen des Verbandes besucht war, hatte nach den geführten Verhandlungen das Ergebniss, dass bessere Verbindungen zwischen den verschiedenen Industriegebieten Rheinlands und Westfalens und den grossen Handelsplätzen dieser Provinzen aufs nachdrücklichste angestrebt werden müssten. Es wurde eine Reihe Anträge gestellt, die den betreffenden Eisenbahnverwaltungen zugestellt werden sollen.

— **Eisenbahnunfall zwischen Rheine und Salzbergen.** Am 6. d. Mts. entgleiste auf der Strecke Rheine-Emden zwischen Rheine und Salzbergen ein Güterzug von 100 Achsen. Dem Zugführer, der sich auf der Maschine befand, wurde der Kopf vom Rumpfe gerissen, während der Lokomotivführer und der Heizer auf wunderbare Weise gerettet wurden; der Heizer wurde ohne Schaden zu nehmen von der Maschine geschleudert und der Lokomotivführer kam trotz der Zertrümmerung der Maschine mit dem Schrecken davon. 15 Wagen sind stark beschädigt. Wodurch das Unglück entstanden ist, konnte noch nicht festgestellt werden. Der starke Güterzug fuhr über eine Strecke, die in weiter Ausdehnung durch Legung neuer Schwellen ausgebessert wird. Die Einbettung der Schienen war frei.

— In der Generalversammlung der **Lübeck-Büchener Eisenbahn** betonte ein Aktionär, dass man allgemein erwartet habe, es werde eine höhere Dividende als im Vorjahre zur Vertheilung kommen. Man habe dies aus dem Bericht der Direktion geschlossen, der besage: „Die Beförderungszahlen und die Einnahmen im Personen- und im Güterverkehr, sowie die Gesammteinnahmen haben die Ergebnisse aller Vorjahre übertroffen." Redner war der Meinung, dass die Dividende damit nicht gleichen Schritt gehalten hat. Die Dividende sei nur wie im Vorjahre ausgefallen und das habe zur Folge gehabt, dass der Kurs der Aktien in Berlin heruntergedrückt worden sei. Der Aktionär richtete an die Direktion die Bitte, im nächsten Jahre analog der erhöhten Einnahmen, auch eine höhere Dividende auszuwerfen. Der Vorsitzende erwiderte, dass man nicht allein erhöhte Einnahmen, sondern auch erhöhte Ausgaben gehabt habe, und auch in diesem Jahre werde man wieder mit weit höheren Ausgaben zu rechnen haben. Es sei daher noch ungewiss, ob die Dividende im nächsten Jahre höher bemessen werden könnte.

— **Herbeiführung einer Einheitlichkeit und Vereinfachung der Papiertarife.** In seiner kürzlich abgehaltenen Generalversammlung hat der Verein deutscher Papierfabrikanten sich auch mit den Tarifsätzen beschäftigt und an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten folgende Eingabe gerichtet: „Der Verein deutscher Papierfabrikanten steht nach wie vor auf dem Standpunkt, dass eine möglichste Einheitlichkeit und Vereinfachung der Eisenbahnfrachtsätze für Papier ein unabweisbares Erforderniss und dass eine Verbilligung des Tarifes sowohl für die Fabrikanten der geringeren, als auch der besseren Papiere eine dringende Nothwendigkeit ist. Er beharrt deshalb bei seiner früheren Stellungnahme und unterstützt den Antrag, den die sächsische Staatseisenbahn in der 67. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen am 17. Februar 1899 einbrachte, sowie den im Verkehrsausschuss gestellten Ergänzungsantrag." Die Anträge lauteten auf erhebliche Verbilligung der Tarifsätze.

Zu wünschen wäre zweifellos — auch vom Standpunkt der Eisenbahnverwaltungen aus —, dass die bisherigen Unstimmigkeiten in der Tarifirung von Papier in Wegfall kämen.

— Die für dieses Jahre in Nürnberg anberaumte **Versammlung der deutschen Bahnärzte** unterbleibt. Sie wird mit dem im nächsten Jahre in Paris stattfindenden internationalen Kongress der Bahnärzte vereinigt.

— **Der Verein deutscher Spediteure und der Stückgutstaffeltarif.** In Mainz fand am 5. d. Mts. die 20. Generalversammlung des Vereins deutscher Spediteure unter sehr zahlreicher Theilnahme statt. Von den Berathungsgegenständen heben wir hervor: „Das Speditions-, Fracht- und Lagergeschäft im neuen Handelsgesetzbuch", ferner „Die Wirkungen des ermässigten Stückguttarifes". Hierzu wurde einstimmig folgende von Herrn Kommerzienrath Emil Jacob (Berlin) eingebrachte Resolution angenommen:

„Die Sammelverkehre sind in ganz Deutschland, zumal unter Berücksichtigung des gesteigerten Gesammtverkehres, sehr erheblich zurückgegangen. In noch viel höherem Maasse ist durch die herabgesetzten Sammeltarife der Nutzen des Sammelspediteurs geschmälert. Trotzdem sollen die Sammelverkehre thunlichst in dem heutigen Umfange aufrecht erhalten werden, in der bestimmten Erwartung, dass der weitere Ausbau des deutschen Gütertarifwesens dem Spediteur wieder eine nutzbringendere Thätigkeit ermöglichen wird. Gegenüber der Schädigung der Spediteure ist für das Publikum eine entsprechende Verbilligung der Frachten nicht eingetreten, vielmehr sind mannigfache Beschwerden über die durch den gesteigerten Verkehr herbeigeführten Unregelmässigkeiten der Stückgutbeförderung laut geworden."

Wir bemerken hierzu, dass mit dieser Resolution der Beweis für die Schlusssätze keineswegs erbracht ist. Das Publikum hat die Einführung des neuen Stückguttarifes freudig be-

grüsst und seither ergiebigen Gebrauch von ihm gemacht, wie jeder weiss, der es wissen will. Dass hin und wieder durch den Andrang der Stückgutmassen in der Abfertigung Schwierigkeiten entstanden sind, ist ja nur natürlich. Im ganzen und grossen sind aber die anfänglich aufgetretenen Schwierigkeiten überraschend schnell überwunden und durch zweckmässige Einrichtungen (Vermehrung der Kurswagen und des Ladepersonals, Erweiterungen der Laderäume und Ladebühnen usw.) beseitigt. Publikum und Eisenbahnen sind mit dem neuen Stückguttarif zufrieden. Wir haben Grund anzunehmen, dass auch die Spediteure sich besser mit der Sache abgefunden haben, als sie selbst vielleicht vorher glauben mochten. In einer Zeit steigenden Güterverkehres bleibt dem Speditionsgeschäft trotz der Einschränkung der Sammelladungen noch immer ein völlig genügender Raum zu nutzbringender Bethätigung.

— **Ueber den Verkehr im Kaiser Wilhelmkanal** während des Rechnungsjahres 1898 — d. i. April 1898 bis März 1899 — veröffentlicht das 2. Heft des Jahrgangs 1899 der „Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches“ eingehende Nachweise. Im ganzen haben danach den Kanal im angegebenen Zeitraum befahren 25 816 abgabepflichtige Schiffe mit 3 117 840 Registertons Raumgehalt; hiervon waren 17 738 Schiffe mit 2 562 558 Registertons beladen. Von den 11 005 Dampfern mit 2 467 839 Registertons Gesammtraumgehalt gehörten 5 089 mit 949 414 Registertons regelmässigen Linien an. Einen Nettoraumgehalt von über 1 500 Registertons hatten 66 Dampfschiffe, von über 1 000 bis 1 500 Registertons 140 und von über 600 bis 1 000 Registertons 881, während von den Segel- und Schleppschiffen nur 70 einen Raumgehalt von über 400 Registertons und 1 103 einen solchen von 100 bis 400 Registertons hatten. 22 540 Schiffe führten die deutsche Flagge, 27 die belgische, 497 die britische, 906 die dänische, 4 die französische, 687 die niederländische, 248 die norwegische, 157 die russische, 735 die schwedische und 15 eine sonstige fremde Flagge. An Kanalabgabe (abzüglich des auf die Kanalabgabe angerechneten Elblootsgeldes von 92 027 ℳ) sind 1 478 685 ℳ und an Gebühren (einschliesslich der Schleppgebühren usw.) 1 590 484 ℳ erhoben worden.

— **Personalnachrichten.** Dem Präsidenten der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Wirklichen Geheimen Oberregierungsrath Mebes zu Strassburg i. E. ist bei seinem bevorstehenden Ausscheiden aus dem Reichsdienst der Charakter als Wirklicher Geheimer Rath mit dem Prädikat „Excellenz“ verliehen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Oesterreichischer Staatseisenbahnrath.** Am 5. d. Mts. fand unter dem Vorsitze des Eisenbahnministers die regelmässige Frühjahrssession des Staatseisenbahnrathes statt. Nachdem der Vorsitzende die seit der letzten Session eingetretenen Aenderungen in der Zusammensetzung des Staatseisenbahnrathes zur Kenntniss der Versammlung gebracht hatte, beantwortete er einige Interpellationen, darunter eine solche betreffs der Entscheidung über die Einbeziehung der Linie Böhmisch-Leipa-Niemes in die neue Eisenbahnverbindung Teplitz-Reichenberg.

Diesbezüglich bemerkte der Eisenbahnminister, dass er nicht in der Lage sei, die gewünschte Erklärung hinsichtlich der Trassenfeststellung zwischen Böhmisch-Leipa und Reichenberg abzugeben, da ihm die Anträge der Fachorgane des Ministeriums noch nicht vorliegen und auch andere Ministerien an der Entscheidung mitbetheiligt sind. Der Minister würde indess lebhaft wünschen, dass es ermöglicht werde, die Entscheidung im Einklange mit der aus diesem Anlasse gefassten Resolution des Abgeordnetenhauses zu treffen, in welcher die Einbeziehung der Lokalbahn Böhmisch-Leipa-Niemes befürwortet wird.

Nachdem noch ein Mitglied des Staatseisenbahnrathes dem Eisenbahnminister für die Einführung der 15- und 30-tägigen Abonnements für Fahrten im Salzkammergute den wärmsten Dank ausgesprochen hatte, wurde zur Tagesordnung geschritten.

Anlässlich der Diskussion über einen Antrag, betreffend die Vorsorge für eine genügende Anzahl gedeckter Güterwagen auf den nordwestlichen Linien der österreichischen Staatsbahnen, machte der Regierungsvertreter die Mittheilung, dass die Staatsbahnverwaltung dank dem Entgegenkommen der staatlichen Finanzverwaltung in die Lage versetzt wurde, die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel nach einem bestimmten Programme einzurichten, wodurch nicht nur die ungleichmässige Belastung des Voranschlages vermieden, sondern auch den immer wiederkehrenden Klagen über Wagenmangel einerseits, andererseits der nachtheiligen Wirkung dieser stossweisen Anschaffungen auf die betreffende Industrie vorgebeugt werden dürfte. Diesem Programme zufolge werden im Laufe dieses und des nächsten Jahres 166 Lokomotiven zur Ablieferung gelangen, und wird ferner bis zum Jahre 1903 eine Vermehrung des Fahrparkes um 500 Personenwagen und 6 200 Güter- und Dienstwagen erfolgen.

Die Mittheilungen des Regierungsvertreters wurden mit lebhaftem Beifall aufgenommen und nahm der Staatseisenbahnrath Anlass, dem Eisenbahnminister, welcher diesem Gegenstande stets seine grösste Sorgfalt zuwendete, für die Initiative zu dieser in wirthschaftlicher und sozialpolitischer Beziehung so hochwichtigen Aktion, wie auch dem Finanzminister zu danken, welcher trotz der schwierigen Lage, in der er sich gegenwärtig befindet, doch die Mittel bewilligt hat.

Bemerkenswerth ist ein vom Staatseisenbahnrath angenommener Antrag, betreffend Erstellung einer Statistik des Waarenverkehres auf den österreichischen Eisenbahnen, welche den Waarenverkehr der einzelnen Wirthschaftsgebiete untereinander und mit dem Auslande zur Darstellung bringt. Der Regierungsvertreter hob hervor, dass die Schwierigkeiten, die sich der angestrebten Einrichtung entgegenstellen, keineswegs unterschätzt werden dürfen. Vor allem sei die Mitwirkung der Privatbahnverwaltungen nicht zu entbehren. Auch die Kostenfrage sei von nicht so geringem Belange. Das Eisenbahnministerium werde jedoch bestrebt sein, alle diese Schwierigkeiten zu überwinden und der so wünschenswerthen Verbesserung der Eisenbahnstatistik näherzutreten.

Von Gegenständen, welche die Verbesserung der Fahrordnung betrafen, ist ein Antrag der Abgeordneten von Triest von Wichtigkeit, welcher auf eine Verbesserung der Schnellzugverbindung zwischen Wien und Triest bezw. auf Einführung eines neuen dritten Schnellzuges auf dieser Strecke abzielt. Im Antrage der Triester Abgeordneten wird die besondere Wichtigkeit dieser Maassnahme für die erste Hafenstadt Oesterreichs hervorgehoben. Die Verwaltung der Südbahn hatte erklärt, dass sie ohne eine für diesen Zweck bestimmte staatliche Subvention einen solchen dritten Schnellzug nicht einführen könne, da dessen Kosten ausserordentlich hohe seien. Es wurde der Antrag angenommen, die Regierung aufzufordern, für die Verbesserung der Schnellzugverbindung zwischen Wien und Triest einzutreten. Der Regierungsvertreter erklärte, dass dieser Angelegenheit die grösste Aufmerksamkeit zugewendet werde und dass die Regierung bereit sei, dieselbe mit Energie weiter zu verfolgen.

Sodann wurde ein Antrag in betreff der Führung eines dritten Schnellzugpaares zwischen Wien und Innsbruck angenommen. Der Regierungsvertreter erklärte, dass dieses Schnellzugpaar wahrscheinlich eingeführt werden dürfte, und zwar im Hinblicke auf die voraussichtlich grosse Frequenz im Jahre 1900 anlässlich der Weltausstellung in Paris. Es liege zweifellos im Interesse des Staates, dass möglichst viele Reisende über den Arlberg befördert werden.

Von den Beschlüssen in Angelegenheit der Personentarife sei insbesondere jener auf Erstellung des Personentarifes der österreichischen Staatsbahnen bis zu 50 km nach halben (statt wie bisher nach ganzen) Myriameterzonen zu erwähnen. Der Regierungsvertreter gab zu diesem Beschlusse die Erklärung ab, dass diese Einführung voraussichtlich einen Ausfall in den Einnahmen zur Folge hätte, dass aber die Regierung bereit sei, dieser Frage näher zu treten, falls es gelingen sollte, auf irgend eine Art die finanziellen Schwierigkeiten zu beseitigen.

In Bezug auf Angelegenheiten des Güterverkehres verdient die Mittheilung der Regierung erwähnt zu werden, dass es derselben gelungen sei, mit der Südbahngesellschaft eine Vereinbarung zu treffen, welche geeignet erscheint, eine wesentliche Verbesserung in der Abwickelung des Triester Eisenbahnverkehres herbeizuführen. (Es handelt sich hierbei insbesondere um Uebertragung des gesammten Gütermagazindienstes an die Südbahn.) Diese Mittheilung wurde mit dem Ausdrucke des Dankes zur Kenntniss genommen. Eine weitere erwähnenswerthe Mittheilung der Regierung betraf die geplante Ausgestaltung der Abfertigungsweise mit Frankirungsmarken bei den österreichischen Staatsbahnen. Von den Tariffragen, welche zur Verhandlung gelangten, erweckte namentlich die Schaffung billigerer Ausfuhrtarife für Malz, ferner die Herabsetzung der Kohlentarife der Nordbahn eine lebhafte Debatte. In letzterer Beziehung wurde der Regierung empfohlen, dass sie der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gegenüber bei sich darbietender Gelegenheit von ihrem Tarifhoheitsrechte Gebrauch machen und auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn einwirken möge, dass eine allgemeine Verbilligung der Kohlentarife eintrete.

Als wichtigster, den Zeitverhältnissen Rechnung tragender Beschluss wäre insbesondere hervorzuheben, dass im Sinne eines eingebrachten Antrages das Eisenbahnministerium ersucht wurde, sich mit der Aufstellung eines umfassenden Programmes behufs

Einführung und Ausgestaltung ermässigter Ausfuhrtarife für die wichtigsten Ausfuhrartikel Oesterreichs zu beschäftigen und dieses Programm womöglich schon in der nächsten Session dem Staatseisenbahnrathe zur Begutachtung vorzulegen, von welchem ein Spezialkomitee mit der weiteren Behandlung und Antragstellung betraut werden soll.

— **Errichtung einer Eisenbahnfachschule in Linz.** Auf Veranlassung der Staatseisenbahnverwaltung hat der Verwaltungsrath der Linzer Handelsakademie beschlossen, mit 1. Oktober d. J. in Linz eine Eisenbahnfachschule als Abtheilung der Handelsakademie zu eröffnen. Die Berathungen über die Einrichtung dieser Schule sind wohl noch nicht abgeschlossen, jedoch steht bereits so viel fest, dass eine Reihe von Gegenständen der „allgemeinen Bildung“ für beide Abtheilungen (die Handels- und die Eisenbahnschule) gemeinsam vorgetragen werden, dagegen die eigentlichen Fachgegenstände in selbständigen Kursen gelehrt werden sollen. Da die Linzer Handelsakademie nur drei Jahrgänge umfasst, so ergeben sich im Vergleiche zu der vom Klub österreichischer Eisenbahnbeamten vorgeschlagenen Organisation einer vierjährigen, ganz selbständigen Schule wesentliche Abweichungen.

Die Aufgabe, für diese Erweiterung der Linzer Handelsakademie zu einer Eisenbahnfachschule die richtige Organisation und den richtigen Lehrplan zu finden, ist eine überaus schwierige und verantwortungsvolle im Hinblick auf die Zukunft des Eisenbahnfachunterrichtes überhaupt. Der Klub österreichischer Eisenbahnbeamten ist eingeladen worden, bei dieser Arbeit mitzuwirken und das sofort einberufene Komitee unterzieht sich eben mit regstem Eifer dieser Aufgabe, hoffentlich mit vollem Erfolge.

Wenn nun zwar durch diese Aktion der Linzer Handelsakademie eine Probeanstalt geschaffen wird, so darf man, wie die „Oesterr. Eisenbahnzeitung“ mit Recht hervorhebt, nicht darauf verzichten, auch in Wien eine Eisenbahnfachschule erstehen zu sehen, und zwar als selbständige Anstalt, entweder ganz nach dem Entwurfe des Eisenbahnklubs oder doch auf dessen Prinzipien aufgebaut; schon des Vergleiches halber. Das, was sich besser bewährt, hätte dann zum Muster für weiter zu errichtende Anstalten zu dienen. Denn es ist ja selbstverständlich, dass eine Anstalt für das ganze Reich nicht genügen kann. Auch wenn selbständige Akademien errichtet werden sollten, müssten es eben mehrere sein.

— Das Projekt der Errichtung der **Vintschgaubahn** dürfte, wie die „Neue Freie Presse“ meldet, eine Verschiebung erfahren. Die Finanzirung war bekanntlich in der Art in Aussicht genommen, dass die Regierung etwa 4 300 000 fl. beisteuere; das Land Tirol hatte sich mittelst Landtagsbeschlusses zur Leistung von 200 000 fl. verpflichtet, die Bozen-Meraner Bahn wäre unter gewissen Bedingungen prinzipiell geneigt gewesen, 800 000 fl. beizutragen, während die Interessenten aus der Meraner Gegend sich mit etwa 300 000 fl. betheiligen sollten. Die Schwierigkeiten liegen nun gegenwärtig in dem Verhalten der letztgenannten Interessentengruppe. Dieselbe verlangte, dass der Meraner Bahnhof verlegt werde, um das Gebiet zwischen dem neuen und dem alten Bahnhofe zu parzelliren. In dieser Richtung fanden vor einiger Zeit kommissionsweise Begehungen statt. Die Meraner Interessenten erklärten nun, dass sie, falls sie sich an den Kosten der Verlegung des Bahnhofes betheiligen, welche allerdings in ihrem Interesse liege, nicht in der Lage seien, den vollen Beitrag von 300 000 fl. für die Vintschgaubahn zu leisten. Die übrigen Interessenten sträubten sich, in eine hierdurch nothwendig werdende Erhöhung ihres Beitrages einzuwilligen. Seitens der Regierung wurde nun neuestens ein Vermittelungsvorschlag in der Richtung gemacht, dass die Bozen-Meraner Bahn die Kosten für die Herstellung des neuen Bahnhofes tragen und den alten Bahnhof selbst parzellire. Die Verwaltung der Bozen-Meraner Bahn hat in dieser Richtung noch keinen definitiven Beschluss gefasst, da nach ihrer Ansicht die Proposition der Regierung einer um so eingehenderen Erwägung bedürfe, als bei Annahme des Vorschlages ein Verlust für die Bozen-Meraner Bahn aus Anlass der Parzellirung nicht ausgeschlossen erscheint.

— **Das Pensionsinstitut der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die „Statistische Monatsschrift“ (Wien) bringt aus der Feder des Dr. Feldscharek eine Darstellung der Entwickelung des Pensionsinstitutes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Diese Arbeit verdient um so mehr Interesse, als es sich hierbei um das älteste Eisenbahnpensionsinstitut Oesterreichs handelt. Dasselbe wurde im Jahre 1844 gegründet. Die Gesellschaft leistete zunächst einen jährlichen Beitrag von 4 000 fl. Konventionsmünze. Die Theilnehmer hatten, wie noch heute üblich, 25 % von dem ersten Jahresgehalte, sowie 50 % von dem Jahresbetrage jeder Gehaltserhöhung und laufend 3 % des Gehaltes beizusteuern.

Das Pensionsausmaass für den Bediensteten betrug nach 10 Jahren $^1/_4$, nach 15 Jahren $^1/_3$, nach 20 Jahren $^1/_2$, nach 25 Jahren $^2/_3$ des Gehaltes. Die Wittwe erhielt die Hälfte hiervon, jedoch nicht über 500 fl. jährlich.

1851 ging die Pensionskasse in das Eigenthum der Nordbahn über. Nach den geänderten Statuten leisteten die Bediensteten die gleichen Einzahlungen wie bisher; hingegen gewährte die Nordbahn den nach 10 Dienstjahren dienstunfähig gewordenen oder ohne ihr Verschulden entlassenen Bediensteten für 10 Jahre $^4/_{10}$, für 15 Jahre $^5/_{10}$, für je weitere 5 Jahre $^1/_{10}$ mehr, sohin für 40 Jahre das volle Gehalt als Pension; die Wittwe erhielt $^1/_3$ des Gehaltes, jedoch nicht mehr als 600 fl. Der Beitrag der Nordbahn an den Pensionsfonds wurde für die nächsten 3 Jahre mit 10 000 fl. C.-M. bestimmt.

1873 erschienen neue Statuten. Nach denselben wurde die Pension nicht mehr nach Quinquennien, sondern nach Dienstjahren (für 10 Jahre 40, für jedes weitere Jahr 2, sohin für 40 Jahre 100 %) bemessen. Die Wittwenpension wurde von $33^1/_3$ auf 40 % erhöht, ihre Höhe auf 1 500 fl. beschränkt. Den Lokomotivführern und Zugbegleitern wurde eine besondere Begünstigung zugestanden, indem ihnen fortab die in diesen Kategorien faktisch zugebrachte Dienstzeit für die Pensionsbemessung anderthalbfach angerechnet wurde. Den im Dienste verunglückten ständigen Bediensteten wurde ein Pensionsanspruch zugestanden, auch wenn sie noch nicht 10 Jahre dienten, ferner erhielten die Waisen, und zwar die Knaben bis zum 18., die Mädchen bis zum 16. Lebensjahre, Erziehungsbeiträge von 5 % des Gehaltes des Vaters, und zwar nicht über 100 fl. jährlich und nicht unter 30 fl., wenn der Vater Beamter, nicht unter 20 fl., wenn er Diener war; endlich waren Leichenkostenbeiträge gewährt.

1883 wurden die Statuten dahin abgeändert, dass die Pension jährlich um 2,4 statt um 2 % sich zu erhöhen habe, so dass mit 35 Dienstjahren das volle Gehalt als Pension entfällt.

Der Beitrag der Gesellschaft wurde fortab in der Höhe der Jahresbeiträge der Mitglieder festgesetzt; zugleich wurde die Zuwendung eines ausserordentlichen Beitrages von 300 000 fl. genehmigt.

1886 wurden günstigere Bedingungen zu Gunsten jener Mitglieder des Pensionsinstitutes getroffen, welche zum Militärdienst einrücken.

Diese fortgesetzte Schaffung neuer Begünstigungen für die Pensionsfondsmitglieder brachte es mit sich, dass der Pensionsfonds passiv wurde.

1892 berichtete der Verwaltungsrath an die Generalversammlung, eine Untersuchung des Pensionsfonds habe ergeben, dass die regulären Beiträge der Anstalt und der Bediensteten nicht hinreichen, den Fonds nach den Grundsätzen der Versicherungstechnik dauernd sicherzustellen. Für die bisher dem Pensionsfonds Einverleibten sei eine Erhöhung der Beiträge ausgeschlossen, doch sei es gerechtfertigt, dass die künftighin Beitretenden höhere Beiträge leisten. Die Generalversammlung genehmigte die neuesten, ab 1. Januar 1893 eingeführten Pensionsstatuten. Die wesentlichsten in ihnen enthaltenen Neuerungen sind die folgenden:

Die ausser den vollen Dienstjahren eventuell zurückgelegten einzelnen Monate des letzten unvollendeten Jahres werden bei der Pensionsbemessung mit der entsprechenden Quote von 0,2 bezw. $^1/_6$ % berücksichtigt. Dem Fahrpersonal bleibt die anderthalbfache Anrechnung der Fahrdienstzeit gewahrt, doch findet dieser Berechnungsmodus erst nach voller Zurücklegung der ersten zehn Dienstjahre Anwendung. Die Dauer der Erziehungsbeiträge für die Waisen wird um zwei Jahre verlängert, ihr Ausmaass auf 10 % der Pension des Vaters, höchstens auf 150 fl., bei gänzlich verwaisten Kindern auf 25 % bezw. 300 fl. festgesetzt, das Höchstausmaass der Wittwenpension von 1 500 fl. auf 2 000 fl. erhöht. Wittwenpension und Erziehungsbeiträge zusammengenommen dürfen nicht mehr als 90 % der Pension des Bediensteten ausmachen. Das neue Pensionsstatut setzte für die Folge eine Zweitheilung der Pensionsfonds fest, indem die ab 1. Januar 1893 dem Pensionsfonds Beitretenden einer neuen Fondsabtheilung zugewiesen wurden, welche neben dem alten Fonds gebildet wird. Letzterer wird durch entsprechende Beiträge der Gesellschaft im Stande der Aktivität erhalten werden, ersterer soll aus sich selbst aktiv bleiben. Die Mitglieder dieses haben ausser der 25 % Stabilisirungskarenz die fortlaufende Rate von 7 % zu zahlen, welche je nach dem Ergebnisse der alle fünf Jahre vorzunehmenden fachmännischen Ueberprüfung hinauf- oder heruntergesetzt werden kann, wobei die Gesellschaft lediglich zur Zahlung der gleichen Beiträge, wie sie die Bediensteten leisten, verpflichtet ist.

Der alte Pensionsfonds wies seit 1893 abermals ein Defizit auf, infolge dessen die Gesellschaft genöthigt war, 1894—1898 Zuschüsse von über 1 000 000 fl. zu leisten.

Der alte Pensionsfonds hat in den 54 Jahren seines Bestandes eine Höhe von 7 750 000 fl. erreicht. Die Aufnahme neuer Mitglieder ist durch die Kreirung der neuen Abtheilung seit 1. Januar 1893 gesperrt. Während sohin die Einzahlungen der Bediensteten in ihm den Höhepunkt erreicht haben dürften,

wird es noch einige Zeit dauern, bis das Pensionserforderniss der einen Ruhegenuss aus der alten Fondsabtheilung beziehenden Personen zum Höchstbetrage gelangt sein wird. Einstweilen vermehrt sich das Vermögen des neuen Pensionsfonds, insolange nicht eine ins Gewicht fallende Belastung durch die Auszahlung dauernder Ruhebezüge eintritt, in rascher Progression.

Die Gesammteinnahmen des alten Pensionsfonds bis Ende 1897 beliefen sich auf 22 000 000 fl., denselben stehen Ausgaben im Gesammtbetrage von 14⅓ Millionen Gulden gegenüber; die Haupteinnahmequelle bilden die Zinsen mit fast 8 000 000 fl. (36 %), dann kommen die Beiträge der Anstalt, über 7 000 000 fl. (32 %) und die der Bediensteten, über 5 000 000 fl. (23,1 %); der Mehrwerth der Effekten macht 1 600 000 fl. (7,3 %) und nach Abschlag des Gegenwerthes, Minderwerth der Effekten, noch 1 200 000 fl. (5,5 %) aus. Unter den Ausgaben absorbirten jene für Männerpensionen 8 300 000 fl. (57,6 %) und die für Wittwenpensionen über 5 000 000 fl. (35,1 %).

Wenn zu den Einzahlungen der Bediensteten im Betrage von 5 119 000 fl. die zum Theile von den Bediensteten selbst herrührenden Strafgelder mit 353 000 fl. und der aliquote Theil des Zinseneinganges von etwa 2 123 000 fl. hinzugeschlagen werden, so ergibt sich eine Summe von fast 7 600 000 fl., durch welche beinahe die gesammten gezahlten Männerpensionen gedeckt werden.

Schliesslich sei noch erwähnt, dass das Anwachsen des Standes der pensionirten Männer bezw. der Wittwengeld beziehenden Frauen, bei diesen regelmässiger als bei den ersteren verläuft, was wohl darauf zurückgeführt werden kann, dass bei den Männern nicht allein die auf ihre physische Dienstunfähigkeit sich stützenden Pensionirungen, sondern auch zu gewissen Zeiten Quiescirungen aus administrativen Gründen vorkommen, während der Zuwachs bei den Wittwen von dem allmählichen Absterben der Bediensteten, der aktiven, wie der pensionirten, herrührt. Die erwähnten administrativen Quiescirungen, welche um die Mitte der 80er Jahre anlässlich der Reorganisation zahlreich waren, bewirkten innerhalb dreier Jahre, von 1883—1886, ein Anwachsen des Pensionsdurchschnittes von 641 auf 811 fl., mithin um 27 %; der Durchschnitt des Jahres 1897 ist gegenüber jenem des Jahres 1872 um die Hälfte höher, und zwar ganz gleichmässig bei den Männern und bei den Wittwen, und dürfte auf ein entsprechendes Wachsthum der Bezüge der Bediensteten in diesem Zeitraume von 24 Jahren zurückzuführen sein.

— Dem Geschäftsberichte der **Kaschau-Oderberger Bahn** für das Jahr 1898 ist folgendes zu entnehmen: Die Ergebnisse sind, wie schon in Nr. 36 d. Ztg. angeführt wurde, sehr befriedigend. Auf den Linien der Gesellschaft ist hauptsächlich der Verkehr der billiger tarifirten Kohle und Erze im stetigen Aufschwunge begriffen. Die Erhöhung der Ausgaben (gegen das Vorjahr + 228 088 fl.) hält mit der Erhöhung der Leistungen noch immer Schritt, denn während sich die Zugkilometer mit 7,80 % und die Bruttotonnen mit 12.13 % erhöhten, ergibt sich bei den Ausgaben blos eine Zunahme von 5,45 % und kann demnach das Verhältniss der eigentlichen Betriebsausgaben zu den Einnahmen noch immer günstig genannt werden, da diese Vergleichung einen Betriebskoeffizienten von 47,93 % ergibt. Betreffs der Konversion der gesellschaftlichen Prioritätsobligationen wird berichtet, dass die Anzahl der eingelösten Stücke sich gegenüber dem Ausweise des vorigen Jahres kaum geändert hat, und dass am Ende 1898 von den Silberprioritäten des Jahres 1868 noch 1 517 Stück im Nennwerthe von 303 460 fl. im Umlaufe waren. Aus der in den früheren Berichten erwähnten schwebenden Schuld von 1 200 000 fl. stand noch ein Betrag von 115 740 fl. zur Verfügung, welcher im Laufe des Jahres 1898 für Neubauten und sonstige Anschaffungen ganz aufgebracht wurde. Die sämmtlichen nöthigen Investitionen konnten jedoch aus diesem Betrage nicht gedeckt werden, und da im Laufe des Jahres beide Regierungen den Ausbau des zweiten Gleises auf der Strecke Csácza-Jablunkau genehmigten, mussten auch die Kosten dieser nicht mehr aufzuschiebenden Bauten aus einer neueren schwebenden Schuld gedeckt werden. Zu Lasten dieser schwebenden Schuld wurden demnach die Kosten der auf der ungarischen Strecke noch benöthigten und neben dem bereits erwähnten Betrage erfolgten Investitionen von 103 351,14 fl., wie auch von den Baukosten des zweiten Gleises bis Ende 1898 auf der ungarischen Strecke 128 894,49 fl., auf der österreichischen Strecke 238 173,23 fl. verrechnet. Auf der österreichischen Strecke wurden im Laufe des Jahres 1898 keine anderen Investitionen gemacht. Der Bau des zweiten Gleises ist im abgelaufenen Jahre so weit vorgeschritten, dass dasselbe am 5. Februar d. J. in Benutzung genommen werden konnte. Infolge der stetigen Zunahme des Verkehres ist die Anschaffung von 10 Lokomotiven, 10 Kondukteur- und 10 Personenwagen nöthig geworden. Ein Theil der Arvathal-Lokalbahn, die Strecke Kralován-Arvaváralja wurde fertiggestellt und am 4. Dezember 1898 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die zur Herstellung des Internates in Igló benöthigte Anleihe wurde bei dem Pensionsinstitute aufgenommen und der Bau des Internates im abgelaufenen Jahre begonnen. Befördert wurden 2 464 474 Civil- und 62 698 Militärpersonen, 4 891 t Reisegepäck, 9 448 t Eilgut und 4 133 417 t Fracht.

— **Eisenbahnwagen für Radfahrer.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen beabsichtigt, wie „Sportvilág" meldet, für Radfahrer besondere Personenwagen einzurichten. Die Pläne, die Beschreibung und der Benutzungstarif dieser Personenwagen wurden jüngst behufs Gutheissung dem Handelsminister unterbreitet. Diese Wagen erhalten die Aufschrift „Für Radfahrer" und werden nur auf den Hauptlinien in Betrieb gesetzt werden. In jeder Abtheilung finden vier Radfahrer mit ihren Rädern Platz. Die Räder werden an einer Hängevorrichtung befestigt, die Reisenden sitzen auf beweglichen Bänken. Die Ein- und Ausladung sowie die Befestigung der Räder kann in wenigen Sekunden bewerkstelligt werden. Die Radfahrer haben für die Beförderung ihrer Räder Zuschlagskarten zu lösen.

Niederlande.

— Die Verwaltung der **holländischen Eisenbahngesellschaft** (Amsterdam-Rotterdam) hat, wie die „Köln. Ztg." mittheilt, mit der Ahuus-Enscheder Eisenbahn ein Uebereinkunft behufs Uebernahme des Betriebes durch die holländische Bahn, gegen Gewährung eines festen Zinses von 4 % auf die Aktien A im Betrage von 1 000 000 ℳ. und von 3 % auf die Aktien B im Betrage von 500 000 ℳ. getroffen, die der Hauptversammlung zur Genehmigung vorgelegt wird.

Nach der Gewinn- und Verlustrechnung belaufen sich die Einnahmen der holländischen Eisenbahngesellschaft für 1898 einschliesslich eines Vortrages von 972 fl. auf 5 940 982 fl. Davon sind 5 699 523 fl. (im Vorjahre 5 252 579 fl.) Betriebsgewinn, 27 438 (17 799) fl. Einnahmen der Dampffähre Enkhuizen-Stavoren, 92 287 (92 283) fl. Vergütung für die Mitbenutzung von Bahnstrecken und Stationen und 121 191 (57 535) fl. Zinsen und Dividenden. Unter den Ausgaben kommen vor 1 770 414 (1 614 410) fl. Zinsen, 1 776 180 (1 778 568) fl. Pacht und Vergütung für die Mitbenutzung von Bahnstrecken, 259 415 (164 073) fl. Wagenmiethe und Ausbesserungen, während 417 805 (404 847) fl. auf das rollende Material abgeschrieben und 219 000 (134 000) fl. der Rücklage zugewiesen werden; letztere beträgt 1 010 378 fl. Die Aktionäre erhalten 4,50 (4,25) % Dividende und die niederländische Regierung für ihren Antheil am Reingewinn über 4 %: 112 449 (55 979) fl.

Vereinsausland.

— **Eisenbahnverstaatlichung in Belgien.** Die belgische Regierung will die der französischen Nordbahngesellschaft gehörige belgische Nordeisenbahn verstaatlichen. Die Unterhandlungen schweben seit geraumer Zeit; es wird ein sehr hoher Preis gefordert. Unter diesen Umständen sind die Betriebsergebnisse für 1898, die eine Grundlage des Ankaufspreises bilden, von besonderem Interesse. Die Einnahmen betrugen in 1898 16 774 280 Frcs., um 395 752 Frcs. mehr als im Vorjahre. Der Reinertrag stellt sich auf 5 171 900 Frcs. gegen 4 722 333 Frcs. im Vorjahre. Die Erwerbung der Bahn ist aus strategischen Rücksichten unabweisbar. („Voss. Ztg.")

— Die ursprünglichen Kostenvoranschläge für den Bau der **Jungfraubahn** sind von der jetzigen Aktiengesellschaft wesentlich abgeändert worden. Während vorher für die Ausführung der gesammten Bahn 8 000 000 Frcs. vorgesehen waren, sind nunmehr für den Bau des Theilstückes Scheideck-Eigerjoch allein 5 500 000 Frcs. vorgesehen, worin die Summe von 2 700 000 Frcs. für das bereits im Betrieb befindliche Theilstück Scheideck-Eigergletscher eingerechnet ist. In der letztgenannten Summe stecken allerdings auch die Kosten für die elektromotorischen Anlagen der Bahn in Lauterbrunnen.

— **Eisenbahnunfall im Bahnhof Aarau (Schweiz).** Infolge Versagens der Westinghousebremse fuhr der Nachtschnellzug Zürich-Aarau im Bahnhof Aarau auf zwei zum Vorspann bereitstehende Lokomotiven auf. Ein Gepäckwagen und der darauffolgende internationale Lyoner Wagen I. Klasse wurden theilweise zertrümmert. Zwei Personen wurden getödtet, drei leicht und eine schwer verletzt. Die Getödteten sind Schweizer.

— **Neue Abonnementskarten auf den italienischen Bahnen.** Aehnlich den in Belgien, Württemberg und der Schweiz einge-

führten Abonnementskarten, gültig für alle Bahnlinien des betreffenden Landes (Generalabonnements), werden, wahrscheinlich ab 1. Juli d. J., auch in Italien auf allen grösseren Stationen sogenannte Regionalabonnementskarten, welche zur Fahrt auf allen in einer bestimmten Zone gelegenen Linien der Mediterranea (Mittelmeerbahn) und Adriatica (Südbahn) berechtigen, ausgegeben. Jedes der beiden Netze — Mediterranea und Adriatica — wird in folgende drei Abschnitte getheilt:

a) Mediterranea:

I. nördlicher Abschnitt: alle Linien der Mediterranea nördlich von Pisa;
II. centraler Abschnitt: alle Linien südlich von Pisa und nördlich von Neapel;
III. südlicher Abschnitt: alle Linien südlich von Neapel;

b) Adriatica:

I. nördlicher Abschnitt: alle Linien der Adriatica nördlich von Bologna und Rimini;
II. centraler Abschnitt: alle Linien zwischen den Strecken Bologna-Rimini und Rom-Castellamare Ad.;
III. südlicher Abschnitt: alle Linien südlich der Strecke Rom-Castellamare Ad.

Für alle diese Abschnitte werden besondere 15 oder 30 Tage gültige Fahrkarten ausgegeben.

Ausser diesen Karten werden noch drei andere Gattungen Karten eingeführt und zwar: 1. für das gesammte Netz der Mediterranea; 2. für das gesammte Netz der Adriatica und 3. für die nördlichen Abschnitte beider Bahnnetze, also für alle Linien der Mediterranea und Adriatica nördlich von Pisa und Bologna-Rimini. Diese Karten werden nur mit einer Gültigkeit von 30 Tagen ausgegeben.

Die Karten, welche den Lago Maggiore, Comosee oder Gardasee berühren, berechtigen auch zur Fahrt auf den Dampfschiffen dieser Seen.

Die Preise betragen:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
		Lire	
nördlicher oder centraler Abschnitt Mediterranea oder Adriatica:			
gültig 15 Tage	95	65	40
„ 30 „	160	110	65
südlicher Abschnitt Mediterranea oder Adriatica:			
gültig 15 Tage	75	50	30
„ 30 „	125	84	50
nördliche Abschnitte Mediterranea und Adriatica vereint			
gültig 30 Tage	220	150	90
für das ganze Netz Mediterranea			
gültig 30 Tage	240	164	97
für das ganze Netz Adriatica			
gültig 30 Tage	220	150	90

Die Karten müssen schriftlich unter Einreichung der Photographie des Betreffenden bestellt werden. Die Ausgabe geschieht innerhalb 2 Stunden nach Bestellung.

Da die Preise der Karten sehr niedrig sind, und mit dem Gebrauche derselben durchaus keine Scherereien (wie Abstempeln, Durchlochen, Bescheinigung der Fahrtunterbrechungen usw.) verbunden sind, dürften die Karten bald bei den Reisenden Anklang finden, und bei günstiger Zusammenstellung auch die Rundreisekarten ersetzen können, was besonders für die vom Auslande kommenden Reisenden von Vortheil sein wird.

— Nach seinem Jahresbericht für 1898 zählte der **Verband der britischen Eisenbahner** rund 54 000 Mitglieder, hat also, da er im Vorjahre einen Bestand von 80 000 Mitgliedern aufwies, empfindlich abgenommen. Indessen sollen die Mitglieder qualitativ besser sein. Nach der Angabe des Berichtes beträgt der Kassenbestand nahezu 4 000 000 *M*.

— **Türkische Eisenbahnen.** Nach einer statistischen Veröffentlichung über die in der Türkei bestehenden Eisenbahnen sind gegenwärtig daselbst im ganzen 4 194 km Eisenbahnen im Betriebe, wovon 1 992 km auf die europäischen und 2 202 km auf die asiatischen Provinzen entfallen. Die Gesammteinnahmen aller Eisenbahnen beliefen sich im Finanzjahr 1897 auf 45 288 586 Frcs. Der Gesammtbetrag der von der türkischen Regierung entrichteten kilometrischen Garantien beziffert sich mit 7 892 908 Frcs. Da jedoch die orientalischen Eisenbahnen ihrerseits an die türkische Regierung jährlich den Betrag von 1 894 500 Frcs. zu entrichten haben, so verbleibt als Endsumme für die kilometrischen Garantien der Betrag von nur 5 998 408 Francs zu Lasten der Pforte. Der günstige Einfluss der Eisenbahnen auf die volkswirthschaftlichen Verhältnisse tritt namentlich in Anatolien zu Tage, wo sich der Werth des Getreides seit dem Bestande der anatolischen Eisenbahnen mehr als verdoppelt hat.

— **Bahnprojekt Konia-Bagdad-Bassorah-Persischer Golf.** Die Direktion der anatolischen Bahnen reichte ein Gesuch beim Sultan ein wegen Einsetzung einer Kommission, welche die Bedingungen des Bahnbaues von Konia über Bagdad nach Bassorah und einem noch näher zu bestimmenden Punkte am persischen Golfe gemeinsam mit den anatolischen Bahnen festsetzen soll.

— **Eisenbahnbau in China.** Der „Times" wird aus Shanghai vom gestrigen Tage gemeldet, die britische Gesandtschaft in Peking habe dem Tsungliyamen mitgetheilt, dass das Pekinger Syndikat mehrere Eisenbahnen in der Provinz Schansi zu bauen beabsichtige und ferner den Bau einer Eisenbahn plane, um die Honanbergwerke mit einer Stelle am Yang-Tse-Kiang, gegenüber Nanking, zu verbinden. Gegen den letzteren Plan wolle der Tsungliyamen Einspruch erheben.

— Aus den **Vereinigten Staaten von Nordamerika** wird wieder einmal von einem **Eisenbahnüberfall** gemeldet. Als der transamerikanische Zug der Union Pacificlinie am 2. d. Mts. Morgens um 2 Uhr inmitten eines schweren Landregens in die Nähe von Willcox (Wyoming) kam, sprangen mehrere Räuber auf den Expresswagen, zertrümmerten ihn durch Dynamitsprengungen und erbrachen den Geldschrank, mit dessen Inhalt sie in die Berge flohen. Der Betrag der geraubten Werthe ist noch nicht bekannt. Die Beamten melden, dass ein Maschinist durch die Sprengstoffe schwer verletzt, aber keiner der Reisenden beschädigt worden ist.

— Einer Mittheilung aus Newyork vom 6. d. Mts. zufolge ist der **Präsident der Pennsylvania-Eisenbahn, Frank Thompson,** gestorben.

Der Verstorbene war einer der hervorragendsten Männer im amerikanischen Eisenbahnwesen; er begann seine Laufbahn als Lehrling in den Werkstätten zu Altoona. Als junger Mann wurde er von Colonel T. A. Scott dazu erkoren, ihn nach Washington zu begleiten, als Scott zum Direktor des militärischen Transportwesens im Bürgerkriege ernannt worden war. Nach dem Friedensschlusse kehrte Scott zur Pennsylvaniagesellschaft zurück und Thomson wurde sofort zum Abtheilungsvorstand ernannt, um später Generalbetriebsleiter, Vizepräsident und schliesslich Präsident der Gesellschaft zu werden.

Allgemeines.

— **Brieftauben für den Nachrichtendienst der Ozeandampfer.** Die Hamburg-Amerikalinie hat beschlossen, ihre Personendampfer sowohl von Hamburg, wie von Newyork aus mit Brieftauben auszurüsten, durch welche die Nachricht von wichtigen Vorkommnissen, insbesondere von einem etwa dem Schiffe zugestossenen Unfall, von hoher See aus auf dem schnellsten Wege der Rhederei übermittelt werden kann. Bekanntlich müssen die Brieftauben, bevor sie ihrem Zwecke dienen können, erst eine längere Ausbildungszeit durchmachen, indem sie nach und nach an das Durchfliegen grösserer Strecken gewöhnt werden. Mit der Ausbildung der für den Dienst der Hamburg-Amerikalinie bestimmten Tauben ist im Frühling begonnen worden. So wurden kürzlich beim Abgang des Schnelldampfers „Auguste Viktoria" von Cuxhaven um 8 Uhr Morgens 28 Brieftauben aufgelassen, welche um 9½ Uhr sämmtlich in ihrem Schlage in Hamburg wieder eingetroffen waren. Sie hatten mithin die in der Luftlinie etwa 90 km betragende Strecke in der kurzen Zeit von 1½ Stunden, also 1 km in 1 Minute, zurückgelegt.

— **Die Abnahme der Kohlenfelder Englands.** Schon seit den letzten 25 Jahren wird ab und zu die wichtige Frage erörtert, ob die britischen Kohlenfelder unerschöpflich seien oder nicht. Ungewiss ist es, wann das Unvermögen sich einstellen wird, aber so gewiss das Ende alles Irdischen, ist auch die endliche Erschöpfung aller englischen Kohlenfelder, und wenn Eisen und Kohlen das goldene Zeitalter Englands geschaffen haben, so werden in einer gewissen Zukunft die mangelnden schwarzen Diamanten das goldene in ein eisernes Zeitalter verwandeln. Die Frage der einstigen Erschöpfung der britischen Kohlenfelder beschäftigte am 25. Mai die Aufmerksamkeit der Jahresversammlung des Instituts der Bergbauingenieure in London. Der Präsident des Instituts, J. A. Longdon, hielt eine Vorlesung, in der er sich sehr pessimistisch über die Zukunft englischen Kohlenerzeugung äusserte. Während der letzten 25 Jahre, bemerkte er, hätte sich die Kohlenproduktion von 120 000 000 t auf 200 000 000 t vermehrt. Während der nächsten 25 Jahre dürfte diese Zunahme trotz des Wachsthums der Bevölkerung nicht mehr als 1,5 % im Durchschnitt und wahrscheinlich weniger betragen. Folglich dürfte 1925 die Kohlenproduktion nicht 286 000 000 t übersteigen. In vielen Bezirken

würden die Kohlenfelder um diese Zeit nahezu erschöpft sein. Allerdings könnte man tiefer graben, allein die Erfahrung habe bereits gelehrt, dass in vielen Kohlengruben das Tiefergraben nichts nütze. Auch dürften sich die Produktionskosten erheblich theurer stellen. Einer der grössten Eisenhüttenbesitzer Englands habe erklärt, dass im Bezirk Middlesbrough in 50 Jahren keine Hochöfen mehr im Betriebe sein würden. Jüngst wurde eine grosse Hüttenfirma in Cleveland in eine Aktiengesellschaft verwandelt und der Prospekt enthielt die Erklärung, dass die Mineralhilfsquellen des Unternehmens in 40 Jahren erschöpft sein würden. Mr. T. Forster Brown, sagte der Präsident, hätte erklärt, dass $^{11}/_{15}$ der besten englischen Kohlen in 50 Jahren erschöpft sein würden. Gegenwärtig könnte gutes Roheisen in den Vereinigten Staaten von Amerika für 35 sh die Tonne hergestellt werden; in England koste die Fabrikation einer ebenso guten Qualität 45 sh. Vor 25 Jahren lieferte England 50 % des Kohlenverbrauches der Welt; jetzt liefere es nur 30 %, während Amerika jetzt 30 % liefere gegen 15 % vor 25 Jahren. „Alles dies", schloss Herr Longdon, „deutet an, dass wir in 50 Jahren für unseren Bedarf an billiger Kohle, Eisen und Stahl von den Vereinigten Staaten von Amerika abhängig sein werden, und wenn dies eintrete, würden wir oder unsere Söhne ausfindig machen, dass ein Bündniss mit den Vereinigten Staaten zu dem Zwecke, unsere Marine mit Kohlen zu versorgen, gebieterisch sei. Die Idee, dass die Zukunft in der Verwendung von Sprengstoffen als Bewegkraft liege, mag richtig sein, aber es ist kein Grund vorhanden, warum wir das Pfund Kohle, das wir besitzen, und das mehr Energie hat als ein gleiches Gewicht von Dynamit, vergeuden sollten."

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Oesterreichische Südbahn. Am 15. Juni d. J. wird an der Strecke Budapest-Nagy-Kanizsa zwischen den Stationen Máriatelep und Balaton-Szt. György im Kilometer 153,199 die Haltestelle „Balaton-Berény" für den Personenverkehr eröffnet werden.

Fahrkarten werden in dieser Haltestelle nicht ausgegeben und Reisegepäck usw. nicht aufgenommen, die Fahr- und Gepäckgebühren werden im Nachzahlungswege eingehoben.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 1. Juli d. J. wird die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Station Buchbrunn-Mainstockheim auch für den beschränkten Güterdienst (Abfertigung von Eilstückgütern) eröffnet werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Stationen Dragosza und Watra-Moldawitza sind — wie in Berichtigung der in Nr. 39 S. 695 d. Ztg. veröffentlichten bezüglichen Angabe mitgetheilt wird — nur für den Personen-, Gepäck- und Frachtgutverkehr eröffnet worden. Der Eilgutverkehr bleibt auf der Schleppbahn Wama-Russisch-Moldawitza nach wie vor ausgeschlossen.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2309 vom 1. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 5. Juni d. J.).

Nr. 2311 vom 30. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 5. Juni d. J.).

Nr. 2333 vom 1. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der badischen Staatseisenbahn auf Ergänzung des § 5 Abs. 2 des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt am 5. Juni d. J.).

Nr. 2364 vom 2. Juni d. J. an sämmtliche dem Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins beigetretenen Verwaltungen, betreffend den Anhang zu dem Diensttelegrammübereinkommen (abgesandt an die dem Uebereinkommen beigetretenen Vereinsverwaltungen am 5. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 1. Januar 1898.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni l. J. wird die Station „Bolzwang" der Lokalbahnaktiengesellschaft München in den vorgenannten Schnitttarif aufgenommen, aber nur für Güter der Filiale der Gesellschaft m. b. H. Cementwerk München.

Näheren Aufschluss ertheilen die betheiligten Stationen.

München, den 6. Juni 1899. (1559)

Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. Juni d. J. treten im Tarifhefte 1 sowie im Anhange zu den Tarifheften 1 und 2 (ehemaliger Werrabahn-österreichischer Tarif) neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 bezw. Nr. 14 (Holz des Spezialtarifs II) von Allentsteig, Aussee, Beneschau, Cercan-Pisely, Gstatterboden, Steyr und Weissenbach-St. Gallen der k. k. österreichischen Staatsbahnen einerseits nach Apolda, Cassel (Oberstadt, Unterstadt und Rangirstation), Coburg, Nordhausen und Querfurt andererseits in Kraft, über deren Höhe die vorbezeichneten Stationen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 6. Juni 1899. (1560)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. tritt eine Ermässigung der Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Steine von Baudach (Lausitz) und Niewerle der Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen ein.

Ueber die Höhe der Ausnahmefrachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Stettin, den 7. Juni 1899. (1560a)

Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Theil II. Tarifheft 5.

Am 15. Juni d. J. tritt für die Beförderung von Holz der Abtheilung a bei Frachtzahlung von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Böheimkirchen (k. k. österreichische Staatsbahn) nach Potschappel ein Frachtsatz von 126 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 6. Juni 1899. (1561)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. werden für Käsesendungen in Ladungen von 5 000 und 10 000 kg von Basel nach Mannheim und Rheinau im Falle der Ausfuhr ermässigte Frachtsätze in Höhe des Spezialtarifs I im Rückvergütungswege eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Dienststellen.

Karlsruhe, den 4. Juni 1899. (1562)

Gr. Generaldirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Theil II. Tarifheft 5.

Am 10. Juni d. J. treten für die Beförderung von Holz der Abtheilung a

bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Prägarten (k. k. österreichische St. B.) nach den im Tarifheft 5 auf den Seiten 221–228 verzeichneten sächsischen Stationen mit Ausnahme von Altenburg, Chemnitz, Freiberg i/S., Grimma oberer und unterer Bahnhof, Leubsdorf, Mügeln b/Pirna, Oelsnitz im Erzgebirge und Reifland, für die bereits seit 15. Februar d. J. direkte Frachtsätze bestehen, die auf den bezeichneten Seiten für Freistadt in Oberösterreich aufgeführten Frachtsätze zuzüglich 4 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 6. Juni 1899. (1563)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-südwestdeutscher Güterverkehr. Tarifheft 1.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. an wird die Station Wallertheim der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz in den Verbandstarif einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 9 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Wörrstadt zu Grunde gelegt.

Dresden, am 6. Juni 1899. (1564)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen. (Gruppe II.)

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. wird die für den Wagenladungsverkehr eröffnete Haltestelle Kolonowska der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz in den obengenannten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 3. Juni 1899. (1565)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit sind direkte Entfernungen und Frachtsätze zwischen den Stationen Horchheim a/Rhein und Niederlahnstein des Direktionsbezirks Köln und den Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen der badischen Staatseisenbahnen, sowie ferner zwischen der Station Eiserfeld des Direktionsbezirks Elberfeld und den Stationen Friedrichsfeld und Heidelberg Hauptbahnhof der Main-Neckareisenbahn eingeführt worden. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Dienststellen.

Die Tarifentfernung Adenau-Ulm im Heft 1 (Köln) der Abtheil. E Württemberg wird mit sofortiger Gültigkeit von 366 auf 466 km berichtigt.

Köln, den 2. Juni 1899. (1566)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Zum Heft 6 des Verbands-Gütertarifs (Baden-Main-Neckarbahn) ist mit Gültigkeit vom 1. Juni 1899 der Nachtrag VII ausgegeben worden. Derselbe enthält Aenderungen der Vorbemerkungen und des Kilometerzeigers, Ergänzung der Stationstarife, theilweise Aenderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 23 für Steine des Spezialtarifs III und Ergänzung des Anhangs, betreffend „Bestimmungen über die Abfertigung von Gütersendungen im Verkehr mit den Stationen der schmalspurigen Nebenbahn Albthalbahn.“

Karlsruhe, den 5. Juni 1899. (1567)

Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Station Landsberg a/W.-Brückenvorstadt für den Bereich des Gütertarifs der Gruppe I — Bromberg, Danzig, Königsberg —, der Gruppenwechseltarife mit dieser Gruppe und des Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarifs in die für die Station Landsberg a/W. bestehenden Ausnahmetarife einbezogen.

Gleichzeitig werden im Ausnahmetarif 9 für Eisen des Gruppentarifs I, sowie im Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen des ostdeutschen Gütertarifs (I/II) die für Landsberg a/W. bestehenden Ausnahmesätze theilweise ermässigt.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 3. Juni 1899. (1568)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. tritt zum diesseitigen Binnengütertarif der Nachtrag V in Kraft. Druckstücke desselben sind zum Preise von 10 ₰ bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und bei unserem Tarifbüreau hierselbst zu haben.

Danzig, am 7. Juni 1899. (1569)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.

Mit sofortiger Wirksamkeit gelangt im Binnenverkehr ein Ausnahmetarif 2a für Steine, roh oder behauen, Bruch- und Pflastersteine bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50 000 kg von den Verladestellen Königsberg, Thumkuhlenthal und Haltestelle Steinerne Renne nach verschiedenen Stationen zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze gibt die Betriebsdirektion in Wernigerode Auskunft.

Nordhausen, den 5. Juni 1899. (1570)

Die Direktion.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. August cr. ab werden im Binnengüterverkehr die bestehenden Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Strecken von Netzkater bis Drei-Annen-Hohne und von Drei-Annen-Hohne bis Brocken aufgehoben und gelangen vom gleichen Tage ab durchweg erhöhte Frachtsätze zur Einführung.

Ueber die Höhe der Sätze geben die Stationen nähere Auskunft.

Nordhausen, den 5. Juni 1899. (1571)

Die Direktion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Tarifheft 5.

Am 20. Juni d. J. treten bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember d. J., für die Beförderung von Holz der Abtheilung a bei Frachtzahlung von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze in Kraft:

Nach	von Dobrawoda (k.k. österr. St. B.) Pfennig für 100 kg
Dresden-Altst.	98
Dresden-Neust. Leipz. Bahnhof	101
Gera (Reuss) S. St. B. / „ „ Pr. St. B.	119
Grossenhain B. D. B. / „ C. G. B.	113
Hainsberg	101
Löbau i. Sachsen	86
Potschappel	100
Radeberg	100
Sohland	85
Zittau	85

Dresden, am 8. Juni 1899. (1572)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband. Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg.

Einführung direkter Frachtsätze für Petroleum-Naphta (Rohbenzin) und Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1899 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1899 gelangen bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür, nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

Nach		Petroleum-Naphta (Rohbenzin)				Petroleum-Benzin (Benzin aus Erdöl)			
		von den Stationen der rumän. Eisenbahnen							
		Doicesti	Plopeni	Ploesti	Targovistea	Doicesti	Plopeni	Ploesti	Targovistea
		Centimes pro 100 kg							
rumänisch-süddeutsch. Verb.-Tarif Theil II, Heft 1	Mannheim / „ -Neckarvorstadt / „ bad. B.	709	677	670	706	907	875	868	904
	Regensburg	611	579	572	608	666	634	627	663
Gütertarif Rumänien-Lindau-Vorarlberg	Bregenz, Buchs, Lindau (K. K. St. B.), Lindau bayer. St. B.	657	625	618	654	657	625	618	654
	St. Margrethen	663	631	624	660	663	631	624	660

Wien, am 3. Juni 1899. (1573)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Einbeziehung der Stationen Bochum=Nord und Steele=Süd in den Verband.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1899 sind die Stationen Bochum=Nord und Steele=Süd der königl. Eisenbahndirektion Essen in dem vom 1. September 1896 gültigen Tarif, Theil II, Heft 1 für den obbezeichneten Verkehr mit nachstehenden Frachtsätzen aufzunehmen:

Schnitttafel B.

Zwischen dem Schnittpunkte und	auf Seite 91									auf Seite 107					
	Ausnahme Tarif 7									Ausn.-Tarif 8B					
	A I			A II			B			I			II		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Steele=Süd	267	214	178	245	210	175	333	266	222	333	266	222	279	239	199

auf Seite 72—73.
Ausnahmetarif 6 (für Eier) Stationstarif.

	Von										
	Belzec transit			Brody (Bahnhof) transit					Czortków trans.*) und Husiatyn trans.		
	a	b	c	a	b		c		a	b	c
			10 000 kg		10 000 kg		10 000 kg				10 000 kg
							See-Exportverkehr				
Nach	5 000 kg	10 000 kg	See-Export-verkehr	5 000 kg	I. Im all gemeinen	II. Für Sendungen von Slawuta und darüber	I. Im allgemeinen	II. Für Sendungen von Slawuta und darüber	5 000 kg	10 000 kg	See-Export-verkehr
	in Pfennig für 100 kg										
Bochum=Nord .	815	692	—	838	692	669	—	—	929	760	—

	Von													
	Nadbrzezie Landungsplatz trans.			Nowosielitza (Bahnhof) transit			Podwoloczyska (Bahnhof) trans. und Tarnopol transit*)					Sokal transit		
	a	b	c	a	b	c	a	b		c		a	b	c
			10 000 kg			10 000 kg		10 000 kg		10 000 kg				10 000 kg
										See-Exportverkehr				
Nach	5 000 kg	10 000 kg	See-Export-verkehr	5 000 kg	10 000 kg	See-Export-verkehr	5 000 kg	I. Im allgemeinen	II.**) Für Sendungen von Schmerinka und darüber	I. Im allgemeinen	II.**) Für Sendungen von Schmerinka und darüber	5 000 kg	10 000 kg	See-Export-verkehr
	in Pfennig für 100 kg													
Bochum=Nord .	764	649	—	923	755	—	874	721	686	—	—	816	694	—

Wien, am 1. Juni 1899. (1574)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eisenbahneffektenverkehr.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Gemäss § 20 des Statuts wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die für das Verwaltungsjahr 1898 zu zahlende Dividende auf 43,50 ℳ für die Aktien Nr. 1 bis 30 790 über 200 Thaler (600 ℳ) und auf 87 ℳ für die Aktien mit Doppelnummern 30 791 bis 34 650 über 1 200 ℳ festgesetzt ist.

Lübeck, den 6. Juni 1899.

Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die obenbezeichnete Dividende ist gegen Einlieferung der Dividendenscheine für 1898 bei der Hauptkasse der Gesellschaft im hiesigen Bahnhofsgebäude vom 7. d. Mts. ab an allen Werktagen Vormittags in Empfang zu nehmen.

In der Zeit vom 9. d. Mts. bis 9. Juli d. J. kann die Einlösung der Dividendenscheine auch

in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank, den Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft,

in Hamburg bei der Norddeutschen Bank und der Hamburger Filiale der Deutschen Bank,

in Frankfurt a/M. bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M.

in den üblichen Kassenstunden kostenfrei bewirkt werden.

Lübeck, den 6. Juni 1899. (1575)

Die Direktion.

3. Verdingungen.

Lieferung von Centesimalbrückenwaagen.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von 6 Stück Centesimalwaagen von 30 000 bezw. 40 000 kg Tragfähigkeit und 7,5 m Brückenlänge mit Wiegehäuschen und mit allem Zubehör ausschl. der Erd- und Mauerarbeiten für die Bahnhöfe Kray S., Kettwig, Hösel, Blankenstein, Herbede und Volmarstein soll vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen nebst Gebotbogen können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Freimarken) von der unterzeichneten Inspektion Essen a. d. R., Bachstrasse 30 bezogen werden.

Angebote sind mit Benutzung des Angebotbogens und unter Beifügung der zur Beurtheilung der Konstruktion erforderlichen Zeichnungen und Beschrei-

bungen versiegelt mit entsprechender Aufschrift post- und bestellgeldfrei bis zum Eröffnungstermine am 24. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, hierher einzusenden.

Zuschlagsfrist bis 14. Juli.

Essen, den 2. Juni 1899. (1576)

Königliche Eisenbahn-Maschineninspektion 2.

Verdingung.

Die Lieferung von 170 Stück eichenen Brückenbalken und 200 qm 8 cm dicken eichenen Brückenbohlen soll im ganzen, oder in kleinere Partien getrennt, vergeben werden.

Lieferfrist nach Vereinbarung; für die Balken bis spätestens 10. August.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 20. d. Mts., Vormittags 12 Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 30. d. Mts., Abends 6 Uhr einschliessl. Vertragsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 1 ℳ (nicht in Briefmarken) von hier zu beziehen.

Wesel, den 2. Juni 1899. (1577)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

Der Bau von 68 Arbeiter-Miethswohnungen nebst Nebenanlagen bei den Bahnhöfen Bredelar, Marburg, Eichenberg, Göttingen und St. Andreasberg soll einschliesslich Materiallieferung, entweder zusammen in einem Loose oder nach den vorgenannten Orten getrennt vergeben werden.

Verdingungstermin Sonnabend, den 24. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, im technischen Büreau, Schomburgstrasse 9, von wo auch die Verdingshefte zum Betrage von je 2 ℳ und bestellgeldfrei zu beziehen sind. Bei Anforderung der Verdingshefte ist anzugeben, für welche Orte dieselben gewünscht werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Cassel, den 1. Juni 1899. (1578)

Königliche Eisenbahndirektion.

Wir beabsichtigen, die Lieferung von 7000 Stück Unterlagsplatten des oldenburgischen Profils C im Wege öffentlicher Ausschreibung zu vergeben.

Die näheren Bedingungen und die Zeichnung können gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von unserem Materialienbüreau (Verwaltungsgebäude an der Carlstrasse) hierselbst bezogen werden.

Die Lieferung der Unterlagsplatten hat bis spätestens 1. Oktober 1899 zu erfolgen.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot, betr. Lieferung von Kleineisenzeug“ bis zum 22. d. Mts an uns einzureichen.

Oldenburg, den 3. Juni 1899. (1579)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von 2 Weichen und Signalstellwerken auf Bahnhof Braubach mit im ganzen 25 Hebeln einschliesslich der Spitzenverschlüsse usw. soll am 24. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Zimmer Nr. 14 der unterzeichneten Betriebsinspektion (Rheinbahnhof) verdungen werden, von wo auch die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden können.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Wiesbaden, den 3. Juni 1899. (1580)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 2.

Verdingung.

Die Zimmer- und Dachdeckerarbeiten für den neuen Lokomotivschuppen auf Bahnhof Ruhrort sollen am Mittwoch, den 28. Juni d. J., Vormittags 11½, im Geschäftshause der unterzeichneten Inspektion öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen hierzu können nur eingesehen, die Angebote dagegen zum Preise von 1,0 ℳ von der unterzeichneten Inspektion bezogen werden. Angebote müssen verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Zimmer- und Dachdeckerarbeiten für den neuen Lokomotivschuppen auf Bahnhof Ruhrort“ postfrei bis zu obigem Zeitpunkte eingereicht sein. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Duisburg, den 6. Juni 1899. (1581)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Verdingung

der Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für das Rechnungsjahr 1899 für die königlichen Eisenbahndirektionen **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster in Westf.** und zwar:

A. **31270 kg Kupferblech, 91000 kg Kupferplatten für Lokomotivfeuerbuchsen, 69000 kg Stangenkupfer, 1740 kg Kupferdraht, 17550 kg Kupferröhren, 3400 kg Messingblech, 555 kg Messingdraht, 970 kg Rundmessing;**

B. **58000 kg Zinn in Blöcken.**

Eröffnung der Angebote

zu A am Dienstag, den 20. Juni 1899, Vormittags 11 Uhr,

zu B am Mittwoch, den 5. Juli 1899, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist zu A und B bis 8. Juli 1899.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt abgegeben gegen Einsendung von

60 ₰ für Gruppe A } **(nicht in**
50 „ „ „ B } **Briefmarken)**

vom **Rechnungsbüreau M** hier, Joachimstrasse 8, A. I Erdgeschoss, Zimmer 12.

Hannover, am 6. Juni 1899. (1582)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von 2000000 kg Portlandcement am

Freitag, den 23. Juni 1899, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 21. Juli 1899.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau hier, Joachimstrasse 7 I abgegeben.

Hannover, den 31. Mai 1899. (1583)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Ueberführung des Deuben-Trebnitzer Weges auf Bahnhof Deuben im Gesammtgewicht von etwa 142 t soll vergeben werden. Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserer Kanzlei während der Dienststunden zur Einsichtnahme aus und können dieselben auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ für die Bedingungen und 4,80 ℳ für die Zeichnungen, soweit der Vorrath reicht, von dort bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung des eisernen Ueberbaues der Wegeüberführung auf Bahnhof Deuben

versehen bis zum 3. Juli 1899, Vormittags 10 Uhr, postfrei an uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Angebote im Beisein der etwa erschienenen Bieter erfolgen wird.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, im Juni 1899. (1584)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben die Lieferung von:

1000 Stück eichenen Stossschwellen 2,4 m lang,
5800 „ eichenen Zwischenschwellen verschiedener Länge,
5100 „ tannene Zwischenschwellen verschiedener Länge

öffentlich zu verdingen.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift „Verdingung 22. Juni 1899“, versehen spätestens:

Donnerstag, den 22. Juni 1899, Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 3 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 6. Juni 1899. (1585)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen.

Lieferung von Telegraphenstangen.

Die Lieferung von 1930 Stück hölzernen nicht getränkten Telegraphenstangen und zwar:

670 Stück von 12 m Länge,
740 „ „ 10 „ „
520 „ „ 8,5 „ „

soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen in unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hierselbst zur Einsichtnahme offen und können von dort gegen portofreie Einsendung von Baar 50 ₰ — nicht in Briefmarken — postfrei bezogen werden.

Mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Telegraphenstangen“ versehene Angebote sind bis zu dem am 27. Juni 1899, Vormittags 10 Uhr, im Verdingungszimmer unseres Geschäftsgebäudes Bismarckplatz Nr. 1 hierselbst stattfindenden Eröffnungstermin an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Essen, den 2. Juni 1899. (1586)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Offene Stellen.

Ein mit dem Tarif- und Abrechnungswesen durchaus vertrauter Beamter wird gesucht.

Meldungen sind zu richten an die Direktion der Schmalspurbahnen des Landkreises Bielefeld in Bielefeld. (1587)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 44. 14. Juni 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Der Bericht des Komitees der sibirischen Eisenbahn an den russischen Kaiser.*)

Ein Kapitel von ganz besonders grosser Bedeutung ist die Frage der Erhöhung der Transportfähigkeit der sibirischen Bahn. Es ist heute über allem Zweifel erhaben, dass die Veranschlagungen der voraussichtlichen Transportmengen, die für die sibirische Bahn in Frage kommen würden, ganz wesentlich unterschätzt worden sind, dass man sich überhaupt gar kein rechtes Bild von dem Lande und dessen Leistungsfähigkeit gemacht hat, dass man infolge dessen auch zu ganz irrigen Veranschlagungen bezüglich der nothwendigen Transportleistungen der Bahn gekommen ist und dass hierdurch die Kalamität veranlasst worden ist, in der sich heute die Betriebsverwaltung einerseits und das Publikum andererseits befinden.

Dieser Erkenntniss haben sich auch die leitenden Kreise nicht lange verschliessen können, und es musste unumwunden eingestanden werden, dass man mit Rücksicht auf die kolossalen Geldmittel, die zum Bau erforderlich waren, die geringe Bevölkerung und die schwache Kultur des Landes berechtigter Weise Zweifel darüber hegen durfte, welchen Umfang der bevorstehende Verkehr annehmen würde. Dadurch kam man dazu, nach jeder Richtung hin zunächst möglichst bescheidene Grenzen zu ziehen. Anlässlich dessen wurde beschlossen, die Bahn mit einer Durchlass- und Transportfähigkeit von nur drei Paar Zügen täglich — ein Paar gemischte und zwei Paar Güterzüge — zu bauen. Auch in technischer Beziehung wurden für den Bau ebenfalls viele Erleichterungen zugestanden: leichte Schienen des Typs von 18 Pfund (= 7,2 kg) auf den laufenden Fuss (1 Fuss = 30,5 cm) galten als genügend. Die Brücken, mit Ausnahme derjenigen über die grossen Flüsse, wurde beschlossen aus Holz zu erbauen; die Breite des Bahndammes wurde auf 2,35 Faden (= 5,01 m) fixirt, statt der Normalbreite von 2,60 Faden (= 5,55 m), und endlich wurden auch bezüglich der Neigungs- und Krümmungsverhältnisse ebenfalls bedeutende Abweichungen von den allgemein angenommenen Normen gestattet. Diese Sparsamkeitsrücksichten haben sich aber schlecht bewährt; denn schon bald nach der Eröffnung des zeitweiligen Betriebes auf der westsibirischen Bahn im Jahre 1895 und des regelmässigen Betriebes im Jahre 1896 überstiegen die Transportanforderungen sowohl bezüglich des Personenverkehres als auch der zur Beförderung gelangten Gütermengen bedeutend die anfänglichen Voraussetzungen und konnten bei der Durchlass- und Transportfähigkeit von drei Paar Zügen nicht befriedigt werden. Es wurden daher in den Jahren 1896—1898 auf der westsibirischen Bahn 31 neue Ausweichestellen errichtet, 30 Lokomotiven und 600 Güterwagen neu beschafft und ausserdem an rollendem Material 1 600 Güterwagen von anderen Bahnen gemiethet. Diese Maassnahmen ermöglichten es, im Jahre 1898 auf der westsibirischen Bahn bis zu acht Paar Züge ausser dem zwei Mal wöchentlich durchgehenden Schnellzug Moskau-Krassnojarsk zu befördern. Trotz alledem häufte sich im Laufe des vorigen Winters eine Gütermenge, die der Beförderung harrte, von gegen 7 000 Wagenladungen an.

In welchem Maasse der Verkehr auf der sibirischen Bahn zunahm, ist aus nachstehenden Daten über den Personen- und Güterverkehr zu ersehen. Auf der westsibirischen Bahn wurden befördert: im Jahre 1896 160 000 Personen, 1897 236 000 Personen und 1898 über 350 000 Personen; auf der mittelsibirischen Bahn im Jahre 1896 14 700 Personen, 1897 177 000 Personen und 1898 über 300 000 Personen; ausserdem wurden in den genannten Jahren auf der westsibirischen Bahn gegen 400 000 Uebersiedler

*) Vergl. auch Nr. 39 S. 685 d. Ztg.

transportirt. Was den Güterverkehr anbetrifft, so ergibt sich, dass auf der westsibirischen Bahn nur an Privatfrachten befördert wurden: im Jahre 1895 3 000 000 Pud (= 49 140 t), 1896 10 500 000 Pud (= 171 990 t), 1897 21 190 000 Pud (= 347 092 t) und im Jahre 1898 gegen 30 000 000 Pud (= 491 400 t), auf der mittelsibirischen Bahn aber im Jahre 1896 1 013 000 Pud (= 16 592 t), 1897 5 393 000 Pud (= 88 337 t) und 1898 gegen 11 000 000 Pud (= 180 180 t). Somit ist auf der westsibirischen Bahn der Personenverkehr durchschnittlich um 50 % jährlich gestiegen, der Waarenverkehr aber noch stärker: im zweiten Jahre um 200 %, im dritten um 100 % und im vierten um 50 %.

Mit der Erbauung der Eisenbahn durch ganz Sibirien fällt ein wesentliches Hinderniss, nämlich die Abgeschlossenheit von dem europäischen Russland und der Mangel an Verkehrswegen zur Aufrechterhaltung der Beziehungen zwischen den Produktions- und Konsumtionscentren in Sibirien selbst, fort. Der Einfluss des neuen Verkehrsweges wird sich zunächst allerdings nur auf einen Streifen, der sich direkt an die Hauptbahn sowie an die drei grossen, von ihr durchschnittenen Flüsse, den Irtysch, Ob und Jenissei, anlehnt, beschränken, immerhin erhält man aber den kolossalen Flächenraum von über 2 000 000 Quadratwerst, der alle Bedingungen für die Möglichkeit der Entwickelung von Kultur und Industrie in sich vereint.

Die oben angeführten Betriebsergebnisse der sibirischen Eisenbahn für die verflossenen Jahre, verbunden mit der in Aussicht stehenden ferneren Entwickelung des Verkehres, lenkten bereits zu Ende des Jahres 1897 die Aufmerksamkeit des sibirischen Eisenbahnkomitees auf sich. Damals bereits wurde von dem kaiserlichen Präsidenten des Komitees auf die Nothwendigkeit hingewiesen, auf jede Weise dafür Sorge zu tragen, dass die dem Betriebe zu übergebenden Strecken der sibirischen Bahn den thatsächlichen Bedürfnissen des wachsenden Verkehres und denjenigen Anforderungen entsprechen, die in der nächsten Zukunft an die Bahn gestellt werden können.

Im Januar v. J. unternahm darauf der Minister der Verkehrsanstalten mit allerhöchster Genehmigung des Kaisers eine Reise zur Besichtigung der sibirischen Eisenbahn nach Irkutsk und weiter bis zum Baikalsee, wobei der Hauptzweck dieser Reise der war, die Frage über die Erhöhung der Transportfähigkeit der Bahn, sowie die Möglichkeit der Beschleunigung des Personen- und Güterzugverkehres klarzustellen. Die Kosten sämmtlicher hierzu erforderlichen Maassnahmen wurden vom Minister der Verkehrsanstalten annähernd auf den Betrag von 95 000 000 R. veranschlagt.

Angesichts so bedeutender Ausgaben, die dazu erforderlich waren, damit die grosse sibirische Eisenbahn ihrer Bestimmung genügen könne, bestimmte der Kaiser eine besondere Konferenz unter dem Vorsitze des Staatssekretärs Ssolski niederzusetzen, deren Aufgabe es sein sollte, die Frage allseitig zu erwägen, welche Maassnahmen zur Erhöhung der Durchlass- und Transportfähigkeit der sibirischen Eisenbahn ergriffen werden müssen. Zur Besichtigung der Bahn sollte eine besondere Kommission abkommandirt werden, um an Ort und Stelle den Umfang des gegenwärtigen Verkehres und die zu erwartende Entwickelung desselben in der nächsten Zukunft in Abhängigkeit von den thatsächlich erforderlichen Maassnahmen für die einzelnen Strecken der genannten Bahn festzustellen. Ferner wurde die Kommission beauftragt, das thatsächliche Bedürfniss für die Erhöhung der Schnelligkeit des Verkehres klarzustellen.

Nach den Angaben der genannten Kommission, welche von Vertretern der dabei interessirten Ressorts gebildet wurde, nahm die Hauptmasse des Handelsfrachtverkehres bisher den Weg von Sibirien nach dem Westen. Es ist jedoch zweifellos, dass mit der Eröffnung des ununterbrochenen Verkehres bis Irkutsk, welcher nach der für den April d. J. in Aussicht genommen gewesenen Vollendung des Baues der Jenisseibrücke ins Leben treten sollte, eine bedeutende Zunahme des Handelsverkehres auch in umgekehrter Richtung, nämlich nach Osten, zu erwarten ist.

Von allen aus Sibirien abgehenden Gütern erscheinen als die wichtigsten nach der Menge das Getreide, welches mehr als die Hälfte aller auf diesem Wege abgefertigten Gütermengen ausmacht. Thatsächlich betrug im Jahre 1898 bei der Gesammtmasse der Güter von 30 000 000 Pud (= 491 400 t) der Getreidetransport allein über 20 000 000 Pud (= 327 600 t). In nächster Zukunft muss diese Ziffer noch bedeutend wachsen und im Laufe von fünf Jahren nicht weniger als 50 000 000 Pud (= 819 000 t) betragen. Um die angeführte Ziffer nicht als übertrieben erscheinen zu lassen, genügt es darauf hinzuweisen, dass die Kornerträge blos des Altaigebirgsbezirkes schon jetzt 22 000 000 Pud (= 360 360 t) jährlich ergeben, wobei zur Aussaat nur ein Zwanzigstel der zum Ackerbau geeigneten Flächen dieses Bezirkes verwandt werden. Indessen wird der durch die Durchführung der Eisenbahn geschaffene bequeme Absatz und die verstärkte Nachfrage nach landwirthschaftlichen Erzeugnissen nicht verfehlen, der weiteren Ausbreitung der Produktion einen entschiedenen Anstoss zu geben.

Wenn man ausserdem in Betracht zieht, dass während der letzten 17 Jahre aus dem europäischen Russland gegen 1 200 000 Personen nach Sibirien übergesiedelt sind, welche durch Ausbreitung der Saatfläche allein der Eisenbahn bis zu 50 000 000 Pud (= 819 000 t) Getreide zustellen können, so wird es klar, dass thatsächlich die Menge der Getreideüberschüsse Sibiriens in nächster Zukunft unschwer selbst die oben angeführten Voranschläge überschreiten kann. Ausser dem Getreide steht auf der sibirischen Bahn ein sehr bedeutender Steinkohlen- und Kokstransport in Aussicht.

In letzter Zeit haben in Sibirien zwei Steinkohlenlager, sowohl ihrer kolossalen Ausdehnung, als auch der vorzüglichen Qualität der Kohlen wegen, die besondere Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Das eine von ihnen befindet sich in der Nähe der Station Ssudshenka der mittelsibirischen Bahn, unmittelbar an der Bahnlinie, das andere in der Steppe, gegen 100 Werst westlich von der Stadt Pawlodar. Zur Zeit ist vom Ministerium der Verkehrsanstalten nach Beendigung der Schürfungen die Ausbeutung der der Regierung gehörenden Kohlengruben des Ssudshagebietes in Angriff genommen. Ferner ist im Jahre 1898 mit einem Lieferanten ein Vertrag über die Lieferung von 3 000 000 Pud (= 49 140 t) Kohlen jährlich im Laufe von 6 Jahren für den Bedarf der sibirischen Bahn aus den von ihm ausgebeuteten Kohlengruben auf dem ihm eingeräumten Grundstück des Ssudshagebietes, das eine Fortsetzung der von der Regierung ausgebeuteten Kohlenflötze bildet, abgeschlossen. Die Kohlenlager in der Umgegend von Pawlodar werden ebenfalls bereits ausgenutzt.

Als Hauptkonsumenten der sibirischen Steinkohlen sind ohne Zweifel die Uraleisenwerke zu betrachten. Der Mangel an Heizmaterial, der zur Zeit von ihnen empfunden wird, erschwert in bedeutendem Maasse, ja paralysirt in einigen Fällen vollständig eine weitere Entwickelung der Eisenproduktion. Da eine Verwendung der Donezkohle durch den theuren Transport erschwert, die Benutzung der im Ural gewonnenen Kohle aber deren geringer Heizkraft wegen in der Metallproduktion ausgeschlossen ist, so halten, nach den von der Kommission gesammelten Daten, viele Uralwerke, ungeachtet des weiten Transportes, die Benutzung der sibirischen Kohlen und Koks für sich nicht nur möglich, sondern auch vortheilhaft. Insgesammt kann in nächster Zukunft auf der sibirischen Bahn ein Transport von gegen 16 000 000 Pud (= 262 070 t) Steinkohlen und Koks jährlich in Aussicht genommen werden.

Von grosser Bedeutung für die sibirische Bahn ist ferner der Transport von Thee, der angesichts seines hohen Werthes bei der Beförderung die höchsten Tarifsätze tragen kann. Im Jahre 1897 wurden im ganzen 1 743 000 Pud (= 23 330 t) Thee verfrachtet, doch kamen hierbei für die Eisenbahn im direkten Verkehr nur 370 000 Pud (= 6 060 t) in Betracht, während das übrige Quantum der billigen Flussfrachten wegen theils vom Ob, theils von Omsk aus den Wasserweg einschlug, um auf der

alten Linie über Tjumen und Perm nach Nishni Nowgorod zu gelangen. Um das ganze Quantum Thee als Transportgut für die sibirische Bahn zu gewinnen, wird die Einführung von Erleichterungen in der Bezahlung des Zollbetrages beabsichtigt, sodass die Benutzung der Eisenbahn vortheilhafter erscheinen wird.

Ausser den angeführten Gütermengen steht in nächster Zukunft der Versand von über 4 600 000 Pud (= 75 348 t) Produkten der Vieh- und Geflügelzucht und von gegen 200 000 Haupt lebendem Vieh zu erwarten. Letztere Zahl kann nicht als zu hoch angesehen werden, wenn man in Betracht zieht, dass aus dem Altaimontanbezirk allein jährlich gegen 200 000 Haupt verschiedenen Viehs nach dem Innern Russlands und nach Irkutsk getrieben wird. Damit ist die Reihe der hauptsächlichsten Gütermengen, die Sibirien auf den sibirischen Eisenbahnen ausführen wird, erschöpft.

Von den nach Sibirien eingeführten Gütern sind hauptsächlich Eisen und Eisenfabrikate, Manufakturwaaren, Zucker, Salz, Petroleum, Maschinen und Geräthe und die chinesischen Erzeugnisse, die auf dem Irtysch über Ssemipalatinsk nach Sibirien gelangen, anzuführen. Das Gesammtquantum dieser Frachten kann nach einigen Jahren auf 7 000 000 Pud (= 114 660 t) jährlich veranschlagt werden.

Um im ganzen Umfange diejenigen Anforderungen zu übersehen, welche in nächster Zukunft an die sibirische Bahn gestellt werden können, muss man ferner in Rechnung ziehen, dass mit Eröffnung des durchgehenden Verkehres bis zur Küste des stillen Ozeans ein neuer Weg nicht nur für den russischen, sondern auch für den Welthandel eröffnet wird.

Schon gegenwärtig hat die Kanada-Pacificbahn einen Theil der asiatischen Güter (Seide, Thee und Felle), welcher bisher über Suez nach Europa ging, abgelenkt; es steht ausser Zweifel, führt der Bericht aus, dass ein Theil dieser Güter sich über Russland bewegen wird, sobald die Transportdauer von Europa über Wladiwostok, Port Arthur oder Talienwan nach Shanghai in 18—20 Tagen zurückgelegt werden kann, statt in 45 Tagen über Suez oder in 35 Tagen mit der Kanada-Pacificbahn.

Nach dem Rechenschaftsbericht für das Jahr 1889 betrug der Jahresumsatz des Handels in China und Japan 356 000 000 Rubel bei 30 000 000 Pud (= 491 400 t) Güter, wobei in Betracht gezogen werden muss, dass China, Japan und Korea, deren Bevölkerung zusammen 460 000 000 übersteigt, noch bei weitem nicht ihre Handelsbeziehungen mit Europa bis zur Grenze der Möglichkeit entwickelt haben, sondern dass nach dieser Richtung hin eben erst der Anfang gemacht wird. Es ist hiernach zweifellos, dass die Handelsbeziehungen der Völker Europas mit China alle Bedingungen zu einer Erweiterung in sich tragen, und thatsächlich übersteigt auch der Handelsaustausch zwischen den genannten Ländern bereits bedeutend die Summe von 500 000 000 R. Wenn man annimmt, dass nur der vierte Theil der Güter des europäischen Handels nach dem asiatischen Osten die sibirische Bahn benutzen wird, so lässt sich selbst in diesem Falle auf 10 000 000 Pud (= 163 800 t) Transitgüter rechnen. Wenn wir das Ergebniss aller oben gemachten Veranschlagungen zusammenfassen, so sehen wir, dass bereits nach Verlauf der nächsten fünf Jahre für die sibirische Bahn bis zu 96 000 000 Pud (= 1 572 480 t) Frachten jährlich erwartet werden können. Aus der Vergleichung dieser Frachtmenge mit dem Umfange des Transports im Jahre 1898 ergibt sich, dass der Güterverkehr auf der sibirischen Bahn sich verdoppeln muss. Zur Erfüllung der Anforderungen eines so rasch sich entwickelnden Verkehres muss die Durchlass- und Transportfähigkeit der Bahn bedeutend verstärkt werden.

Gegenwärtig sind schon eine ganze Reihe von Maassregeln in Angriff genommen worden, welche dazu dienen, dass die sibirische Bahn den an sie gestellten Anforderungen möglichst entspreche. Es ist eine bedeutende Erweiterung der Stationen in Aussicht genommen worden, sowie ausserdem der Bau von 91 neuen Ausweichestellen mit den erforderlichen Stationsgebäuden und deren voller Ausrüstung. Die Lokomotivschuppen und die Werkstätten werden bedeutend erweitert werden, entsprechend der erforderlichen Anzahl des rollenden Materials. Die rechtzeitige und pünktliche Zustellung der telegraphischen Korrespondenz ruft ferner die Nothwendigkeit hervor, Ergänzungsleitungen zu legen und neue Apparate zu beschaffen. Ferner ist es zur vollständigen Sicherstellung des Zugverkehres erforderlich, einige ergänzende Wasserstationen und Wasserzuleitungen herzustellen und angesichts des wachsenden Verkehres mehrere der bestehenden zu erweitern. Schliesslich ist in Anbetracht des besonders ungünstigen Charakters der von der Bahn durchschnittenen Gegend und zur Verhütung einer Wiederholung der Fälle absichtlicher Beschädigung des Bahngleises bereits eine bedeutende Verstärkung in der Ueberwachung des Bahnkörpers vorgenommen worden; zu dem Zwecke ist der Bau von über 3500 □-Faden (= 15 925 qm) von Wächterhäuschen und Kasernen beabsichtigt. Unabhängig davon gewährt die geringe Bevölkerung des Gebietes und die fast vollkommene Abwesenheit von Dörfern und Städten in der Nähe der Stationen keine Möglichkeit, nahe beim Gleise einen Wohnraum selbst für diejenigen Eisenbahnbeamten zu finden, deren Anwesenheit auf den Stationen zur regelmässigen Erfüllung ihrer dienstlichen Pflichten unerlässlich ist.

Um nun gegenwärtig bereits diesen Beamten und Arbeitern bequeme und gute Unterkunft zu gewähren, wurden über 14 000 □-Faden (= 62 700 qm) neuer Wohngebäude projektirt. Zur Zeit wird, um den Bau von Wohnhäusern zu unterstützen, das Projekt eines temporären Reglements zur Förderung von Privatbauten der Eisenbahnbediensteten der sibirischen Bahn ausgearbeitet. Eine derartige Maassnahme wird, abgesehen von ihrem direkten Zweck, zur Beseitigung der gegenwärtig bestehenden Schwierigkeit, zuverlässige Beamten zu finden und sesshaft zu machen, führen, während dieselben gegenwärtig bei der ersten sich bietenden Gelegenheit Sibirien den Rücken kehren. Der Besitz eines gewissen Immobils kann die Bediensteten an einen bestimmten Ort fesseln. Auch für Schulen und Krankenhäuser soll Vorsorge getroffen werden.

Die unerwartet rasche Entwickelung des Güterverkehres auf der sibirischen Bahn liess gleichfalls die Unzulänglichkeit der anfangs erbauten Lagerräume und Lagerplätze erkennen. Es sollen nunmehr in Ergänzung der vorhandenen 3352 □-Faden (= 15 251 qm) Lagerstätten über 20 000 □-Faden (= 91 000 qm) Packhäuser und Lagerplätze erbaut werden. Zur Entgegennahme der Güter aber, die auf den Wasserwegen zur sibirischen Bahn angeführt werden, ist gegenwärtig an den Flüssen Irtysch, Ob und Jenissei, an deren Kreuzungspunkten mit der Eisenbahn, die Errichtung besonderer Landungsplätze projektirt, die mit Anschlussgleisen und dem übrigen erforderlichen Zubehör versehen werden sollen.

Auch die Bedürfnisse der Reisenden auf der sibirischen Bahn sind nicht ausser Acht gelassen; um den in Erwartung des Zuges auf der Station eintreffenden Reisenden genügende Unterkunft zu gewähren und zwecks Erweiterung der Buffeträume ist eine bedeutende Vergrösserung sämmtlicher Warteräume insgesammt um über 2000 □-Faden (= 9 200 qm) in Aussicht genommen.

Abgesehen von allen obenerwähnten, in unmittelbarer Abhängigkeit von den nunmehr sorgfältiger festgestellten Transportmengen der sibirischen Bahn stehenden Maassnahmen, ist gegenwärtig für nothwendig und zeitgemäss erachtet worden, erstens zum Umbau sämmtlicher Holzbrücken in ständige Bauten (eiserne Brücken und steinerne Röhren) und zweitens zum Ersatz der leichten 15pfündigen Schienen durch schwere des Typus von 24 Pfund (= 9,6 kg) auf einen laufenden Fuss zu schreiten. Thatsächlich hat sich aus den von der Verwaltung der westsibirischen Bahn angestellten Beobachtungen ergeben, dass die Benutzung der hölzernen Brücken, infolge Faulens der Pfähle, nicht länger als sieben Jahre zulässig ist und dass nach Verlauf dieses Zeitraumes eine umfassende Ausbesserung dieser erforderlich wird. In Anbetracht der grossen Kosten und der

komplizirten Arbeiten bei der Ausbesserung hölzerner Brücken, der Nothwendigkeit ihres vollständigen Umbaues in Zeiträumen von 10 bis 12 Jahren, tritt der Vortheil und die Zweckmässigkeit des projektirten Umbaues aller Brücken deutlich zu Tage. Im ganzen steht der Umbau von 1429 Brücken mit einer Brückenöffnung von 1/2 Faden (= 1,067 m) bis 30 Faden (64,005 m) bevor und ausserdem der Ersatz der temporären, 100 Faden (= 213,35 m) langen Brücke über den Fluss Irkut durch eine Eisenbrücke.

Was den Ersatz des leichten Gleises durch ein schweres betrifft, so wird diese Maassregel durch die Nothwendigkeit und das Bestreben hervorgerufen, die jetzt bestehende Fahrgeschwindigkeit der Züge zu erhöhen, da nur unter dieser Voraussetzung die sibirische Bahn den Bedürfnissen des Personen- und des Durchgangsverkehres vollkommen genügen kann. Es unterliegt thatsächlich keinem Zweifel, dass bei der Konkurrenz des billigen Seeweges über Suez die Geschwindigkeit des Transportes auf der sibirischen Bahn als einziger mächtiger Faktor zur Heranziehung der Personen und Güter, welche nach dem fernen Osten gehen, erscheint.

Gegenwärtig ist aus technischen Gründen die mittlere Fahrgeschwindigkeit zwischen den Stationen für Personenzüge auf 20 Werst (= 21,34 km) angesetzt, für Güterzüge auf 12 Werst (= 12,804 km), und wäre bei dem jetzt vorhandenen Oberbau eine Erhöhung dieser Geschwindigkeit unmöglich. Indessen wäre es wünschenswerth, für den durchgehenden Personenverkehr eine mittlere Fahrgeschwindigkeit von nicht weniger als 35 Werst (= 37,345 km) in der Stunde, oder gegen 800 Werst (= 853,6 km) täglich zu erzielen. Diese Fahrgeschwindigkeit ist von den zwischen den Ozeanen verkehrenden amerikanischen Bahnen angenommen. Die äusserste Fahrgeschwindigkeit zwischen den Stationen würde dabei bis zu 50 Werst (= 53,35 km) in der Stunde erreichen, und die Reisedauer von Moskau nach Wladiwostok würde etwa 10 Tage betragen.

Zur Erzielung einer derartigen Geschwindigkeit müssen auf der mittelsibirischen und der transbaikalischen Bahn die jetzt verwandten leichten Schienen durch schwerere ersetzt werden. Was die westsibirische Bahnlinie betrifft, so ist, in Anbetracht der unbedeutenden Steigungen und der geringen Anzahl von Krümmungen, ein Ersatz der 18pfündigen Schienen nur in einer Ausdehnung von 60 Werst (= 64,02 km) in scharfen Kurven in Aussicht genommen; an allen übrigen Strecken werden die leichten Schienen so lange sie brauchbar sind belassen werden, wobei das Hauptgleis durch Ergänzungsschwellen und -Unterlagen verstärkt werden wird. Gleichzeitig mit dem Ersatz der Schienen durch schwerere ist, zur Verleihung grösserer Stabilität bei dem beschleunigten Verkehr der Züge, eine bedeutende Verstärkung der Schienenbettung in Aussicht genommen.

Was die Zeit anlangt, innerhalb welcher alle aufgezählten Arbeiten ausgeführt werden sollen, so sind für den Umbau der Brücken und das Auswechseln der Schienen einschliesslich Verstärkung der Schienenbettung acht Jahre festgesetzt worden; die übrigen zur Erhöhung der Transportfähigkeit der Bahn erforderlichen Arbeiten werden innerhalb dreier Jahre beendet sein.

In Ergänzung zu allem oben Angeführten muss hinzugefügt werden, dass zur völligen Ausrüstung der sibirischen Bahn 342 Lokomotiven, 162 Personenwagen, 631 Wagen einfacherer Konstruktion (für Uebersiedler, Arbeiter und Truppenabtheilungen gewöhnlicher Dislokation), sowie 8358 Güterwagen noch fehlen. Das gesammte oben angeführte rollende Material, worunter 72 Lokomotiven speziell für Personenzüge (mit grosser Fahrgeschwindigkeit) bestimmt sind, wird im Laufe der nächsten vier Jahre beschafft werden.

Die besondere Konferenz, welche die Frage der Erhöhung der Transportfähigkeit der sibirischen Bahn prüfte, beschloss 82770660 R. (= 178784625 *M.*) zur Ausführung aller in Aussicht genommenen Maassregeln zu bestimmen.

Die dem Gutachten des Komitees der sibirischen Bahn unterbreiteten Beschlüsse der besonderen Konferenz vom 11. Februar d. J. wurden der Allerhöchsten Bestätigung gewürdigt. Gross sind natürlich, so schliesst der ausführliche Bericht des „Regierungsanzeigers", die neuen Ausgaben für die sibirische Bahn, doch darf nicht vergessen werden, dass die jetzt in Aussicht genommenen Arbeiten dazu führen werden, dass die grosse Weltverkehrsstrasse; die Europa mit den entfernten Grenzgebieten des asiatischen Ostens verbindet, thatsächlich der hohen Bedeutung entsprechen wird, welche ihr durch den Erhabenen Willen des in Gott ruhenden Kaisers Alexander III. vorgezeichnet worden ist.

Berathung des Eisenbahnetats im württembergischen Landtage.

Ueber die Verhandlungen in der Kammer der Abgeordneten, betreffend den Eisenbahnetat für die Jahre 1899 und 1900, geben wir nach dem Bericht des „Staatsanzeigers für Württemberg" folgende beachtenswerthe Aeusserungen wieder:

Der Berichterstatter, Abgeordneter Dr. Kiene sagte u. a.: Das Bild des Eisenbahnetats darf als ein recht günstiges bezeichnet werden. Dank der reichen Verkehrsentwickelung hat sich das finanzielle Ergebniss gebessert, die Rente etwas gehoben. Eine weitere Steigerung ist für das Betriebsjahr 1898 in Aussicht zu nehmen.

Der Reinertrag der Eisenbahnen ist angenommen für 1899 zu 16631900 *M.*, für 1900 zu 16776900 *M.* und beträgt gegenüber 1898 für 1899 mehr 1385900 *M.*, für 1900 mehr 1530900 *M.* Die gesammten Roheinnahmen sind für 1899 zu 51220000 *M.*, für 1900 zu 52380000 *M.* veranschlagt, mithin höher gegen 1898 im ersten Jahr um 5410000 *M.*, im zweiten Jahr um 6570000 *M.* Hierbei ist davon ausgegangen, dass sich nach der Verkehrsentwickelung der letzten Jahre die Einnahmen sowohl beim Personen- als beim Güterverkehr um jährlich 2 % steigern, dass aber andererseits einzelne Tarifherabsetzungen die Wirkung der Verkehrssteigerung auf den Ertrag etwas beeinträchtigen werden.

Die Ausgaben betragen im ganzen für 1899 34588100 *M.*, für 1900 35603100 *M.*, mithin gegenüber dem Etat von 1898 für 1899 mehr 4024100 *M.*, für 1900 mehr 5039100 *M.* Von diesem Mehrbedarf gegen 1898 entfallen auf die persönlichen Ausgaben der Betriebsverwaltung für 1899 2096160 *M.*, für 1900 2586494 *M.*, hiervon trifft auf Gehälter ein Mehr für 1899 von 685814 *M.*, für 1900 von 896989 *M.* Dasselbe entsteht hauptsächlich durch eine starke Vermehrung der Zahl der Beamten, welche beantragt ist theils um weiterem, bisher gegen Tagegeld ständig verwendetem Personal etatsmässige Anstellung zu verschaffen, theils wegen der Eröffnung neuer Linien, namentlich aber wegen der Vermehrung der Zahl der Züge und zur grösseren Sicherstellung des Betriebes. Zu einem Theil ist der Mehrbedarf auch durch die Einwirkung der neuen Gehaltsordnung veranlasst. Bei den anderen persönlichen Ausgaben ergibt sich ein Mehrbedarf für 1899 von 1410346 *M.*, für 1900 von 1689505 *M.*, welcher hauptsächlich auf Wohnungsgelder, Dienstaushilfe, Tag- und Akkordlöhne, Fahr- und Nachtgelder und den Zuschuss zur Unterstützungskasse der Verkehrsanstaltendiener entfällt. Bei den sachlichen Ausgaben werden für 1899 1920000 *M.* und für 1900 2445000 *M.* mehr gefordert. Hier fällt insbesondere der erhebliche Mehrbedarf für Brennmaterialien, für die Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen und Betriebsmittel, sowie für die Benutzung fremder Betriebsmittel ins Gewicht.

Der muthmaassliche Zuwachs bei den Einnahmen ist gegenüber demjenigen bei den Ausgaben um durchschnittlich jährlich rund 1460000 *M.* höher angenommen, sodass sich statt einem im Etat für 1898 angenommenen Reinertrag von rund 15250000 *M.* ein solcher von durchschnittlich jährlich rund 16710000 *M.* berechnet. Diese Summe übersteigt den durchschnittlichen Jahresertrag der Ablieferungen zur Staatshaupt-

kasse in den 10 Etatsjahren 1888 bis 1897 mit 14 740 000 ℳ um nahezu 2 000 000 ℳ. Der Bedarf für die Eisenbahnschuld berechnet sich für Verzinsung auf 15 933 488 ℳ und 16 187 095 ℳ, für Tilgung auf 2 428 175 und 2 733 025 ℳ. Verglichen mit dem veranschlagten Reinertrag der Staatseisenbahnen ergibt sich, dass der letztere hinter dem Bedarf für Verzinsung und Tilgung für 1899 um 1 729 763 ℳ, für 1900 um 2 143 220 ℳ zurückbleibt, dagegen den Bedarf für Verzinsung allein für 1899 um 698 412 ℳ, für 1900 um 589 805 ℳ übersteigt. Dabei ist zu beachten, dass in der Eisenbahnschuld auch die Aufwendungen für Posten und Telegraphen, sowie für Arbeiterwohnungen enthalten sind.

Die Betriebslänge der Bahnen wird sich in der neuen Etatsperiode wesentlich vergrössern, fünf neue Bahnen werden zur Eröffnung kommen. Es werden zugehen nach vorläufiger Annahme am 1. Oktober d. J.: die Haupteisenbahn Friedrichshafen-Landesgrenze (Lindau), die vollspurigen Nebeneisenbahnen Kirchheim u. T.-Oberlenningen, Blaufelden-Langenburg, die schmalspurigen Nebeneisenbahnen Biberach-Warthausen-Ochsenhausen, Beilstein-Heilbronn Südbahnhof; am 1. April 1900: die vollspurige Verbindungsbahn Heilbronn Südbahnhof-Hauptbahnhof, die vollspurigen Nebeneisenbahnen Münsingen-Schelklingen, Freudenstadt-Klosterreichenbach.

Die mitgetheilten Zahlen geben ein Bild von der Grösse, der Wichtigkeit und volkswirthschaftlichen Bedeutung unseres Eisenbahnwesens. Sie lassen es begreifen, wenn dieses Institut in besonderem Maasse ein Sorgenkind des Landes ist, das der steten Fürsorge des Landtages bedarf. Sie lassen es aber auch begreifen, wenn die öffentliche Kritik sich diesem Institut in besonderem Maasse zuwendet, und ich halte es für eine Pflicht der Eisenbahnverwaltung, sich dieser Kritik nicht zu entziehen, vielmehr in steter Fühlung mit den gesetzgebenden Faktoren und der öffentlichen Meinung zu bleiben. Andererseits sind der Volksvertretung bei der Berathung und Prüfung des Eisenbahnetats der Natur der Sache nach Schranken gezogen; wir sind der Eisenbahnverwaltung gegenüber mehr als jeder anderen Verwaltung auf Vertrauen angewiesen. Dieses Vertrauen wird sich auch auf die sparsame Aufstellung des Etats erstrecken müssen. Die Kommission ist denn auch nirgends zu einem Abstrich gelangt; es fehlten ihr die Grundlagen dazu, um die Verantwortung übernehmen zu können. Uebrigens habe ich die klare und eingehende Begründung der Regierungsforderungen anzuerkennen, sie hat der Kommission ihre Berathungen wesentlich erleichtert.

Was Einzelfragen betrifft, so will ich schon zweimal besprochene Themen nicht wieder zur Sprache bringen, sondern nur kurz aussprechen, dass ich bezüglich der Tarifreform noch auf dem alten Standpunkte stehe. Aus der Generaldebatte zum Etat wissen wir, dass zwischen den Eisenbahnverwaltungen Konferenzen über die Verbilligung und Vereinfachung der Personen- und Gepäcktarife stattfinden; dieselben sind noch nicht abgeschlossen; ein einseitiges Vorgehen verbietet sich also im gegenwärtigen Zeitpunkte von selbst.

Auf die Frage der Mitwirkung der Volksvertretung bei der Festsetzung der Tarife will ich heute nicht näher zurückkommen, sondern nur an die Resolution von 1897 erinnern. Gelegenheit zur Mitwirkung ist uns bisher nicht gegeben worden, wohl aber ist uns, gewissermaassen zur Orientirung, in einer Beilage des Etats eine Uebersicht über die Tarifeinheitssätze mitgetheilt worden. Im Etat angekündigt ist die bereits am 1. April d. J. in Kraft getretene Herabsetzung der Taxen im Personenverkehre bei sämmtlichen Nebenbahnen auf die Sätze der Hauptbahnen, sowie die Ermässigung der Nebenbahnzuschläge im Güterverkehre bei denjenigen Nebenbahnen, deren Reinerträgniss nach dem Durchschnitte der letzten drei Jahre eine mindestens 3 % Rente aus dem verzinslichen Theile ihres Anlagekapitals abwirft, ferner eine Ermässigung der Sätze des Militärtarifes.

In der abgelaufenen Finanzperiode sind an erheblicheren Tarifänderungen eingetreten die Einführung von Arbeiterrückfahrkarten sowie Aenderungen im Stückguttarife. Letztere entsprechen aber nicht dem, was uns bei früheren Anregungen in dieser Sache vorschwebte und wohl auch nicht den Absichten, die die Regierung gehabt hat. Diese Ermässigung des Stückguttarifes ist nämlich erfolgt in Form eines Staffeltarifes, der erst von 50 km Entfernung an fällt. Das ist ein sehr zweifelhafter Fortschritt, denn innerhalb Württembergs kommt diese Ermässigung kaum zur Geltung und der Nahverkehr ist gar nicht berücksichtigt. Dagegen geniesst die Einfuhr von Norden und Osten eine wesentliche Vergünstigung, was eine Verschiebung der Produktions- und Absatzverhältnisse herbeizuführen geeignet ist. Diese Tarifänderung entspricht also nicht den Interessen des Landes; wie man hört, haben sich auch sowohl der Eisenbahnbeirath als sämmtliche Handelskammern dagegen ausgesprochen. Man wird auch nicht fehl gehen in der Annahme, dass der württembergischen Regierung selbst diese Aenderung nicht willkommen gewesen ist. Es ist einfach ein Vorgang, den der grosse Staat Preussen herbeigeführt hat und dem wir nolens volens beitreten mussten, wenn wir Beeinträchtigungen vermeiden wollten. Von Interesse wäre es, zu wissen, ob diesem Drucke nicht wenigstens Verhandlungen vorausgegangen sind, oder ob die kleineren Staaten einfach überrascht worden sind.

Die Verhältnisse der Beamten und Bediensteten der Staatseisenbahnen haben schon bei der Besoldungsvorlage mannigfache Verbesserungen erfahren: durch Einführung des Dienstaltersvorrückungssystems, durch Besserstellung des technischen Personals, durch Abkürzung der Vorrückungsfristen usw. Wichtig ist aber insbesondere die durch den Ministerpräsidenten erfolgte Ankündigung einer umfassenden neuen Vorlage über die Bezüge der Eisenbahnangestellten. Auch die Staatszuwendungen zu Wohlfahrtszwecken für das Eisenbahnpersonal sind sehr erheblich gestiegen. Ferner hat die weitere Durchführung der Bestimmungen über die Dienstzeit für die Bediensteten Erleichterungen, für den Staat Mehraufwendungen gebracht. Ebenso sind bei dem nicht etatsmässig angestellten Personal — den Arbeitern der Werkstätten — erhebliche Erleichterungen und Verbesserungen eingetreten, doch sollte hier noch mehr geschehen. Einmal ist eine erhebliche Lohnerhöhung eingetreten, ferner wurde die Fortzahlung des Lohnes bei gewissen Arbeitsversäumnissen, eine theilweise Ausdehnung der Leistungen der Krankenkassen auf die Familienmitglieder, endlich ein jährlich dreitägiger Urlaub unter Fortzahlung des gewöhnlichen Tagelohnes für alle über drei Jahre im Dienste der Staatseisenbahnen stehenden Arbeiter bewilligt.

Zum Schlusse noch einen Gegenstand, den ich zwar durch die Generaldebatte für erledigt ansehe, die Frage der Eisenbahngemeinschaft. Ich will nur, gewissermaassen zur Illustration der Stellungnahme dieses Hauses, anführen, dass diese Frage inzwischen in unseren beiden Nachbarstaaten Baden und Bayern in den Parlamenten die ganz gleiche Erledigung gefunden hat. Ich citire die dort abgegebenen offiziellen Erklärungen, weil darin nicht blos eine gewisse Beruhigung für uns liegt, sondern auch eine moralische und politische Stärkung unseres Standpunktes gegenüber den Lockrufen, wie sie hier von dem Freiherrn von Wöllwarth und vor einigen Wochen auch von einem Mitgliede des anderen Hauses laut wurden. Demgegenüber will ich auch heute erklären, dass wir uns mit der Regierung darin einig wissen, dass wir die Selbständigkeit unserer Eisenbahnen nicht aufgeben, unsere wirthschaftliche und politische Selbständigkeit nicht schmälern lassen wollen. (Beifall.)

Hierauf erwiderte der Präsident des Staatsministeriums, Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten Dr. Freiherr von Mittnacht, u. a. folgendes:

M. H., zunächst freue ich mich, über die vermuthlichen Rechnungsergebnisse des Jahres 1898 Ihnen folgende Mittheilungen machen zu können. Nach dem vorläufigen Abschluss haben im Jahre 1898 betragen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 16 950 000 ℳ, mehr gegen den Etatssatz 1 650 000 ℳ, mehr gegen das Vorjahr 992 000 ℳ = 6,2 %; die Einnahmen aus dem Güterverkehr haben betragen 30 900 000 ℳ, mehr gegen den Etatssatz 4 170 000 ℳ und mehr gegen das Vorjahr 1 842 000 ℳ = 6,3 %; endlich die Gesammteinnahme hat betragen 52 400 000 ℳ, mehr gegen den Etatssatz 6 590 000 ℳ und mehr gegen das Vorjahr 3 345 000 ℳ = 6,8 %. Die Ausgaben haben im Jahre 1898 sich belaufen auf 33 540 000 ℳ, mehr gegen den Etatssatz 2 976 000 ℳ und mehr gegen das Vorjahr 2 214 000 ℳ = 7,0 %. Was die Ausgaben anlangt, so ist in Aussicht genommen, einen Betrag von rund 700 000 ℳ, der aber in den angeführten Zahlen bereits berücksichtigt ist, als Restvorbehalt in das Jahr 1899 hinüberzunehmen und damit den Ausgabeetat von 1899 zu entlasten. Der Reinertrag unserer Eisenbahnverwaltung im Jahre 1898 wird sich nach dem Angeführten voraussichtlich stellen auf 18 860 000 ℳ, mehr gegen den Etatssatz 3 614 000 ℳ, mehr gegen das Vorjahr 1 132 000 ℳ = 6,4 %. Sie werden wohl von diesen Mittheilungen gerne Kenntniss nehmen. Ich muss indess anfügen, dass dadurch an der Thatsache, die ich in der Generaldebatte schon angeführt habe, nichts geändert wird, dass in den Einnahmen Württemberg hinter den Einnahmen der übrigen deutschen Verwaltungen, mit Ausnahme nur von Bayern, noch ganz erheblich zurücksteht. Wir können das mitgetheilte Ergebniss als recht günstig anerkennen gegenüber früheren württembergischen Etats, aber wir bleiben in den Einnahmen und in unserer ganzen finanziellen Eisenbahnlage noch in erheblicher Weise zurück hinter den anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Was den neuen Etat betrifft für 1899/1900, so hat der Herr Berichterstatter die Gestaltung desselben überhaupt und die ganze finanzielle und sonstige Lage unserer Eisenbahnverwaltung vollständig und klar dargelegt, indem er bemerkte, das Eisenbahnwesen Württembergs sei ein „Sorgenkind“ des Landes, bedürftig der „väterlichen Fürsorge“ des Landtages. Er hat uns weiter zu Gemüthe geführt, dass wir uns doch der Kritik nicht entziehen sollen und dass wir in enger Fühlung bleiben sollen mit den maassgebenden Faktoren. M. H., wir werden der Kritik uns durchaus nicht entziehen — wenn wir es wollten, so könnten

wir's nicht einmal (Heiterkeit); wir werden auch suchen, stets in enger Fühlung zu bleiben mit den gesetzgeberischen Faktoren und mit der öffentlichen Meinung. Und wenn der Herr Berichterstatter es gewissermaassen beklagt hat, dass die Finanzkommission nichts zu streichen gefunden habe (Heiterkeit), so kann ich das mit ihm fühlen; er wird aber andererseits doch nicht erwarten, dass jetzt die Regierung Material zu Abstrichen an ihrem Etat dem Landtage präsentiren wird. (Heiterkeit.)

Auch zu dem übrigen Inhalte des Vortrages des Herrn Berichterstatters kann ich mich mit Ausnahme eines Punktes, der Reform der Tarife, auf den ich trotzdem, dass der Herr Berichterstatter glaubte, er werde keinen Gegenstand der Erörterung bilden, zurückkommen werde — auf nur wenige Bemerkungen beschränken. Er hat gesprochen von der auf den 1. Oktober 1898 erfolgten Einführung eines ermässigten Stückguttarifes in der Form des Staffeltarifes. Was die Ermässigung des Stückguttarifes überhaupt betrifft, so halte ich dieselbe für gerechtfertigt. Es hat ja auch der Herr Berichterstatter darauf aufmerksam gemacht, dass er dieselbe Ansicht schon bei einer früheren Etatsberathung ausgesprochen habe. Es wurden die Frachtsätze für den Stückgutverkehr seinerzeit festgestellt zugleich mit den Frachtsätzen für die allgemeinen Wagenladungen; während aber diese letzteren Sätze im Laufe der Zeit erheblichen Ermässigungen zugeführt worden sind, blieb es beim Stückguttarif beim Alten, und man wird sagen dürfen, dass er mehr hätte berücksichtigt werden dürfen, dass es am Platze war, hier Ermässigungen eintreten zu lassen. Anders verhält es sich allerdings mit der Form des Staffeltarifes, und wenn der Herr Berichterstatter die Vermuthung ausgesprochen hat, dass hier auch die Regierung Bedenken gehabt haben dürfte, so kann ich das nur bestätigen. Diese Bedenken wurden gleich in der ersten Aeusserung der Generaldirektion über den Gegenstand hervorgehoben und von der Regierung zutreffend gefunden. Von einer eigentlichen Majorisirung oder gar von einem Drucke der Grossmacht auf die württembergische Verwaltung kann übrigens nicht gesprochen werden. Preussen hat diese Art der Ermässigung des Stückguttarifes für richtig und für seinen Verhältnissen entsprechend gefunden. Es hat den übrigen Verwaltungen Kenntniss davon gegeben, dass Preussen diesen Schritt beabsichtige, hat ihnen aber durchaus freigestellt, sich anzuschliessen oder sich zu verhalten wie sie wollen. Nun haben wir — der Herr Berichterstatter hat ausdrücklich danach gefragt, ob etwa nicht Verhandlungen mit anderen Nachbarverwaltungen stattgefunden haben — wir haben unsere Bedenken allerdings ausgetauscht mit der bayerischen Verwaltung und es hat sich ergeben, dass auch diese Bedenken gehabt hat. Von diesen Bedenken der süddeutschen Verwaltungen bekam auch die preussische Verwaltung Kenntniss; sie hat aber geglaubt, von ihrem Standpunkte, den sie noch immer für den richtigen hält, nicht abgehen zu können, und schliesslich haben wir, wie auch die Nachbarverwaltungen, uns entschlossen, freiwillig dem Schritte, den Preussen gemacht hat, uns anzuschliessen, freiwillig insofern, dass wir den Nachtheil, den wir beim Nichtanschluss zu erleiden gehabt hätten, für grösser gehalten haben, als den Vortheil, wenn wir uns ausgeschlossen hätten. Ich habe, wie der Herr Berichterstatter schon erwähnt hat, namentlich auch den Beirath der Verkehrsanstalten zu einer Aeusserung veranlasst, die er am 30. Juli 1898 dahin abgegeben hat, dass eine Ermässigung der Stückgutfrachtsätze wünschenswerth sei, die jedoch für alle Entfernungen gleichmässig eintreten sollte, und dass eine nach der Entfernung gemessene Tarifabstufung geeignet sei, eine unberechenbare Verschiebung der Produktions- und Absatzverhältnisse herbeizuführen. Er hat sich also prinzipiell gegen die Einführung eines allgemeinen Tarifes mit fallender Skala ausgesprochen, aber er hat zugleich seiner Ansicht dahin Ausdruck gegeben, dass der Anschluss an den auf den preussischen Staatsbahnen vom 1. Oktober 1898 an zur Einführung gelangenden Stückgutstaffeltarif ohne Schädigung der württembergischen Verkehrsinteressen nicht umgangen werden könne. Dies war dann der Grund, warum wir dem Schritte uns angeschlossen haben. Aus den Erläuterungen haben Sie entnommen, dass der Einnahmeausfall, den die Ermässigung des Stückguttarifes zur Folge hatte, 400 000 ℳ jährlich für unsere Verwaltung beträgt. Ueber die volkswirthschaftlichen Wirkungen der Maassnahme lässt sich derzeit noch nichts sagen, dazu ist die Maassnahme noch nicht lange genug in Wirksamkeit. Ich weise nochmals darauf hin, dass wir nicht verpflichtet waren uns anzuschliessen und dass wir auch nicht verpflichtet sind, bei diesem Anschluss es zu belassen.

Und nun, m. H., komme ich noch auf die Reform des Personentarifes. Den Mittheilungen, die ich in Absicht auf eine allen deutschen Eisenbahnverwaltungen gemeinsame Reform des Personentarifes in der Richtung einer Vereinfachung und einer Verbilligung desselben früher gemacht habe, habe ich heute folgendes anzufügen: Es hat seitdem ein Benehmen stattgefunden zwischen den süddeutschen Verwaltungen, von Bayern, von Württemherg, von Baden und von den Reichslanden. Da das Bestehen einer vierten Wagenklasse im Norden ein Hinderniss bildet für eine einheitliche Gestaltung der Personentarife in dritter Wagenklasse, ein Hinderniss für eine vollständige Einheitlichkeit zwischen dem Norden und Süden, so wollte zunächst einmal der Versuch gemacht werden, die süddeutsche Gruppe von Eisenbahnverwaltungen, die z. Z. einheitliche Grundtaxen hat, zu einer gleichmässigen Stellung zu einigen, auch gegenüber der in Verhandlung befindlichen allgemeinen Reform. Je weniger schliesslich Gruppen es sind, die sich gegenüberstehen, um so leichter ist vielleicht die Einigung. Man braucht dabei durchaus keine Sorge zu haben, es könnte sich hier um einen Sonderbund handeln oder um eine Opposition gegen Preussen, das ist schon dadurch ausgeschlossen, dass die Verhandlungen der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen stattfanden auf Anregung des Reichseisenbahnamtes und unter Antheilnahme des Reichseisenbahnamtes und dass dem Benehmen zwischen den süddeutschen Verwaltungen eine allgemeine Konferenz aller deutschen Eisenbahnverwaltungen nachfolgen wird. Nun, m. H., ist Ihnen bekannt, dass den Verhandlungen über die Reform der Tarife ein streng vertraulicher Charakter von Anfang an gewahrt werden sollte, und ich bin deshalb nicht in der Lage, eine Eröffnung zu machen über das Resultat dieser von mir angeführten Berathung und über das Verhalten und die Stellungnahme der anderen süddeutschen Verwaltungen, aber ich halte es für zulässig und für angemessen, dass ich über die Stellungnahme und das Verhalten der württembergischen Verwaltung in dieser Frage dem Landtag eine Mittheilung mache. Es ist wohl von grösstem Interesse für den Landtag, zu wissen, wie weit die württembergische Eisenbahnverwaltung in der Verbilligung der Personentarife schliesslich gehen zu können glaubt.

Wie Sie, m. H., aus dem Etat ersehen können, betragen in Württemberg für eine Person und ein Kilometer die Grundtaxen in gewöhnlichen Personenzügen bei einfacher Fahrt für die erste Wagenklasse 8,0 ₰, für die zweite 5,3 ₰, für die dritte 3,4 ₰. In Württemberg benützen 90 % der Reisenden die dritte Klasse und es geht daraus hervor, dass weitaus die Hauptsache der Tarif für die dritte Klasse ist. Ferner will ich jetzt schon anführen, dass $^1/_{10}$ ₰ mehr oder minder bei dem Tarif für die dritte Wagenklasse einem finanziellen Effekt gleichkommt von 330 000 ℳ. Es dient das dazu, die Ausfallfrage richtig beurtheilen zu können. Nun, m. H., die württembergische Eisenbahnverwaltung würde glauben, um eine Einigung erzielen zu können, diese Grundtaxen herabsetzen zu können in erster Klasse auf 6 ₰, in zweiter auf 4 und in dritter auf 2,5, äussersten Falls auch 2,3 ₰, und zugleich will ich anführen, was die Folge für den Einnahmeausfall wäre. Legt man eine Grundtaxe für die dritte Klasse von 2,5 ₰ zu Grunde, so wird es sich handeln um einen Ausfall von 1 460 000 ℳ im Jahre, und legt man 2,3 ₰ zu Grunde, so steigt der Ausfall auf 2 120 000 ℳ im Jahre. Ich bemerke aber, dass dabei vom Verkehrszuwachs mit seinen natürlich erhöhten Einnahmen, aber, was nicht zu vergessen ist, auch sehr erhöhten Ausgaben bei dieser Rechnung noch Umgang genommen ist, weil er ein doch noch sehr unsicherer und im voraus jedenfalls genau nicht zu berechnender Faktor ist.

Soviel, m. H., über die Verbilligung der Personentarife, zu welcher die württembergische Eisenbahnverwaltung sich nach reiflicher Ueberlegung verstehen zu können glaubt, wobei sie aber allerdings davon ausgehen muss, dass die Zeiten noch mehrere Jahre günstige bleiben. Wenn das der Fall ist, dann hoffe ich, dass wir vielleicht in zwei Finanzperioden zu einem Ausgleich des Ausfalles gelangen können; wenn aber die Zeiten schlecht würden, dann würde die Herbeiführung des Ausgleichs noch längere und unbestimmte Zeit wohl dauern.

Ich komme nun auf die Vereinfachung der Tarife, die ein ebenso grosses Bedürfniss ist, nach preussischer Anschauung ein grösseres als die Verbilligung der Tarife. Ich kann in dieser Beziehung bemerken, dass im Jahre 1897 in Württemberg 70 % der Einnahmen aus dem Personenverkehr aus Ausnahmetarifen und nur 30 % der Einnahmen aus den Normaltarifen erflossen sind. Wir würden nun, was die Vereinfachung betrifft, davon ausgehen, dass bei der bevorstehenden Reform in Wegfall zu kommen hätten alle Rückfahrkarten mit Preisermässigung; ich glaube, es beträgt die Prozentzahl der Reisenden, die mit Rückfahrkarten reisen, etwa 40 % aller Reisenden, und zur Beurtheilung der neuen Sätze wird dienen, dass die hälftige Taxe einer Rückfahrkarte dritter Klasse zur Zeit 2,65 Pf. beträgt. Es würden also wegfallen die Rückfahrkarten mit Preisermässigung, Sonntagskarten, Sommerkarten, feste Rundreisekarten, Gesellschaftskarten, Fahrscheinbücher, Landeskarten, Kilometerhefte und die ermässigten zusammenstellbaren Fahrscheinhefte. Beizubehalten aber wären Blankokarten, Schnellzugszuschlagskarten, Monatskarten, Schülerkarten, Arbeiterwochenkarten, Arbeiterrückfahrkarten, Militärkarten und Kinderfahrkarten, Hundefahrkarten natürlich gleichfalls und die Ermässigungen für Regie- und andere Sonderzüge. Einzuführen wären Fahrscheine ohne Ermässigung für zusammenstellbare Hefte und Rückfahrkarten zum Doppelpreise für gewisse Relationen. Nicht berührt würden endlich die vielfachen Tax-

ermässigungen, die bestehen für milde und gemeinnützige Zwecke.

Damit, m. H., habe ich Ihnen ein ziemlich detaillirtes Bild gegeben von der Stellung, welche die württembergische Eisenbahnverwaltung einnimmt zu der Reform der Personentarife. Ich glaube, wenn eine solche Reform nun so ernst ins Auge gefasst ist, dass man mit ihrer Verwirklichung wird rechnen müssen, dass wir dann abzusehen haben vor der Entscheidung über eine mit anderen Verwaltungen gemeinsame Reform von allen Aenderungen der jetzt bestehenden Taxen, wenigstens in diesem Augenblick. Wir können jetzt nicht mehr daran denken, meine ich, namentlich neue Ausnahmetarife zu schaffen oder in unseren bestehenden Ausnahmetarifen Ausgestaltungen eintreten zu lassen, und wir können auch mit der Festsetzung von besonderen Tarifen für den Nahverkehr im jetzigen Augenblick nicht vorgehen. Ich bemerke, dass Vorortstaxen und dergl., dass die Taxen des Nahverkehres nicht durch Vereinbarung festgesetzt werden sollen, sondern dass hier jede Verwaltung freie Hand behalten würde. Aber wir können Taxen für den Nahverkehr rationell nicht festsetzen, solange wir nicht wissen, wie die Taxen für den allgemeinen normalen Verkehr sich gestalten werden; auch fehlen ja bekanntlich noch andere Voraussetzungen für die Festsetzung von billigen Taxen für den Nahverkehr.

Und endlich, m. H., muss ich als ausgemacht ansehen, dass von einer Erhöhung der Einnahmesätze des gegenwärtigen Etats nicht wohl die Rede sein kann, angesichts der Eventualität, dass wir in den nächsten Jahren einen Einnahmeausfall im Personenverkehr, der nach Millionen zählt, in Rechnung zu ziehen haben. — Ich habe nun anheimzustellen, inwieweit das hohe Haus es für zweckmässig findet, auch seinerseits Stellung zur Reform der Personentarife zu nehmen. (Lebhafter Beifall.)

(Fortsetzung folgt).

Nachrichten.

Deutschland.

— Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten **Nachweisung** der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat April d. J. vorgekommenen **Betriebsunfälle** waren zu verzeichnen:

		davon bei Personenzügen
Entgleisungen auf freier Bahn	6	1
in Stationen	13	4
Zusammenstösse auf freier Bahn	2	1
in Stationen	10	2
sonstige Vorkommnisse	121	—
zusammen	152	8

Die Betriebslänge betrug 41 055 km, an Zugkilometern wurden geleistet 30 750 372, so dass je ein Unfall auf 270 km Betriebslänge oder auf 202 305 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden:

	getödtet	verletzt
Reisende	5	9
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst	23	66
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte usw. im Dienst	—	2
fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	15	12
zusammen	43	89

— **Spezialbutterwagen.** Auf der Strecke Stralsund-Pasewalk-Berlin wird versuchsweise in der Zeit vom 15. d. Mts. bis 15. September d. J. an zwei Tagen der Woche die Butterbeförderung zum Theil in mit gefüllten Eiskühlvorrichtungen versehenen Spezialbutterwagen stattfinden. Zuladungen sind auf der durchlaufenen Strecke statthaft, auch können die Stationen der Anschlussstrecken, welche von den Eiskühlwagen auf deren Lauf nach Berlin nicht berührt werden, Butter zur Beförderung in diesen Wagen von der nächsten Anschlussstation unter Erhebung der allgemein festgesetzten Gebühr für Benutzung des Eiskühlwagens annehmen. Im Interesse der Absender wird es daher liegen, die Butter so zur Auflieferung zu bringen, dass dieselbe auf der Uebergangsstation den Eiskühlwagen direkt anschliessend erreicht.

Für die Benutzung des Eiskühlwagens wird — ohne Rücksicht auf die Länge der Beförderungsstrecke — eine Gebühr von 20 ₰ für je angefangene 50 kg jeder Frachtbriefsendung erhoben, und zwar muss diese Gebühr bereits auf der Abgangsstation erlegt werden.

— Am 16. Mai d. J. ist die Reststrecke **Wolgast Schlachthof-Wolgast Kleinbahnhof** der Kleinbahn Greifswald-Wolgast für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

— In das Gesellschaftsregister des Amtsgerichts I zu Berlin ist unter dem 6. d. Mts. die Firma **Rixdorf-Mittenwalder Eisenbahngesellschaft** eingetragen worden. Das Unternehmen bezweckt den Bau einer Kleinbahn von Rixdorf über Britz nach Mittenwalde. Das Grundkapital beträgt 1 170 000 ℳ.

— **Wartburg-Bahnprojekt.** In Nr. 17 S. 272 d. Ztg. gaben wir eine Mittheilung der Tagespresse wieder, der zufolge die Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) in Berlin im Anschluss an die elektrische Strassenbahn in Eisenach den Bau einer Bahn durch das Hainthal nach der Höhe der Wartburgrestauration projektire, ferner dass dieses Projekt von allen maassgebenden Behörden gebilligt worden sei und auch die landesherrliche Genehmigung erhalten habe. Wie wir jetzt aus zuverlässigster Quelle erfahren, hat der Grossherzog von Sachsen dieses Projekt nicht genehmigt.

— **Lokalbahnprojekte in Bayern.** Am 30. Mai d. J. hatte der Petitionsausschuss der bayerischen Abgeordnetenkammer über sämmtliche Eingaben um Erbauung von Eisenbahnen, welche theils von Stadtmagistraten, Markt- und Gemeindeverwaltungen, theils von Handels- und Gewerbegremien und Eisenbahnkomitees aus den verschiedensten Theilen des Landes eingegangen waren, eingehende Vorbesprechungen gepflogen und schliesslich diese sämmtlichen Eingaben als „zur Verhandlung vor dem Plenum für geeignet befunden.“ Dementsprechend wurden noch in der letzten, am 7. d. Mts. abgehaltenen Plenarsitzung des nun geschlossenen Landtages diese Petitionen zur Berathung gestellt. Es waren dies grösstentheils:

a) Gesuche um Erbauung von Lokalbahnen und zwar: 1. von Rosenheim nach Schnaitsee, von Rosenheim nach Frasdorf und von Rosenheim nach Frabertsham; 2. von Simbach über Wittibraut und Kösslarn nach Rotthalmünster; 3. von Drachenloch bei Salzburg nach Berchtesgaden; 4. von Kelheim nach Riedenburg und Beilngries; 5. von Burglengenfeld nach Kallmünz; 6. von Neuenburg v/W. über Schwarzhofen nach Winklarn; 7. von Pfreimd nach Eslarn; 8. von Schesslitz über Wattendorf und Stadelhofen nach Hollfeld; 9. von Bayreuth über Drossenfeld nach Thurnau; 10. von Seligenstadt über Volkach nach Kolitzheim; 11. von Aschaffenburg und von Obernburg nach Höchst im Odenwalde; 12. von Bad Kissingen nach Hammelburg; 13. von Günzach über Obergünzburg nach Rettenbach; 14. von Kirchheim über Rammingen nach Mindelheim; dann

b) Gesuche um Herstellung von Anschlüssen usw. und zwar: 1. um Ausbau der Verbindungsbahn Landshut-Ingolstadt; 2. um Fortsetzung der Bahnlinie Straubing-Konzell-Miltach durch das Weiherthal; 3. um Anschluss der projektirten Lokalbahn Tann-Marktl in Buch statt in Marktl; 4. um Verlängerung der Schmalspurbahn Eichstätt Stadt-Kinding bis Greding und endlich 5. um Erbauung einer Eisenbahn im linksrheinischen Bayern von Zweibrücken bis zur Landesgrenze zum Anschlusse an die Bahnlinie Buchsweiler-Münzthal-Siersthal auf elsass-lothringischem Gebiete.

Nach Befürwortung sämmtlicher Petitionen seitens der die betreffenden Landestheile vertretenden Abgeordneten wurde auf Antrag des Referenten beschlossen, die Gesuche sämmtlich der Staatsregierung „zur Würdigung“ zu überweisen.

— **Fortsetzung der Mainländebahn; Bau einer elektrischen Bahn zwischen Starnberger- und Ammersee.** Seitens des zuständigen bayerischen Staatsministeriums wurde a) dem Stadtmagistrat Kitzingen die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten für eine Fortsetzung der Mainländebahn bei Kitzingen bis Segnitz auf die Dauer des laufenden Jahres unter gleichzeitiger Genehmigung der Uebertragung der Projektirungsarbeiten an die Lokalbahn-Aktiengesellschaft München und b) den **bayerischen Elektrizitätswerken in München** die Bewilligung zu

den Vorarbeiten für eine elektrische Eisenbahn zwischen dem Starnberger- und dem Ammersee von Hersching über Kloster Andechs nach Starnberg auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

— **Bayerisches Eisenbahnmuseum.** Das für Aufnahme des bayerischen Eisenbahnmuseums bestimmte ehemalige Ausstellungsgebäude des bayerischen Gewerbemuseums wird — wie der „Fränk. Kurier“ meldet — gegenwärtig baulichen Arbeiten unterzogen. Die von Weiden bereits nach Nürnberg gesandten und in den dortigen Centralwerkstätten in Stand gesetzten Gegenstände werden demnächst zu ihrem zukünftigen endgültigen Aufstellungsort gebracht und auch aus München werden die für das Eisenbahnmuseum bestimmten Gegenstände bald eintreffen.

— Dem Rechenschaftsbericht der **Ermsthalbahngesellschaft** (normalspurige Nebenbahn Metzingen-Urach) über das Betriebsjahr 1898 ist zu entnehmen, dass betragen haben die Betriebseinnahmen 148 661 *M.*, die Betriebsausgaben 53 517 *M.*, der Betriebsüberschuss 95 144 *M.* = 7,01 % des restlichen Anlagekapitals von 1 356 000 *M.* Der Betriebsaufwand stellt sich auf 36,0 % der Roheinnahme. Nach Abzug der zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsanleihe erforderlichen Summe von zusammen 38 773 *M.* verbleibt ein Reingewinn von 56 371 *M.* und mit Hinzurechnung des Gewinnübertrages vom Vorjahre ein Ueberschuss von 59 145 Mark. Der Reingewinn wird verwendet zur Bezahlung einer Dividende von 5 %, zur Wiederergänzung des Erneuerungsfonds, zu Rücklagen in den Beamtenpensionsfonds und den Sparfonds der Bediensteten. Auf neue Rechnung werden vorgetragen 4 409 *M.* Der ordentliche (gesetzliche) Reservefonds beträgt am 31. Dezember 1898 78 000 *M.*, gleich dem gesetzlichen Höchstbetrag von 10 % des Aktienkapitals von 780 000 *M.*, der ausserordentliche Reservefonds 34 000 *M.*, nachdem anlässlich des 25 jährigen Bestehens der Bahn sämmtliche Beamte und Bedienstete mit Geldprämien bedacht worden sind, deren Gesammtbetrag mit 2 000 *M.* dem ausserordentlichen Reservefonds entnommen wurden. Der Stand des Erneuerungsfonds beträgt 50 000 *M.*, des Beamtenpensionsfonds 28 000 *M.*, des Sparrücklagenfonds der Bediensteten 15 353 *M.*

Der Rechenschaftsbericht enthält einen Rückblick auf die Entstehung und den 25 jährigen Betrieb der Bahn, die am 27. Dezember 1873 dem Betrieb übergeben worden ist.

— In der Kanalkommission des preussischen Abgeordnetenhauses machte Minister Thielen bemerkenswerthe Mittheilungen über die **Kosten der Riesenbahnhöfe im Ruhrkohlenbezirk.** Danach hat der Ausbau der wichtigsten Bahnhöfe in den letzten zehn Jahren rund 74 500 000 *M.* verschlungen. Die Anlage des Sammelbahnhofes Frintrop allein hat über 4 000 000 *M.* gekostet, die des Riesenbahnhofes Osterfeld bis jetzt 4 500 000 *M.* Die Kosten der übrigen Sammelbahnhöfe zu Wanne, Ruhrort, Duisburg, Speldorf, Essen, Dortmund, Bochum, Hagen, Holzwickede, Hamm und noch mehrerer anderer halten sich in ähnlicher Höhe. Zu den Baukosten kommen die Betriebs- und Unterhaltungskosten. Auch die Personalkosten sind auf den grossen Bahnhöfen sehr bedeutend. Das eigentliche Stationspersonal — also ausschliesslich des Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungspersonals, des Lokomotiv- und Zugpersonals und des Werkstättenpersonals — besteht auf den Stationen Bochum (Süd), Dortmund (3 Bahnhöfe), Duisburg, Essen (2 Bahnhöfe), Gelsenkirchen, Hamm, Oberhausen, Ruhrort, Wanne aus rund 2 000 Beamten und 1 500 Stationsarbeitern, zusammen 3 500 Personen, welche an Besoldung jährlich über 5 000 000 *M.* beziehen. Auf Station Dortmund (3 Bahnhöfe) allein werden rund 1 100 000 Mark Besoldungen des Stationspersonals ausbezahlt.

— **Auswechselung der Eisenbahnbrücke über die Kinzig bei Gelnhausen.** Am 2. d. Mts. hat die moderne Technik ein Kunststück vollbracht, da es ihr bei Gelnhausen nach rheinischen Blättern gelang, die Eisenbahnbrücke der oberhessischen Bahn über die Kinzig innerhalb einer Zwischenpause von nur zwei Stunden zwischen zwei fahrplanmässigen Zügen vollständig auszuwechseln, d. h. eine neu konstruirte Brücke an Stelle der alten ungenügenden Brücke zu setzen, so dass nicht die geringste Verkehrsstörung eintrat. Die Ausführung dieser Aufgabe hatte eine grosse Menschenmenge aus nah und fern herbeigelockt, u. a. waren auch 60 Studirende der Technischen Hochschule in Darmstadt, mehrere Professoren, viele höhere Eisenbahnbeamte usw. zugegen. Die Brücke ist 33 m lang. Die alte war mit der neuen verkoppelt. Nach Durchfahrt des Zuges um 12½ Uhr wurde sofort mit den Arbeiten begonnen, und nach 12 Minuten stand an Stelle der alten die neue stärkere, besser konstruirte Brücke. Nach ¾ Stunden waren die sämmtlichen Arbeiten fertig, die Schienenstränge wieder verbunden, und ein Zug hätte die Linie wieder befahren können.

— **Beschränkung des Verbrauches an Kupferdraht.** Dem Vernehmen nach beabsichtigt die deutsche Reichstelegraphenverwaltung wegen der enorm hohen Kupferpreise ihren Bedarf an Kupfer erheblich einzuschränken und Telegraphenleitungen vor der Hand nur aus Eisendraht zu bauen, für Telephonleitungen aber an Stelle des Kupferdrahtes Aluminiumdraht oder Eisendraht mit Kupferüberzug (Doppelmetalldraht) zu verwenden.

— **Personalnachrichten aus Oldenburg.** Wie bereits gemeldet, scheidet Eisenbahndirektionspräsident von Mühlenfels zum 1. Juli aus der oldenburgischen Staatseisenbahnverwaltung aus, um die Leitung der Vereinszeitung zu übernehmen. Zu seinem Nachfolger als Vorsitzender der Direktion und Eisenbahndirektor ist nunmehr das bisherige administrative Direktionsmitglied, Regierungsrath Graepel ernannt. An des letzteren Stelle ist der bisherige administrative Hilfsarbeiter Regierungsassessor Mutzenbecher zum Direktionsmitgliede und für diesen der Auditor Menzler zum administrativen Hilfsarbeiter befördert.

Das maschinentechnische Mitglied, Oberbaurath Wolff, bisheriger Vertreter des Vorsitzenden, ist auf sein Ansuchen zum 1. Oktober zur Disposition gestellt, und ihm zugleich der Titel als Geheimer Oberbaurath verliehen. An seiner Statt ist der bisherige Betriebsmaschineninspektor, Baurath Ranafier zum maschinentechnischen Direktionsmitglied ernannt.

An Stelle des zum 1. September als Mitglied des herzoglichen Eisenbahnkommissariats nach Braunschweig berufenen Oberbetriebsinspektors Breust ist der Eisenbahnbauinspektor Dittmann, bisher Vorstand der Eisenbahnwerkstätte, zum betriebstechnischen Mitgliede der Direktion mit dem Titel Oberbetriebsinspektor ernannt.

Dem Eisenbahnbauinspektor Rieken ist der Titel als Oberbauinspektor, dem Vermessungsinspektor Lorenz der Titel Obervermessungsinspektor verliehen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.** Der Staatseisenbahnrath hat seinen in der letzten Herbstsession gefassten Beschluss, durch welchen die Regierung ersucht worden war, das Nöthige zur Herstellung der zweiten direkten Eisenbahnverbindung mit Triest ohne weiteren Aufschub zu veranlassen, in der diesmaligen am 5. d. Mts. abgehaltenen Session erneuert. In den Mittheilungen des Eisenbahnministeriums an den Staatseisenbahnrath wird diesbezüglich eröffnet, dass das Eisenbahnministerium in fortgesetzter Bethätigung des Bestrebens, die technischen Grundlagen für die möglichst baldige Lösung dieser Frage in umfassender Weise klarzustellen, sein besonderes Augenmerk der Vervollständigung des Studienmaterials bezüglich des südlichen Theiles der angestrebten Bahnverbindung zugewendet habe. Zu diesem Zwecke wurden die vorliegenden Projekte für die beiden Alternativlinien (Predil- und Wocheiner Bahn) einer neuerlichen sorgfältigen Ueberprüfung unterzogen und durch an Ort und Stelle entsendete technische Organe des Ministeriums neue Studien und Erhebungen eingeleitet, wobei insbesondere auch die Ermittelung einer von Görz unter Berührung des unteren Wippachthales, dann über Sessana und Opcina direkt nach Triest führenden Trasse in die Arbeiten einbezogen wurde.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im April d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 10 767 946 Personen und 7 750 584 t Güter befördert. Die Gesammteinnahme betrug 21 699 196 fl., d. i. für das Kilometer 1 187 fl. Im gleichen Monate 1898 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 9 466 414 Personen und 7 430 342 t Güter 21 139 847 fl., oder für das Kilometer 1 209 fl., daher ergibt sich für den Monat April d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1,8 %.

In den ersten vier Monaten d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 36 251 580 Personen und 30 912 068 t Güter, gegen 31 319 766 Personen und 29 857 325 t Güter im Jahre 1898, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich in diesem Jahre auf 84 023 952 fl., im Jahre 1898 auf 82 243 786 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die viermonatliche Betriebszeit des laufenden Jahres 18 274 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 17 487 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer des erwähnten Zeitraumes im Jahre 1899 auf 4 598 fl., gegen 4 703 fl. im Vorjahre, d. i. um 105 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1899 auf 13 794 fl., gegen 14 109 fl. im Vorjahre, d. i. um 315 fl., mithin um 2,2 % ungünstiger.

Eine Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten vier Monaten d. J. weisen gegen den gleichen Zeitabschnitt 1898 die nachstehenden Hauptbahnen auf:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 17,6 %
Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 6,8 „
Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 4,5 „
Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) . . . . 3,9 „
Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 3,5 „
k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb) . . . . . . 3,0 „
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien) . . . . 2,9 „
süd-norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . . 0,3 „
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B . . . . . 0,1 „

Eine Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten vier Monaten d. J. ergibt sich gegen den gleichen Zeitabschnitt 1898 bei den nachstehenden Hauptbahnen:

österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) . 0,5 %
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A . . . . . 1,2 „
Böhmische Nordbahn . . . . 1,2 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien) . . . . 1,4 „
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke) 1,8 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) . . 2,2 „
österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken) . . . 7,3 „
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 10,5 „

— **Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich.** Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen gestaltete sich während des Monates März d. J. folgendermaassen: Durch den Baubeginn der Strecken Gabel-Pankraz und Pankraz-Kriesdorf der Lokalbahn Teplitz-(Settenz-)Reichenberg sind 14,8 km zugewachsen; dagegen durch die Eröffnung des Flügels Gstadt-Ybbsitz der Ybbsthalbahn 5,6 km und durch die Bauvollendung des Flügels der Lokalbahn Beraun-Koneprus zur Verladestelle Bilylom 0,9 km, somit 6,5 km abgefallen. Es verblieben somit am Schlusse des Monates März 251,5 km Hauptbahnen (gleichwie im Vormonate) und 679,1 km Lokal- und Kleinbahnen (gegen 669,9 km im Vormonate) in Bauausführung.

— Die **Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** im Mai d. J. stellten sich im Vergleiche zum gleichen Monat des Vorjahres wie folgt:

	1899	gegen 1898
	Gulden	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	3 128 337	— 185 977
Südbahn	4 175 396	+ 148 495
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	2 211 658	— 12 919
österr. Nordwestbahn:		
garantirte Linie	852 645	— 49 508
Ergänzungsnetz	565 294	— 14 740
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	296 710	— 3 313
Buschtěhrader Bahn:		
A-Linie	275 130	+ 1 500
B-Linie	561 330	+ 31 300
Aussig-Teplitzer Bahn	561 832	+ 897
böhmische Nordbahn	368 070	— 9 503

— Der Geschäftsbericht der **österreichischen Lokaleisenbahngesellschaft in Liquidation**, der soeben zur Veröffentlichung gelangt, theilt mit, dass die Entscheidungen der dritten Instanz in zwei Entschädigungsprozessen der Gesellschaft bereits erflossen sind. Die eine derselben lautete für die Gesellschaft günstig. Die zweite ging jedoch dahin, dass die Lokaleisenbahngesellschaft in Liquidation die verlangte Sicherstellung bis zur Austragung der hier in Betracht kommenden Entschädigungsforderungen zu leisten habe. Um nun diese Angelegenheit möglichst rasch zu einem befriedigenden Abschlusse zu bringen, sei die Gesellschaft im Herbst vorigen Jahres in Vergleichsverhandlungen eingetreten, die noch im Zuge sind. Eine weitere Frage, die bis gegen die Mitte des Jahres 1898 einen ziemlich ruhigen Verlauf zu nehmen schien, hat infolge eines eingetretenen Besitzwechsels im Juli 1898 eine wesentliche Verschärfung erfahren, indem zugleich auch beim Wiener Handelsgerichte ein sehr weitgehendes Sicherstellungsbegehren eingebracht wurde, bezüglich dessen bisher eine Entscheidung noch nicht erfolgt ist. Dieses Vorkommniss hat auf die Liquidationsgeschäfte einen stark hemmenden Einfluss ausgeübt, und die Gesellschaft ist auch rücksichtlich dieser Fragen in Vergleichsverhandlungen eingetreten, welche noch im Zuge sind. Es ist auch im gegenwärtigen Momente nicht möglich, sich auch nur ein annähernd verlässliches Urtheil über das Endergebniss der Liquidation zu bilden. Bei Durchführung der Liquidationsgeschäfte wird übrigens schrittweise vorgegangen. So wurde auch, als anfangs März d. J. ein Kautionsbetrag von 560 000 fl. freigegeben wurde, bereits vom 13. März an für die Certifikate ein Betrag von je 15 fl. — und für die Aktien (Emission 1894) je 20 fl. — zur Verfügung gestellt und gegen Abstempelung auch behoben. Danach ist das Kapital im Nennwerth der Aktien (Emission 1894) vollständig zurückgezahlt.

— **Orientalische Eisenbahnen.** Am 9. d. Mts. wurde in Wien die ordentliche Generalversammlung der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen abgehalten. Was den Verkehr im Jahre 1898 betrifft, so ist die Zahl der Reisenden von 3 498 112 auf 3 961 779 (+ 463 667) gestiegen. Die Menge der beförderten Güter ist von 506 227 t auf 490 825 t zurückgegangen. Der Ausfall betrifft fast ausschliesslich den Getreideverkehr (— 42 083 t). Die gesammten Einnahmen des Jahres 1898 ausschliesslich des Uebertrages aus dem Vorjahre haben 11 826 342 Francs, die gesammten Ausgaben einschliesslich Zinsen und Amortisation 9 674 918 Frcs. betragen, so dass ein Reinertrag von 2 151 424 Frcs., also für das Kilometer 1 702,37 Frcs. verblieben ist. Von diesem Reinertrage bleiben nach Abzug des Beitrages zum Reservefonds 2 043 852 Frcs. und zuzüglich des Vortrages mit 248 737 Frcs. aus dem Vorjahre 2 292 590 Frcs. verfügbar. Die Generalversammlung beschloss hiervon nach Vornahme der Abschreibungen von den Debitoren sowie nach Zuwendungen für den Erneuerungsfonds und die ausserordentlichen Reserven an die Aktionäre wie im Vorjahre 4 % Dividende mit 1 600 000 Frcs. zu vertheilen und 143 427 Frcs. vorzutragen.

Der erstattete Geschäftsbericht bespricht an leitender Stelle das bisherige Ergebniss der Verhandlungen mit der bulgarischen Regierung anlässlich des von derselben in Angriff genommenen Baues einer bulgarischen Staatsbahn von Sarambey über Philippopel in der Richtung auf Yamboli, einer direkten Konkurrenzlinie der die gleichen Endpunkte verbindenden Linie der orientalischen Bahnen über Tirnova. Gegen Ende des vorigen Jahres war es gelungen, mit der bulgarischen Regierung zu einer Verständigung zu gelangen. Die Gesellschaft der orientalischen Bahnen erklärte sich bereit, den Betrieb ihrer ostrumelischen Linie an die bulgarische Regierung gegen eine Kapitalabfindung abzutreten, bei deren Bemessung allerdings in Berechnung hätte gezogen werden müssen, dass der Ertrag der Linien durch die inzwischen schon zum Theile vollendete bulgarische Konkurrenzbahn vermindert werden würde. Ein gleichzeitig mit deutschen, österreichischen und französischen Bankhäusern abgeschlossener Anleihevertrag gewährte der bulgarischen Regierung die Mittel, den Eisenbahnvertrag durchzuführen.

Die Verträge erhielten die Genehmigung aller zur Mitwirkung berufenen bulgarischen Instanzen, aber die für den Eisenbahnvertrag erforderliche und ausdrücklich vorbehaltene Genehmigung der ottomanischen Regierung wurde bis zu dem festgesetzten Termine nicht ertheilt. Damit waren beide Verträge hinfällig geworden. Eine Wiederaufnahme derselben war unthunlich, weil inzwischen das bulgarische Ministerium, welches sie geschlossen hatte, zurückgetreten war, das neue Ministerium die Sobranje aufgelöst hatte, und weil mit diesen Vorgängen eine starke Agitation gegen die Verträge verbunden war.

Das neue Ministerium knüpfte die Verhandlungen auf anderer Grundlage wieder an. Statt dass die orientalischen Eisenbahnen ihre ostrumelischen Linien abtreten, sollten sie nunmehr den bisher fertiggestellten Theil der bulgarischen Konkurrenzbahn pachten. Diese etwa 90 km lange, von dem Orte Tschirpan bis Yeni-Saghra reichende Linie sollte mit den orientalischen Bahnen bei der Station Tschirpan auf Kosten des bulgarischen Staates verbunden werden. Die Gesellschaft der orientalischen Bahnen hat die neuen Vorschläge der bulgarischen Regierung angenommen, weil es anderenfalls zu einem beiden Theilen höchst schädlichen Konkurrenzkampfe gekommen wäre.

Auch dieser Vertrag ist mit einem, allerdings in entsprechend engeren Grenzen gehaltenen Anleihevertrage in formelle Verbindung gebracht worden, welcher Anleihevertrag der bulgarischen Regierung zur Durchführung der noch von ihr zu vollendenden Eisenbahnen die Mittel gibt.

Die Genehmigung der Verträge liegt in der Hand der neugewählten, auf den 28. Mai d. J. zu einer ausserordentlichen Sitzung berufenen Sobranje.

Beide Theile hatten sich ursprünglich durch das Uebereinkommen gebunden erklärt, wenn dasselbe bis zum 1. Juni die legislative Genehmigung beziehungsweise die Sanktion erhalten haben wird. Nachdem indess die Konstituirung der Sobranje, die Verifizirung der Wahlen, sowie die konstitutiven Vorarbeiten überhaupt, einige Zeit erfordern und die bulgarische Regierung der Sobranje eine entsprechende Frist zur Berathung des Vertrages sichern will, ist eine Verlängerung dieses Termines bis zum 28. d. Mts. vereinbart worden und hat die bulgarische Regierung die Zusicherung gegeben, dass der Vertrag bis zu diesem Zeitpunkte ratifizirt sein werde, da dieselbe Gewicht darauf legt,

dass die Durchführung der finanziellen Transaktion noch vor Eintritt des Hochsommers in Angriff genommen werde.

Das Uebereinkommen hat folgenden wesentlichen Inhalt: Die bulgarische Regierung verpachtet an die Betriebsgesellschaft der bulgarischen Eisenbahnen eine Eisenbahnlinie, welche von der Stadt Tschirpan der Linie Philippopel-Adrianopel über die Stadt Tschirpan und Stara Zagora geht und bei Nova Zagora in die Linie Tirnova-Yamboli einmündet, auf die Dauer von 25 Jahren. Die Linie Nova Zagora-Stadt Tschirpan wird sofort provisorisch in Betrieb gesetzt; die Betriebsgesellschaft zahlt der bulgarischen Regierung einen Pachtzins von 500 Frcs. für das Kilometer und Jahr. Der provisorische Zustand darf nicht länger als ein Jahr dauern. Nach Uebergabe der ganzen Linie zahlt die Betriebsgesellschaft für die ersten zwei Jahre 700 Frcs. für das Kilometer und Jahr, welcher Pachtzins sich sodann von Jahr zu Jahr um je 150 Frcs. steigert, bis derselbe 1 500 Frcs. für das Kilometer erreicht hat. Ausserdem zahlt die Betriebsgesellschaft der bulgarischen Regierung 45 % der durchschnittlichen Roheinnahme der ganzen Linie, wenn dieselbe den Betrag von 10 333 Frcs. das Kilometer und Jahr übersteigt. Die bulgarische Regierung verzichtet formell darauf, im Laufe der nächsten 25 Jahre den Bau irgend einer Bahn zu unternehmen oder zu bewilligen, die mit der jetzt im Betriebe der Gesellschaft befindlichen oder mit den ihr laut Vertrag in Betrieb zu übergebenden Bahnen parallel laufen oder mit ihnen konkurriren würde. Dagegen behält sich die bulgarische Regierung das Recht vor, eine Bahn von Philippopel über Karlowo und Kalofer nach Kazanlik zu bauen, deren Verbindung mit dem bestehenden Netze nur in Stara Zagora oder Nova Zagora erfolgen darf. Die bulgarische Regierung hat überdies das Recht, Zweiglinien zu bauen und zu betreiben, welche mit den von den orientalischen Bahnen betriebenen oder zu betreibenden Linien solche Städte verbinden, die gegenwärtig keine Bahnverbindung haben und welche die orientalischen Bahnen nicht konkurrenziren. Jede Verletzung der Vertragsbestimmungen durch die bulgarische Regierung gibt der Betriebsgesellschaft Anspruch auf Entschädigung, deren Höhe von einem Schiedsgerichte bestimmt wird. Die Betriebsgesellschaft kann statt der Entschädigung verlangen, dass ihr die bulgarische Regierung für 25 Jahre den Betrieb der strittigen Linien überträgt. Für diese Linien sind der bulgarischen Regierung als Pachtzins 45 % des Reinüberschusses zu bezahlen. Die Betriebsgesellschaft verzichtet rücksichtlich der in dem Vertrage ihr verpachteten oder zu verpachtenden Linien auf ihren Konzessionstarif und wird an Stelle desselben den gewöhnlichen Konventionaltarif als Maximaltarif einführen. Ein wichtiger Punkt der neuen Vereinbarung geht dahin, dass die orientalischen Bahnen, soweit dies nicht schon geschehen ist, für ihren ganzen Nachbar- und Lokalgüterverkehr in Ostrumelien die Tarife einzuführen haben, welche für den Verkehr der Balkanstaaten und Oesterreich-Ungarns untereinander gelten.

— **Die Entwickelung des Eisenbahnbaues in Oesterreich.** Der Baudirektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Regierungsrath Ast, hielt vor einiger Zeit im Ingenieur- und Architektenverein über die Entwickelung des österreichischen Eisenbahnbaues in den letzten 50 Jahren einen Vortrag, der jetzt in einem Separatabdruck erschienen ist. Baudirektor Ast, der an der Entwickelung des Eisenbahnbaues sowohl durch seine Thätigkeit bei der Trassirung und der Bauausführung zahlreicher Eisenbahnlinien, als auch durch seine theoretischen Untersuchungen auf dem Gebiete des Eisenbahnoberbaues selbst hervorragenden Antheil genommen hat, schildert in anziehender Weise die Entwickelung, welche die einzelnen Richtungen der Technik des Eisenbahnbaues, Trassirung, Unterbau, Oberbau und Eisenbahnhochbau genommen haben. Als das erste Ruhmesdenkmal der österreichischen Eisenbahntechnik bezeichnet Ast den Bau der Semmeringbahn, jenes grossartigen Werkes, durch welches erst dauernd die Fessel gelöst wurde, welche die Lokomotive an die Ebene festgehalten hatte. Kürzere Gebirgsstrecken mit ähnlichen Steigungen, wie sie die Semmeringbahn brachte, waren zwar schon auch auf anderen Linien, wie auf der Baltimore-Ohiobahn, in Benutzung. Und doch war es erst die Semmeringbahn, wo Ghega endgültig den zähen Kampf ausfocht, den das Adhäsionsprinzip seit dem ersten Auftreten der Lokomotive zu bestehen hatte, ein Kampf, der unten in der Ebene schon 30 Jahre früher auf englischem Boden glücklich entschieden war und der sich nun mit grosser Erbitterung in die Gebirgsregionen zurückgezogen hatte, wo Seilbahn und atmosphärische Bahn das Terrain für sich in Anspruch nahmen. Erst Ghega gelang es, jene Zaghaftigkeit und jene Beengtheit der Anschauungen in der damaligen Technik zu überwinden, die ihn wie ein Bleigewicht von seinem kühnen Fluge zurückhalten wollte. Durch seine festgegründeten Bauten, die er in die Berge setzte, gab er der Bautechnik erst das Vertrauen in ihre Kraft. Durch die Gebirgslokomotive, zu deren Bau er die Technik herausforderte und die den Namen Engerth's so hoch zu Ehren brachte, weckte und festigte er erst den Glauben an ihre Leistungsfähigkeit, deren weite Grenzen er mit mathematischer Schärfe im voraus erkannt hatte. Durch die ganze Anlage vernichtete er endlich alle Zweifel an der Möglichkeit der geregelten und gesicherten Betriebsführung einer solchen Gebirgsbahn.

Nach Ghega war es zunächst Etzel, der den Ruf der österreichischen Eisenbahntechnik in die Ferne trug. In seinem gewaltigsten Werk, der Brennerbahn, hatte Etzel vom Semmering die dort sanktionirten Steigungen übernommen; aber die Entwickelung der Trasse zur Ueberschienung des Kaiserpasses und die Sicherung gegen den Wasserreichthum des Gebirges und die Art, eine schwierige Gebirgsbahn solid und doch höchst ökonomisch zu bauen, gibt der Brennerbahn das Gepräge seines ureigenen schöpferischen Geistes. Die Ergebnisse seines grundlegenden Schaffens auf allen Gebieten des Bahnbaues sind uns in dem berühmten Tafelwerk als kostbares Vermächtniss überliefert und seine musterhaften Baubedingnisse und seine Organisation des Baudienstes sind das geistige Gemeingut aller Techniker geworden.

Einen weiteren Markstein in der Geschichte der österreichischen Eisenbahntechnik bildet der Bau der Arlbergbahn, die — ein Wunderwerk der modernen Technik — in die gefährdetsten Alpenregionen hinaufführt, und die uns mit ihrem grossartigen Tunnel das Andenken Julius Lott's überliefert, des leider so früh verstorbenen hervorragenden Ingenieurs.

Auf den besten Erfahrungen früherer Bauten beruhend, wurde die Arlbergbahn mit der Entwickelung ihrer Trasse längs steiler Lehnen, mit ihrer Einschränkung ausgedehnter Einschnitte und der Verwendung hoher Stütz- und Futtermauern, mit ihren gewölbten Objekten und der Wahl des Scheiteltunnels, kurz durch ihre ganze Bauweise wie durch die Ergebnisse ihres Betriebes selbst zur Quelle neuer Erfahrungen und Fortschritte für die Projektirung von Gebirgsbahnen.

Um die Technik des Tunnelbaues, deren hohe Entwickelungsstufe der Bau des grossen Arlbergtunnels bewies, hat Oesterreich die hervorragendsten Verdienste. Die Zimmermannskunst hatte hier immer eine besondere Pflege gefunden und der gebirgige Charakter bot die grösste Arbeitsgelegenheit und den Ingenieuren die beste Schule. Das österreichische Zimmerungssystem mit seinem sprengwerkartigen Rahmenwerk für das Tunnelprofil und das österreichische Tunnelbausystem mit seiner Art, das ganze Tunnelprofil freizulegen, sind in der ganzen Welt anerkannt.

Die hervorragendste Förderung, die der Tunnelbau Oesterreich zu danken hat, konzentrirt sich in dem Namen Rziha's. Durch ihn wurde das österreichische Tunnelbausystem erst so vervollkommnet, dass es für stark drückende Gebirge als das geeignetste erscheint, und mit seiner eisernen Tunneleinrüstung schuf er erst das Mittel, dem schwierigsten Gebirge zu widerstehen. Seine grösste That war die Verfassung des grundlegenden klassischen Werkes über Tunnelbau, den er damit erst durch die umfassende und systematische Behandlung, die sachgemässe Beurtheilung aller einschlägigen Momente zu einer Wissenschaft erhob.

Es würde zu weit führen, wollte man an der Hand des Ast'schen Vortrages die hervorragende Stellung schildern, welche Oesterreichs Eisenbahntechnik auch in allen anderen Zweigen einnimmt. Es möge daher nur mit wenigen Ziffern die gewaltige Leistung der österreichischen Eisenbahntechnik illustrirt werden. 2 500 000 000 fl. hat es gekostet, der Lokomotive in einer Länge von fast 17 000 km ihren Weg zu bahnen, mittelst 2 000 grösseren Brücken und Viadukten, die sich aneinander gereiht über 100 km erstrecken würden, die zahlreichen Thäler zu übersetzen, in einer Länge von mehr als 74 km im Gebirge Tunnels und Galerien zu bauen und an 24 000 km Gleise zu verlegen, in denen heute nahezu 2 000 000 t Eisen und Stahl im wahren Sinne des Wortes festgenagelt sind.

— **Die Schifffahrtsgebühren am Eisernen Thore.** Das Seilschiff, welches die ungarische Regierung für die Remorquirung der Fahrzeuge im Eisernen Thorkanal in Bestellung gegeben hatte, ist vollendet und vor kurzem von Stapel gelaufen. Dasselbe wird nun montirt und dürfte im Spätherbste an seinen Bestimmungsort gebracht und in Betrieb gesetzt werden. Man nimmt an, dass die ungarische Regierung die Schifffahrtsgebühren mit der Indienststellung des Seilschiffes in Wirksamkeit setzen wird. Ueber die Höhe derselben verlautet bisher nichts; doch glaubt man in unterrichteten Kreisen, dass in irgend einer Form auf die Reklamationen der Interessenten Rücksicht genommen werden wird.

Vereinsausland.

— **Elektrische Bahn Burgdorf-Thun.** Am 1. Juli d. J. soll die erste grössere Vollbahn mit elektrischem Betriebe in der Schweiz, welche berufen ist, als Prüfstein für die Anwendbarkeit der Elektrizität im Grossbetriebe der Eisenbahnen zu dienen, dem Betriebe übergeben werden. Wir entnehmen der „N. Zür. Ztg." folgende Mittheilungen über diese interessante Versuchsbahn, bei der sich der Unternehmungsgeist der Schweizer auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in hellstem Lichte zeigt:

„Die Burgdorf-Thunbahn, die nun am 1. Juli nächsthin als erste schweizerische Normalspurbahn mit elektrischem Betriebe eröffnet werden soll, hat bereits eine lange Geschichte hinter sich, zum Theil eine Leidensgeschichte. Vor Jahrzehnten schon sind Projekte für Theilstücke derselben aufgetaucht. Sie schliefen ein, wurden begraben, aber in neuer Gestalt entstiegen sie dem Grabe, und immer weitere Kreise wurden für sie gewonnen.

Zuerst dachte man nur an eine bessere Verbindung des Emmenthales, Luzerns, der Central- und Ostschweiz mit Thun und dem Oberlande. Eine Eisenbahnlinie Thun-Konolfingen sollte diese herbeiführen. Die Vorstudien wurden gemacht, und am 17. September 1873 ertheilte die Bundesversammlung der Thun-Konolfingenbahn, die bei letzterer Ortschaft an die Jura-Simplonbahn, damals Jura-Bern-Luzernbahn, anknüpfen sollte, die Konzession. Es war dies die erste vom Bund ertheilte Eisenbahnkonzession. Ein Jahr vorher, durch das neue Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872, waren die Eisenbahnhoheitsrechte an den Bund übergegangen, und die Konzession der Thun-Konolfingenbahn wurde gleichzeitig mit dem vom Bundesrath entworfenen Konzessionstyp berathen und lange Zeit als ‚Normalkonzession' betrachtet.

In dem Subventionsbeschluss von 1875 wurde der Linie Thun-Konolfingen eine namhafte Staatsbetheiligung zugesichert. Das Initiativkomitee musste jedoch 1881 dem bernischen Regierungsrathe mittheilen, dass es auf die Staatssubvention verzichte, da es den Finanzausweis nicht leisten könne. Damit fiel auch die Konzession dahin.

Zehn Jahre lang blieb nun das Projekt begraben und man hörte wenig mehr davon. Dagegen war ein anderes Projekt mehr und mehr erstarkt, welches das Unteremmenthal mit der Jura-Bern-Luzernbahn in Verbindung bringen wollte, das Projekt einer Konolfingen-Haslebahn, das in Hasle bei Burgdorf in die Linie der Emmenthalbahn einmünden sollte. Nach zehnjährigem Schlafe lebte auch das Projekt der Thun-Konolfingenbahn wieder auf; die beiden Initiativkomitees traten zusammen und beschlossen 1892 die Fusion beider Unternehmungen. So entstand die Burgdorf-Thunbahngesellschaft, die durch Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1896 die Konzession erhielt.

Bis dahin hatte man angenommen, es handle sich um eine Sekundärbahn. Wie jedoch das Projekt einer Lötschbergbahn seiner Verwirklichung entgegenreifte, dann noch das Projekt einer Weissensteinbahn hinzukam, durfte man hoffen, die Burgdorf-Thunbahn werde mit der Zeit Theilstück einer internationalen Linie. Das hatte zur Folge, dass man auf eine bessere Bahnanlage Bedacht nahm.

Diese Aenderungen hatten eine bedeutende Erhöhung der Bausumme zur Folge. Der Voranschlag für eine Bahn mit Dampfbetrieb ergab die Summe von 4 530 000 Frcs. Nun wurde aber auch die Frage geprüft, ob nicht der elektrische Betrieb zweckdienlicher sei, und nach einlässlichen, reiflichen Erwägungen entschied man sich dafür; dabei hoffte man, insbesondere den Fahrplan günstiger gestalten zu können. Für elektrischen Betrieb kam nun der Gesammtvoranschlag auf 5 300 000 Frcs., also 770 000 Frcs. höher als mit Dampfbetrieb. Diese Summe wurde durch Aktien im Betrage von 3 963 500 Frcs. und ein Obligationenkapital von 1 336 500 Frcs. aufgebracht."

Die Verwaltung der Bahn hat für besondere Fälle, wie Unregelmässigkeiten oder Störungen beim elektrischen Betrieb, ausserordentlicher Verkehrsandrang, grössere Militärtransporte usw. die Beschaffung einer Dampflokomotive vorgesehen; eine weitere Dampflokomotive könnte die Emmenthalbahn im Bedürfnissfall zur Verfügung stellen.

— Einen verhältnissmässig grossen **Personenverkehr** haben noch immer die **schweizerischen Alpenposten** aufzuweisen. Nach der kürzlich veröffentlichten amtlichen Statistik betrug im Jahre 1898 die Gesammtzahl der Reisenden 163 123 bei 14 in Betracht fallenden Alpen- und Touristenkursen. Was die Frequenz anlangt, so stehen die in das Engadin führenden Bergpässe voran und zwar in erster Linie der Maloja- und Engadinpass, der Chiavenna mit Nauders verbindet, mit 32 575 Reisenden, der Schye und Julier, der von Chur bezw. Thusis nach Samaden führt, mit 24 495, der Albula, von Thusis nach St. Moritz und von Chur nach Pontresina führend, mit 18 322. Der Oberalppass (Reichenau und Bonaduz - Göschenen) **wies 17 570 Reisende auf; der Fluela** (Davosplatz-Schuls) 11 342; der Bernhardin (Bellinzona - Splügen) 10 907; Furka (Brig-Göschenen) 10 104; Bernina (Samaden - Tirano) 9 131; Splügen (Thusis - Chiavenna) 9 048; Simplon (Brig - Domodossola) 8 197; Grimsel (Meiringen-Gletsch) 4 577; die Landwasserroute (Tiefenkastell - Davos) 4 031; Ofenpass (Zernetz - Münster) 1 640; Lukmanier (Disentis - Biesca) 1 184. Gegenüber dem Jahre 1897 steigerte sich der Verkehr 1898 um 9 869 Reisende. Die Gesammteinnahmen der Alpenposten (Personen- und Gepäcktaxen) beliefen sich auf 915 845 Frcs.

— **Verbindung der sibirischen Bahn mit dem schwedischen Staatsbahnnetz.** Das Projekt, dem Gütertransport der sibirischen Bahn einen kürzeren Weg nach England und den transatlantischen Staaten zu verschaffen als über Deutschland, nähert sich — wie die „Voss. Ztg." mittheilt — seiner Verwirklichung. Wie die amtliche schwedische „Postztg." bekannt macht, hat die Regierung einem Konsortium mit dem Oberstatthalter von Stockholm und dem Landeshauptmann Isberg an der Spitze die Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn von Stockholm nach Kapellskär mit einer Nebenbahn von Tenningby nach Norrtelje ertheilt. Kapellskär ist die östlichste Spitze Schwedens und der Weg zur finischen Küste ist nicht weit. Von Hangö nach Kapellskär sollen grosse Transportdampfer den Güterverkehr, Dampffähren später den Personenverkehr besorgen. Um den regelmässigen Verkehr selbst im strengsten Winter aufrecht erhalten zu können, hat Russland schon seinen berühmten Eisbrecher „Yermak" angeschafft. Verschiffungshafen für den russischen Gütertransport wird Gothenburg.

— **Eisenbahnkonvention zwischen Bulgarien und den orientalischen Bahnen.** Dem bereits in der Sobranje vertheilten Texte der Eisenbahnkonvention ist ein Motivenbericht des Verkehrsministers Tontschew beigegeben, worin die „Politik der chinesischen Mauer", mit welcher das vorhergehende Kabinet Bulgarien umgeben wollte, dahin gekennzeichnet wird, dass sie nicht nur den Prinzipien der modernen Staatenentwickelung hohnspreche, sondern auch in dem speziellen Falle schweren Schaden verursacht habe. Die Uebergabe des fertiggestellten Bahnstranges Tschirpan - Nova-Zagora der Parallelbahn in den Betrieb der Gesellschaft der orientalischen Bahnen gegen eine Kilometerpacht von 700 und steigend bis 1 500 Frcs. auf 25 Jahre wird durch das Verlangen der orientalischen Bahnen und durch den Zusammenhang mit dem Anleihevertrage motivirt. Der Bericht gibt auch Aufklärungen zu dem von der Opposition schon im voraus lebhaft bekämpften Artikel, welcher den bulgarischen Staat verhindert, irgendwelche den orientalischen Bahnen Konkurrenz bereitende Linien in Ostrumelien zu bauen. Von der Voraussetzung ausgehend, dass die orientalischen Bahnen sich kaum der ersten Parallelbahn mit so vielem Nachdrucke erwehrt haben würden, um einen neuen Strang ähnlicher Tendenz in ihrer Verkehrssphäre entstehen zu sehen, sucht der Bericht darzulegen, dass Bulgarien durchaus nicht gehindert sei, andere von den Interessen Südbulgariens geforderte Linien, nur keine parallelen zur Orientbahn, auszubauen, so um Philippopel mit Karlowo, Kalofer, Kazanlik, Nova-Zagora und der Donau zu verbinden, ferner das Netz über Slivno, Haskovo und Stanimaka zu ergänzen. Des ferneren führt der Motivenbericht die schwerwiegenden tarifarischen Zugeständnisse auf, welche die orientalischen Bahnen durch Annahme des Tarifes der conférence à quatre, der auf den bulgarischen Bahnen gilt und in Zukunft auf allen Eisenbahnstrecken des Landes ein einheitlicher sein wird, gemacht haben. Der Bericht schliesst mit einem Appell an die Nationalversammlung, die Konvention anzunehmen und sich dabei vor Augen zu halten, dass die durch die frühere Wirthschaft verursachte Finanzkatastrophe, welche das Land schwer bedroht, einen anderen Ausweg überhaupt nicht offen liess. („Münch. Allg. Ztg.")

— **Kanaltunnel zwischen England und Irland.** Ein Kanaltunnel soll endlich gebaut werden, allerdings nicht der längst projektirte und verfehmte Verbindungsweg von England nach dem Kontinent, sondern ein solcher zwischen Irland und England, der die Ueberfahrt über den stürmischen Georgskanal vermeidlich macht. In einem der Ausschusszimmer des Unterhauses findet dieser Tage eine Versammlung von Parlamentsmitgliedern zur Förderung der Idee statt. Der Vorsitz im Ausschuss wird von Lord Londonderry übernommen werden.

— **Eisenbahnprojekt durch Kleinasien und Mesopotamien zum persischen Golf.** Im englischen Unterhause richtete am 7. d. Mts. der Abg. Maclean an die Regierum die Frage, ob angesichts der deutschen Kapitalisten gewährten Konzessionen für Eisenbahnen durch Kleinasien und Mesopotamien nach Bagdad die Regierung der Pforte notifiziren wolle, dass die im Handel am persischen Golf liegenden englischen Interessen es nothwendig machen, dass eine etwaige Linie von Bagdad nach Basra und dem persischen Golf englischen Kapita-

listen anvertraut werde. Parlamentssekretär Bodrick erwiderte, er könne über die Absichten der Regierung keine Erklärung abgeben, aber die Regierung sei völlig eingedenk der Nothwendigkeit, die britischen Interessen am persischen Golf zu wahren.

— **Belgische Eisenbahningenieure in China.** Vor einiger Zeit sind nach Brüsseler Blättern 11 belgische Ingenieure in Shanghai eingetroffen, um bei dem Eisenbahnbau von Hunan beschäftigt zu werden.

— **Der belgische Bahnbau in China.** Im Mai 1897 war ein provisorischer Vertrag zwischen der chinesischen Regierung und der Brüsseler Studiengesellschaft für chinesische Eisenbahnen über den Bau der Eisenbahn Peking-Hankau abgeschlossen worden. Zum Abschlusse des endgültigen Vertrages wurde Chefingenieur Hubert am 2. Januar v. J. nach China entsendet. Er ist jetzt mit einem sehr günstigen Vertrage in Brüssel eingetroffen. Die 1350 km lange Linie, die durch fruchtbare und starkbevölkerte Gebiete führt, bedarf für rollendes und festes Material eines Kapitalaufwandes von 35—40000000 Frcs. Alle Lieferungen vergibt die Brüsseler Studiengesellschaft an die Werke, die sich ihr angeschlossen haben, doch werden auch Lieferungen des von belgischen Ingenieuren geleiteten chinesischen Metallwerkes in Hang-Yang bei Hankau zugelassen. Der Vertrag sichert dem belgisch-französischen Syndikate auch den Betrieb der Bahn auf 30 Jahre. Jetzt hat man den Bahnbau an zwei Stellen in Angriff genommen; im Norden auf der 100 km langen Linie Paoting-Tsching-Ting (die 150 km lange Strecke Peking-Paoting ist schon gebaut) und im Süden auf der 250 km langen Linie Hankau-Siniang. Im ganzen Norden ist das Land eben, aber im Süden sind es nur die ersten 80 km. Dann wird das Terrain hügelig. Man muss durch Granit hindurch einen 600 m langen Tunnel bauen und auf einer mehrere Kilometer langen Brücke den gelben Fluss überschreiten. Um die Gleise vor den kolossalen Ueberschwemmungen des Yang-Tse-Kiang zu schützen, mussten von Hankau aus 17 km lang 3,50 m hohe Dämme gebaut werden. („Hamb. Corresp.“)

— **Einblicke in den Eisenbahnbetrieb der Chinesen** gewährt folgende Zuschrift, die der „Ostasiatische Lloyd“ veröffentlicht: „Als wir am Sonntag, den 23. April, am Schalter des Bahnhofes in Schanghai zwei Fahrkarten I. Klasse nach Wusung verlangten, wurden wir zuerst mit der Bemerkung abgewiesen, alle Plätze der I. Klasse seien bereits besetzt, bald darauf aber wurden uns doch noch Fahrkarten I. Klasse ausgehändigt. Auf dem Bahnsteige theilte uns dann der einzige europäische Beamte, der noch an der Bahn angestellt ist, und der es seinerseits wenigstens nicht an Mühe fehlen lässt, um ein Einhalten des Fahrplanes durchzusetzen, Herr Richter, mit, dass der Zug diesmal voraussichtlich noch längere Zeit zu warten haben werde. Der Generaldirektor der Eisenbahnen Sheng habe beide Wagen I. Klasse für sich und sein Gefolge belegt. Da aber die Zeit der fahrplanmässigen Abfahrt vor der Thüre stand und der Taotai nicht zur Stelle war, so liess uns der deutsche Beamte, dem wir unsere Fahrkarten vorgezeigt hatten, Plätze in den Abtheilungen I. Klasse anweisen. Auch unser Verlangen nach pünktlicher Abfahrt erklärte er für durchaus gerechtfertigt. Er gab Befehl, den Zug abzulassen; natürlich protestirten die chinesischen Beamten gegen ein solches Verfahren; sie zitterten vor dem Zorne des Generaldirektors, wenn dieser den Zug nicht mehr vorfinden würde. Herr Richter aber liess sich in seinem richtigen Pflichtbewusstsein nicht irre machen, sondern setzte, wenn auch mit einigen Minuten Verspätung, die Abfahrt des Zuges durch. Nun ging alles pünktlich weiter. Die Rückfahrt von Wusung Nachmittags erfolgte zur angesetzten Zeit. Als wir Abends in Schanghai eintrafen, sahen wir zu unserem Erstaunen noch immer die Beamten auf den gestrengen Herrn Generaldirektor warten, hörten aber gleich darauf, dass der Taotai habe mittheilen lassen, er werde vielleicht am Montag oder Dienstag in acht Tagen einmal nach Wusung fahren. Wäre der deutsche Beamte nicht zugegen gewesen, so wäre zweifellos der Zug überhaupt nicht abgelassen worden. Ein allgemeiner Protest gegen eine derartige Nichtachtung seitens des Generaldirektors gegen Betriebsregeln, die er selbst festgesetzt hat, könnte gar nicht scharf genug ausfallen. Der Vorfall zeigt zugleich, was wir von einem sich selbst überlassenen chinesischen Betriebe zu erwarten haben, und wie nöthig alle öffentlichen Einrichtungen in China der leitenden Hand eines Europäers bedürfen.“

— Am 7. d. Mts. erfolgte die amtliche Veröffentlichung der Korrespondenz zwischen Mr. Rhodes und dem britischen Kolonialamte über die **Reichsgarantie für die Fortführung der Bechuanalandbahn.** Rhodes schlug die Kosten der in Betracht fallenden 250 Meilen bis zu den Kohlenbecken im Mafungabusidistrikte auf 900000 £ an; diese Summe nebst 2100000 £ zur Rückzahlung der 2000000 £ Obligationen der Gesellschaft sollten durch 2,5 % neue Debentures aufgebracht werden, die mit jährlich 1 % zu amortisiren wären; Zins- und Zurückzahlung wären von der Chartered Co. und der Reichsregierung zu garantiren. Noch vor Empfang der Antwort beschränkte Rhodes am 27. März d. J. den Betrag der Garantie auf 2,5 % Zinsen und 0,5 % Amortisation für 2000000 £ und bot der Regierung subsidiäre Garantien an. Mr. Chamberlain lehnte am 1. Mai all das ab, wollte aber die Rückzahlung der 5 % Debentures durch ein Reichsdarlehen von 2100000 £ mit erster Hypothek auf die bestehende Strecke Vryburg-Buluwayo ermöglichen. Das Darlehen sollte mit 2,75 % verzinst und mit 0,75 % amortisirt werden und nach Rückzahlung sollte die Bahn in den gemeinsamen Besitz der Kapregierung und des Reiches übergehen, während die Aktionäre mit 100000 £ abzufinden wären. Das Kap hätte zuzustimmen, ein Drittel eines etwaigen Defizits von Zinsen und Amortisationsquote zu tragen, und die Gesellschaft sollte verpflichtet sein, die Bahn bis zum Zambesi weiterzuführen. Rhodes lehnte die Betheiligung der Kapkolonie als bedenklich ab, so lange nicht die politischen Verhältnisse Südafrikas geordnet wären, und bezeichnete die finanziellen Vorschläge Chamberlain's als unannehmbar für die Aktionäre.

— Von verkehrspolitischem Interesse ist die **Erforschung** des bisher noch unbekannten **Laufes des Amazonenstromes,** die das amerikanische Kriegsschiff „Wilmington“ im April d. J. gemacht hat. Dieses Schiff ist bis nach Yuquitos in Peru, etwa 2100 Meilen von der Mündung, vorgedrungen. Die Fahrt wurde gegen eine Strömung gemacht, die im Durchschnitt drei Knoten Geschwindigkeit hat. Manaos an der Mündung des Rio Negro in den Amazonenstrom galt bis jetzt als der weiteste Punkt, bis zu dem Dampfer hinauffahren können, und hatte sich infolge dessen zu einer blühenden Stadt entwickelt, die 40000 Einwohner zählt. Die Absicht des Kapitän Todd, noch weiter stromaufwärts vorzudringen, erregte deshalb unter den Bewohnern grosse Missstimmung. Indessen gelang es Kapitän Todd, von Manaos noch 1000 Meilen stromaufwärts zu kommen und er glaubt, dass er noch 300 Meilen weiter hätte vordringen können, wenn nicht Mangel an Feuerungsmaterial zur Umkehr gezwungen hätte. Trotzdem hat die „Wilmington“, die vom atlantischen Ozean aus kam, sich der Pacificküste bis auf 400 Meilen genähert. Die Möglichkeit, das grosse und bisher unbekannte Innere von Südamerika durch die Schifffahrt zu erschliessen, ist, wie man glaubt, für den Handel von der grössten Bedeutung. Das Fahrwasser des Amazonenstromes ändert sich ähnlich wie das des Mississippi häufig; man wird sich deshalb nie ganz auf Flusskarten verlassen können, sondern stets erfahrene Lootsen benutzen müssen.

Allgemeines.

— Neu ist eine **Rangirlokomotive mit Drehkrahn.** Auf dem starken Rahmen der Lokomotive befindet sich noch ein von einer kleinen Hilfsmaschine bethätigter Drehkrahn, der unmittelbar vom Führerstande aus bedient werden kann. Hierdurch gewinnt der Krahn, dieses für einen grossen Waarenumschlag unentbehrliche Hebewerkzeug, eine ungemeine Beweglichkeit; während bei der Anwendung der gewöhnlichen feststehenden Drehkrähne die Wagen erst in die unmittelbare Nähe des Krahnes gebracht werden müssen, kann umgekehrt der Lokomotivdrehkrahn an den zu entladenden Wagen heranfahren, ergreift die betreffende Last und schwenkt sie sofort in den zu belastenden Wagen hinein. Es bedarf keiner langen Auseinandersetzung, dass auf diese Weise erheblich an Zeit gespart werden kann. Dabei reicht der Krahn in Bezug auf seine Tragfähigkeit für die meisten mit der Eisenbahn beförderten Güter vollständig aus, da er Lasten von 2000 kg zu bewältigen vermag. Die Bauart unterscheidet sich in keiner Hinsicht von einem gewöhnlichen Drehkrahn. Vermittelst eines Zahnradgetriebes kann der durch ein schweres Gegengewicht ausbalanzirte Ausleger des Krahnes frei nach allen Richtungen herumgeschwenkt werden. Gebaut ist der Lokomotivdrehkrahn von Henschel & Sohn in Cassel.

— **Elektrisch beleuchtete Zifferblätter** von Uhren auf Thürmen oder hohen Gebäuden behandelt ein neues amerikanisches Patent. Nach dem „Prometheus“ ist der Uhr eine Einrichtung gegeben, dass ihre Ziffern erleuchtet bleiben, so lange die Zeiger über ihnen stehen. Der Ring, auf dem die Zahlen angebracht sind, ist durchscheinend; hinter jeder Ziffer befindet sich eine Glühlampe. Bürsten am Stundenzeiger gleiten auf einem Kontaktringe und schalten die Lampe der verflossenen Stundenzahl aus, wenn der Zeiger die Mitte des Zwischenraumes zwischen zwei Zahlen erreicht hat. Die Lampe erlischt alsbald, gleich darauf schaltet der Zeiger aber die folgende Lampe ein, welche nunmehr die kommende Stundenzahl beleuchtet. Die Minuten werden vom grossen Zeiger dadurch kenntlich gemacht, dass er an seiner Spitze eine Glühlampe trägt, die ohne Unterbrechung brennt.

Die Eisenbahngesetzgebung und nichttechnische Litteratur des Jahres 1898.

Von Amtsrichter **Coermann** in **Mülhausen i. E.**

(Schluss aus Nr. 42).

III. Dem allgemeinen bürgerlichen Rechte gehören folgende Arbeiten an:

a) Eger, Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 nebst den Ausführungsanweisungen. Nachtrag I zu dem grossen Kommentar desselben Verfassers. Hannover. Verlag von Helwing. 159 S. 3,60 ℳ.
b) Eger, Die Ausführungsanweisung zu dem Gesetze über Kleinbahnen in Preussen. Anlageheft I zur Ztschr. f. Eis.-R. XV H. 2. Breslau. Kern's Verlag. 73 S. 1,80 ℳ.
c) Löwe, Ueber die privatrechtliche und wirthschaftliche Natur des Privatanschlussgleises (Archiv f. Eisenbahnwesen 1898 H. 1 u. 2).
d) Ueber Eisenbahngemeinschaften (Deutsche Verkehrsbl. 1897 Nr. 42).
e) Hilse, K., Leistungen der Kleinbahnen im Dienste der Postverwaltung (D. Strassen- u. Kleinb.-Ztg. XI, 203).
f) Oudendijk, Die Anforderungen der Post- und Telegraphenverwaltungen bei der Konzessionirung und dem Betriebe von elektrischen Bahnen (Mitth. d. Ver. d. Strassenb.- u. Kleinb.-Verw. 1898 S. 146).
g) Coermann, Restaurationswagen und Bahnhofsrestaurationen (Nr. 60 Jahrg. 1898 d. Ztg.).
h) Pape, Haftung der Beamten für Versehen bei Wahrnehmung ihrer Dienstverrichtung nach dem Bürgerlichen Gesetzbuche (ebenda Nr. 78).
i) Oesterlen, dasselbe (ebenda 1898 Nr. 88).

Von den einzelnen Theilen des bürgerlichen Rechts sind ausführlicher behandelt:

1. Das Grundeigenthumsrecht:

a) Eger, Die Verpflichtungen der Strassenbahnen aus der Benutzung der öffentlichen Strassen. §§ 6, 7 d. Kleinbahnges. (Ztschr. f. Eis.-R. XV H. 1).
b) Eger, Der Begriff des „Werthes" einer Bahnanlage (Mitth. d. Ver. d. Strassenb. und Kleinb.-Verw. 1898 Nr. 5, 7).
c) Eger, Die Form freiwilliger Veräusserung von Bahneinheiten, Bahntheilstrecken und Bahngrundstücken (Ztschr. f. Eis.-R. XIV H. 3).
d) Hilse, K., Unerlässliche Förmlichkeiten der Kleinbahnerwerbsgeschäfte (D. Strassenbahn- und Kleinbahn-Ztg. 1898 Nr. 24).
e) Hilse, K., Das Mitbenutzungsrecht an Schienenwegen der Gemeinden (ebenda 1898 Nr. 25).
f) Hilse, K., Stamm- und Zubehörbahnen im Kleinbahnrechte (ebenda 1898 Nr. 34).
g) Hilse, B., Form der Veräusserung von Bahngrundstücken und Bahneinheiten (Ztschr. f. Lokal- und Strassenbahn 1898 H. 2).
h) Hilse, B., Pflicht zur Eintragung der Bahneinheit in das Bahngrundbuch (Ztschr. f. Kleinb. V S. 92).
i) Hilse, K., Die Erwerbsrechte an Eisenbahnen (Ztschr. f. Eis.-R. XIV H. 4).
k) Hilse, K., Der Begriff der Bahneinheit (D. Strassenb.- und Kleinb.-Ztg. 1898 Nr. 8).
l) Hilse, K., Veräusserung von Kleinbahnen (Ztschr. f. Kleinb. 1898 H. 5).

2. Das Enteignungsrecht:

a) Schelcher, Das Verfahren bei Enteignungen für Eisenbahnzwecke im Königreich Sachsen (Ztschr. f. Eis.-R. XII S. 86 ff., XIV S. 275 ff., XV S. 173 ff.).
b) Klett, Das Recht der Betheiligten, Einwendungen gegen den Plan im Enteignungsverfahren zu erheben. Württembergisches Recht (Ztschr. f. Eis.-R. XV H. 1).
c) Bering, Das Enteignungsrecht in seiner Beziehung zum Bürgerlichen Gesetzbuch (Ztschr. f. Eis.-R. XV H. 2).

3. Das Nachbarrecht:

a) Bering, Die Rechte der Anlieger an einer Strasse. Preuss. Ges. v. 2. Juli 1875. Berlin. Verlag von Vahlen. 43 S. 1 ℳ.
b) Bering, § 14 des preuss. Eisenbahngesetzes vom 3. Nov. 1838 (Rassow-Küntzel, Beiträge z. Erl. d. d. R. Jahrg. 42, H. 1).
c) Köhne, Der öffentlich-rechtliche Entschädigungsanspruch der Anlieger an Strassen bei deren Aenderung (Arch. f. öftl. R. Bd. 13 H. 4).

4. Das Pfandrecht:

a) Eger, Das Gesetz, betr. das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben vom 19. Aug. 1895. Hannover. Verlag von Helwing. 782 S. 16 ℳ.
b) Oesterlen, Die Pfändung und Beschlagnahme von Gütersendungen auf der Eisenbahn (Nr. 47 Jahrg. 1898 d. Ztg.)
c) Reindl, Pfändung von Eisenbahnfrachtgütern (ebenda 1898 Nr. 67).
d) Hilse, K., Die Sicherung der Erwerbsrechte an Kleinbahnen (Ztschr. f. Kleinb. 1898 Nr. 10).

IV. Das Strafrecht ist durch folgende Arbeiten vertreten:

a) Betz, Die Rechtsgültigkeit der Strafbestimmungen der Betriebsordnung (Ztschr. f. Eis.-R. XIV H. 1, 3).
b) Coermann, Die Transportgefährdung im Schweizer Grenzverkehr (Nr. 49 Jahrg. 1898 d. Ztg.)
c) Coermann, Strafbare Pflichtvernachlässigung §§ 315, 316, 223, 224, 340 Str.-G.-B. (ebenda 1898 Nr. 31).
d) § 316 Abs. 2 des Strafgesetzbuches (ebenda 1898 Nr. 28).
e) Grossmann, Zur Geschichte und Natur des Bahnpolizeirechts in Sachsen (Ztschr. f. Praxis und Gesetzg. XIX H. 1, 8).

V. Das Verwaltungsrecht betreffen die Arbeiten von:

a) Hilse, K., Zuständigkeitsfrage im Gebiete der Bahnaufsicht (D. Strassen- und Kleinb.-Ztg. 1897 Nr. 51).
b) Reinartz, Die Befugnisse der Polizeibehörden bei Anlegung und Veränderung von Strassen (Preuss. Verw.-Bl. XIX Nr. 23, 24).
c) Stoerk, Zustimmungsergänzung und Genehmigung §§ 6, 7 d. Kleinb.-Ges. (Ztschr. f. Kleinb. 1898 H. 5, 6).
d) Reindl, Die Konzessionirung der Privateisenbahnen nach bayerischem Recht (Ztschr. f. Eis.-R. XIV H. 4, XV H. 1).
e) Eger, Der Rechtscharakter der Strassen- und Kleinbahnkonzession (Ztschr. f. Eis.-R. XV H. 2).

VI. Von der ausländischen Litteratur sind zwei Rechtsgebiete hier zu erwähnen: das Frachtrecht wegen dessen Bedeutung für den internationalen Verkehr und das Arbeiterschutzrecht wegen der im Grenzverkehr sich ereignenden Unfälle.

1. Mit dem Frachtrecht befassen sich:

a) Hafner, Das schweizerische Obligationenrecht. 2. Auflage. Abtheilung II. Zürich. Verlag von Orell Füssli.

Das Obligationenrecht enthält das gesammte Frachtrecht:

b) Tschernow, Code de commerce russe. Paris.
c) Leps, Des clauses de nonresponsabilité dans le contrat de transport par terre et par mer. Poitiers. Verlag von Oudin é Cie.
d) Guinard, Transports par chemins de fer de bagages non emballés (La France judiciaire, Paris, 22. Jahrg. Nr. 3, 7).
e) Für welche Forderungen steht der Eisenbahn das Faustpfandrecht an dem Frachtgute zu? (Oesterreich. Eis.-Ztg. 1898 Nr. 2).
f) Frachtrückvergütung. (Oesterreich. Eis.-Ztg. 1898 Nr. 12).
g) Gültigkeit der Kartirungsvorschrift bei nachträglicher Aenderung der Bestimmungsstation (Allgem. Tarif-Anz. XVII, Nr. 34).
h) Tarifliche Natur der Rückvergütung der Theilfracht infolge Lieferfristüberschreitung (Oesterreich. Eis.-Ztg. 1898 Nr. 20).

2. Das Arbeiterversicherungsrecht behandeln:

a) Wolff, Das englische Arbeiterunfallentschädigungsgesetz (Arch. f. soz. Gesetzb. u. Stat. XI H. 5, 6).
b) Fuld, Die Unfallversicherung in Frankreich (D. Invalid.- u. Altersv. VIII Nr. 13, 14).
c) Zacher, Die Arbeiterversicherung in Frankreich. Berlin. Verlag von Asher & Co.
d) Zacher, Die Arbeiterversicherung im Auslande. Heft 1: Dänemark, Heft 2 u. 3: Schweden und Norwegen. Berlin. Verlag von Siemenroth & Troschel.
e) Kobelatzki, Vollständige Sammlung der russischen Gesetze über die Arbeiter. St. Petersburg.
f) Coulet, Commentaire de la loi concernant la responsabilité des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail. Paris.
g) Guyon, Loi du 9 avril 1898 concernant la responsabilité des accidents. Paris.
h) Jouanny, La loi sur les accidents du travail (Revue du droit de commerce Bd. 62 No. 7).
i) Pic, La législation du travail en France (Revue du droit de commerce Bd. 62 Nr. 5 ff.).
k) Wokurek, Die österreichische Unfallversicherung. Wien. Verlag von Deuticke.

3. Verschiedenes:

a) Jolles, Die Praxis des österreichischen Verwaltungsgerichtshofes: Wegewesen und Verkehrsmittel (Oesterreich. Centralbl. f. jur. Praxis XVI H. 9).
b) Zekely, Enteignung von öffentlichem Gute (Oesterreich. Zeitschr. f. Verw. Bd. 31 Nr. 10, 15—18).

2. Volkswirthschaftliche Schriften.

I. Nachdem das erste halbe Jahrhundert seit Bestehen der Eisenbahnen verflossen ist, wurde es vielerorts für der Mühe werth erachtet, die geschichtliche Entwickelung derselben zur Darstellung zu bringen. Im vergangenen Jahre sind folgende Arbeiten darüber erschienen:

a) Fleck, Studien zur Geschichte des preussischen Eisenbahnwesens (Preuss. Eis.-Arch. 1898 S. 653).
b) Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Teschen. Verlag von Prochaska.
c) Meyer, A History of early Railroad Legislation in Wiskonsin. Madison.

II. Allgemeine Fragen der Eisenbahnpolitik behandeln:

a) Volmar, Beiträge zur Eisenbahnpolitik der europäischen Staaten (Schweiz. Bl. f. Wirthsch.- u. Soz.-Pol. Bd. 34 H. 15—17).
b) Hilse, Europäische Kleinbahnpolitik (D. Strassen- u. Kleinb.-Ztg. 1898 Nr. 45).
c) Hilse, Das Aufhören der Kleinbahnen (D. Strassen- u. Kleinb.-Ztg. 1898 Nr. 5, 6).
d) Hilse, Wandlungen des Strassenbahnrechts und der Strassenbahnpolitik bis zur Gegenwart (Ztschr. f. Lokal- u. Strass.-B. 1898 H. 2).
e) Cohn, Der preussische Staatshaushalt und die Eisenbahnüberschüsse (Nr. 85 Jahrg. 1898 d. Ztg.).
f) Schönherr, Der Einfluss der Eisenbahnen auf die Bevölkerungszunahme im Königreich Sachsen. Leipzig.
g) Die Lokalbahnen (Deutsche Industrieztg. Jahrg. 17 Nr. 19—24).
h) Eisenbahnunfälle und Betriebssicherheit (Deutsche Industriezeitung Jahrg. 17 Nr. 1—9).
i) Hoff, Die Pensions- und Krankenkassen sowie die Unfallversicherung der Arbeiter der preussischen Staatsbahnverwaltung (Preuss. Eis.-Arch. 1898 S. 1165).
k) Kolbe, Auflagen seitens der Kommunen bei Konzessionsertheilungen (Mittheil. d. Ver. d. Strassen- u. Kleinb.-Verw. 1898 S. 126).
l) Die Betriebsstätte im Sinne der preussischen Steuergesetzgebung (Preuss. Verw.-Bl. XIX Nr. 31).
m) de Terra, Im Zeichen des Verkehrs. Berlin. Vitaverlag. 3 ℳ.

III. Die Tarifpolitik hat zu nachstehenden Arbeiten Anlass gegeben:

a) Zoepfl, Die Finanzpolitik der Verkehrsanstalten. Berlin. Verlag von Siemenroth & Troschel.
b) Cohn, Tarifreformen und Eisenbahnüberschüsse in Preussen (Nr. 89 Jahrg. 1898 d. Ztg.).
c) Cohn, Erörterungen über die Oekonomik der Verkehrsmittel (Preuss. Eis.-Arch. 1898 S. 177).
d) Calmar, Die Tariffragen im internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (Nr. 29, 32, 33, 72—74 Jahrg. 1898 d. Ztg.).

IV. Den alten Kampf zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen haben wieder aufgenommen:

a) Ulrich, Staatseisenbahnen und Wasserstrassen (Nr. 56, 80 Jahrg. 1898 d. Ztg.).
b) Kurs, Staatseisenbahnen und Wasserstrassen (ebenda 1898 Nr. 60, 86).
c) Staatseisenbahnen, Staatswasserstrassen und deutsche Wirthschaftspolitik (Deutsche Verkehrsbl. 1898 Nr. 17).

V. Mit der ausländischen Eisenbahnpolitik beschäftigen sich:

a) Dehn, Italienische Eisenbahnfragen (Nr. 86, 87 Jahrg. 1898 d. Ztg.).
b) Les grandes compagnies de chemin de fer en 1897 (L'économiste français. Paris, H. 28).
c) Les chemins de fer d'intérêt local et les tramways en France (L'économiste français 1898 H. 31, 32).
d) von der Leyen, Zur Eisenbahnpolitik Frankreichs (Nr. 60, 61 Jahrg. 1898 d. Ztg.).
e) von Kaufmann, Die Eisenbahnpolitik Frankreichs (Annalen des Deutschen Reiches XXXI H. 2, XXXII H. 1, 2).
f) Cohn, Die Aussichten eines Staatsbahnsystems in England (Preuss. Eis.-Arch. 1898 S. 11, 23).
g) Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika (Arch. f. Post u. Telegr. 1897 S. 669).
h) Erläuternde Bemerkungen zu dem Gesetzentwurfe, betr. die Transportsteuer (Oesterreich. Eis.-Verord.-Bl. X Nr. 125 und Oesterreich. Eis.-Ztg. 1898 Nr. 6).

VI. Die weiteste Beachtung in der Litteratur hat der Eisenbahnrückkauf in der Schweiz gefunden:

a) von der Leyen, Der Uebergang der Schweiz zum Staatsbahnsystem (Nr. 44 Jahrg. 1898 d. Ztg.).
b) Numa Droz, Der Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen. Basel. 1898.
c) Mülberger, Die Eisenbahnfrage in der Schweiz (Schweiz. Bl. f. Wirthsch.- u. Soz.-Pol. VI 73).
d) Müller, Annahme des Eisenbahnrückkaufsgesetzes (Schweiz. Bl. f. Wirthsch.- u. Soz.-Pol. VI 120).
e) Weissenbach, Die Entwickelung der Eisenbahnfrage in der Schweiz (Eis.-Arch. 1898 S. 221).
f) Curti, Die Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen (Arch. f. soz. Gesetzg. u. Statist. Bd. XII H. 3, 4).
g) Erläuterungen zum Bundesgesetz, betr. die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen. Vom 15. Oktober 1897. Bern. 1898. Verlag von Schmid & Francke.
h) Das Eisenbahnrückkaufsgesetz in der Schweiz (D. Verk.-Bl. 1898 Nr. 10).
i) Verstaatlichung der Nordostbahn. Die Folgen des partiellen Rückkaufes der Nordostbahn für die Aktionäre (Die Schweizer Bahnen 1898 Nr. 9—12).
k) Privatbahnen oder Staatsbahnen? Ein offenes Wort an das Schweizer Volk. Aarau 1898.
l) Die Nebenbahnen und die Forderungen der Eisenbahnangestellten. Unanwendbarkeit des Rechnungsgesetzes auf die Ermittelung der Rückkaufsentschädigungen. Die gesetzliche Regelung der Eisenbahnsubventionen im Kanton Aargau. Zum Nebenbahnengesetz. Charakter und Funktionen des Erneuerungsfonds der Eisenbahngesellschaften (Die Schweizer Bahnen 1898 Nr. 16, 19—21, 25, 27, 40, 41).

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 15. d. Mts. wird die an der Strecke Wien-Krakau zwischen der Station Floridsdorf und der Personenhaltestelle Süssenbrunn gelegene Haltestelle Leopoldau für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Am 15. d. Mts. wird die an der Linie Wiener-Neustadt-Nagy-Kanizsa zwischen den Stationen Sopron (Oedenburg) und Nagy-Czenk (Zinkendorf) gelegene Haltestelle Kopháza-Balf für den Personenverkehr eröffnet werden. Fahrkarten werden in dieser Haltestelle nicht ausgegeben und wird auch Reisegepäck, Hunde und Expressgut nicht aufgenommen, die Fahr- und Gepäckgebühren werden im Nachzahlungswege eingehoben.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Pfälzische Eisenbahnen. Am 10. d. Mts. ist die bisher nur dem Eil- und Stückgutverkehr dienende, an der Strecke Winden-Bergzabern gelegene Haltestelle Kapellen-Niederhorbach auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der schmalspurigen Kleinbahn Neu-Lupków-Cisna gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Solinka ist am 5. Juni d. J. für den Güterverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnet worden.

Uebernahme des Betriebes auf der Wiener Verbindungsbahn durch die k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Mit 1. Juni 1899 ist die Betriebführung auf der Wiener Verbindungsbahn hinsichtlich des Eil- und Frachtgutverkehres von den k. k. österreichischen Staatsbahnen (k. k. Staatsbahndirektion Wien) übernommen worden.

Bis zur Fertigstellung des Magazines am Güterbahnhofe Wien-Hauptzollamt bleibt jedoch die Sistirung der Frachtgüter-Auf- und Abgabe bis auf weiteres noch aufrecht.

Hiernach bleibt bezüglich der Güteraufgabe die Aufgabe von Frachtgütern in Wien-Hauptzollamt in allen Relationen eingestellt.

Hiervon sind nur jene Frachtgüter ausgenommen, welche nach bei dem k. k. Hauptzollamt Wien erfolgter Abfertigung von dem Verfügungsberechtigten weiter gesendet werden; desgleichen findet bezüglich der Güterabgabe eine Abgabe für gewöhnliche Frachtgüter in Wien-Hauptzollamt nicht statt.

Hiervon sind jedoch Zollgutsendungen ausgenommen, welche zur Stellung an das k. k. Hauptzollamt angewiesen sind.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Die 52 km lange 1,00 m spurige Kleinbahn von Wunstorf nach Uchte, welche in der Provinz Hannover bezw. Fürstenthum Schaumburg-Lippe liegt und von der Station Wunstorf der königlichen Eisenbahndirektion Hannover abzweigt, in Uchte an die Mindener Kreisbahn anschliesst, gelangte am 2. Mai mit den Stationen Wunstorf B., Wunstorf St., Klein-Heidorn, Gross-Heidorn H., Gross-Heidorn B., Steinhude, Hagenburg, Schmalenbruch, Wiedenbrügge, Winglar, Rehburg Bad, Rehburg Stadt, Loccum Leese, Stolzenau, Böthel, Nendorf und Uchte für den Personen, Gepäck- und Güterverkehr zur Eröffnung.

Wunstorf, den 31. Mai 1899. (H&V1588)
Die Direktion
der Steinhuder-Meerbahn.

2. Güterverkehr.

Ostdeutscher Getreideverkehr nach österreichischen Grenzstationen.

Am 1. August d. J. tritt an Stelle des Getreideausnahmetarifs von ostdeutschen Stationen nach preuss.-sächs./österreichischen Grenzstationen vom 1. Januar 1898 nebst Nachtrag I ein neuer Getreideausfuhrtarif in Kraft, der geringe Tarifermässigungen und Frachterhöhungen enthält. Ausserdem sind direkte Frachtsätze nach der Station Reichenberg S. St. B. und S. N. D. V. B. vorgesehen.

Nach den besonderen Vorschriften auf Seite 4 des neuen Tarifs können nur solche Sendungen auf Grund dieses Tarifs abgefertigt werden, die von den daselbst aufgeführten Grenzstationen aus unmittelbar und ohne Benutzung einer deutschen Zwischenstrecke aus dem deutschen Zollgebiet ausgeführt werden.

Abzüge des Tarifs können zum Preise von 15 ₰ für das Stück von den betheiligten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 12. Juni 1899. (1589)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif II.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. gelangen zwischen den Stationen Neustadt O/S. und Gogolin einerseits und einer Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen andererseits abgekürzte Entfernungen zur Einführung. Nähere Auskunft hierüber ertheilen die Verkehrsbüreaus der genannten Direktionen und die Güterabfertigungsstellen Neustadt O/S. und Gogolin.

Breslau, den 9. Juni 1899. (1590)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-hessischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Station Rheindürkheim des Direktionsbezirks Mainz in den Ausnahmetarif F des vorbezeichneten Verkehrs für den Versand von Strohstoff und Strohzellstoff aufgenommen. Die Frachtsätze sind die gleichen wie für Holzstoff und Holzzellstoff.

Frankfurt a/M., den 8. Juni 1899. (1591)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1899 ab wird die Station Rosenau der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 3 A und C für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Endbahnen sowie die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Altona, den 14. Juni 1899. (1592)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb.

Am 15. d. Mts. tritt für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb im Verkehr von Station Dahlbusch-Rotthausen nach Peine ein Ausnahmefrachtsatz von 0,55 ℳ. und im Verkehr von Giessen nach Unterwellenborn ein solcher von 0,58 ℳ. für 100 kg in Kraft.

Essen, den 8. Juni 1899. (1593)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rechtsrheinisch-hessischer und rheinischer Nachbarverkehr.

Vom 15. d. Mts. ab wird die Station Caternberg Süd in den für Basalt, Quarz, Schwemmsteine und Thon bestehenden Ausnahmetarif 5 c bezw. 5 b aufgenommen.

Essen, den 7. Juni 1899. (1594)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Zu Theil II a Heft 10 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit der Main-Neckarbahn) tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag III in Kraft (gratis).

Strassburg, den 6. Juni 1899. (1595)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch-südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 3.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. an tritt für die Beförderung von Jutegarn und Jutegeweben von Plagwitz-Lindenau nach Konstanz (badische Staatsbahnen) ein Ausnahmefrachtsatz von 3,01 ℳ. für 100 kg bei Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 Kilo für einen Wagen und Frachtbrief in Kraft.

Dresden, am 9. Juni 1899. (1596)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. Juni d. J. tritt zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von mitteleuropäischem Holz, Holzstoff und

Holzzellstoff von Stationen deutscher Bahnen nach Stationen der französischen Ostbahn der Nachtrag II in Kraft. (Gratis.)
Der Nachtrag enthält u. a. Frachtsätze für Strohstoff und Strohzellstoff.
Strassburg, den 5. Juni 1899. (1597)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Wirkung vom 15. Juni d. J. ab kommt der Ausnahmetarif Nr. 40 für Getreide usw. zur Ausfuhr in den Heften 1 und 5 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs auch für die Artikel „Reis, roh und geschält, auch Bruchreis" zur Anwendung.
Strassburg, den 3. Juni 1899. (1598)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die im 1. Heft der bayerisch-schweizerischen Gütertarife, gültig vom 1. Juni l. J., enthaltenen Frachtsätze für Aschaffenburg (bayerische und preussische Staatsbahn) kommen auch im südwestdeutsch-schweizerischen Verbande (an Stelle der im Tarifheft II C enthaltenen, theilweise höheren Frachtsätze für Aschaffenburg H. L. B.) zur Anwendung.
Karlsruhe, den 10. Juni 1899. (1599)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)
Zu Theil II a Heft 2 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den königlich württembergischen Staatseisenbahnen) tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag VII in Kraft. (Gratis.)
Strassburg, den 5. Juni 1899. (1600)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 10. Juni d. J. kommen zum Heft 3 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn Frachtsätze für den Wagenladungsverkehr der Stationen Kapellen-Niederhorbach in Höhe der für den Verkehr mit Germersheim loco bestehenden Frachtsätze zur Einführung.
Strassburg, den 8. Juni 1899. (1601)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1899 wird in den Theil II des Tarifs für die Beförderung von lebenden Thieren im südwestdeutschen Verbande vom 1. April 1896 (Seite 5) folgende Bestimmung zu § 44 der Verkehrsordnung aufgenommen:
„5. Für die Desinfektion der Eisenbahnwagen, welche zum Transport von lebendem Geflügel verwendet sind, und der bei der Beförderung benutzten Geräthschaften (Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom 2. Februar 1899, R. G. Bl. Seite 11) werden die gleichen Gebühren erhoben, wie für die Desinfektion bei Beförderung von anderem Kleinvieh."
Diese zusätzliche Bestimmung ist gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.
Strassburg, den 6. Juni 1899. (1602)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Mit Wirkung vom 10. Juni 1899 wird die Station Kapellen-Niederhorbach, deren Abfertigungsbefugniss bisher auf den Eil- und Frachtstückgutverkehr beschränkt war, auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet.
Ferner kommt mit Gültigkeit vom 15. Juni 1899 in dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 1 b hinter „Stammholz" das Wort „europäisches" in Wegfall, so dass dieser Ausnahmetarif im Verkehr mit Station Ludwigshafen a. Rhein fortan auf alle unter Spezialtarif II fallenden Stammholzsorten Anwendung findet.
Karlsruhe, den 7. Juni 1899. (1603)
Grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Cronberg der Cronberger Eisenbahn als Empfangsstation in den Tarif einbezogen. Der Frachtberechnung werden die Entfernungen des rechtsrheinisch-hessischen und hessisch-linksrheinischen Gütertarifs bezw. des westdeutschen Privatbahntarifs und die Frachtsätze des Rohstofftarifs zu Grunde gelegt. Ausserdem gelten noch folgende Frachtsätze:
von Dahlhausen Ruhr (Zeche Charlotte) . . . . . . 0,71 ℳ
von Riemke (Zeche Hannibal) 0,74 „
von Dahlbusch-Rotthausen (Zechen Dahlbusch I, III und IV) . . . . 0,75 „
für 100 kg.
Essen, den 6. Juni 1899. (1604)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Die Stationen Eisern und Hain der Eisern-Siegener Eisenbahn werden mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. in dem Ausnahmetarif N 11 vom 10. Juli 1898 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb im Verkehr von Stationen der luxemburgischen Prinz Heinrich-Eisenbahn nach rheinisch-westfälischen Stationen aufgenommen.
Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.
Essen, den 8. Juni 1899. (1605)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII).
Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif 18 für Holzstoff und Holzzellstoff auch auf Strohstoff und Strohzellstoff zur Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt. Gleichzeitig werden die Stationen Stockstadt a/M. und Rheindürkheim des Direktionsbezirks Mainz in diesen Ausnahmetarif als Versandstationen aufgenommen.
Essen, den 5. Juni 1899. (1606)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Der Ausnahmetarif 5a (Steine des Spezialtarifs III) im Gruppentarif VI ist mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab für den Verkehr mit Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M., Kastel, Mainz, Wiesbaden etc. auf die Stationen Herdorf und Schutzbach widerruflich ausgedehnt worden.
Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.
Frankfurt a/M., den 7. Juni 1899. (1607)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.
Mit sofortiger Gültigkeit sind bei der Berechnung der Lieferfristen die Tarifentfernungen für den Verkehr zwischen
a) Dammerstorf, Dettmannsdorf-Kölzow, Sülze, Tribsees
und
Bredenfelde, Gross-Daberkow, Hinrichshagen, Mildenitz, Quadenschönfeld, Vorheide, Warbende, Woldegk;
b) Sanitz, Tessin
und
Gross-Daberkow, Mildenitz
um 5 km zu kürzen.
Altona, den 7. Juni 1899. (1608)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckarbahn.
Im Main-Neckarbahn-pfälzischen Gütertarif vom 1. d. Mts. ist unter Ziffer 5 a der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger die Station „Kapellen-Niederhorbach" zu streichen, da dieselbe am 10. Juni d J. auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet wird.
Darmstadt, den 7. Juni 1899. (1609)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. 3. Heft. (Pfälzisch-württembergischer Güterverkehr.)
Die bisher nur dem Eil- und Stückgutverkehr dienende pfälzische Haltestelle Kapellen-Niederhorbach wird am 10. Juni d. J. für den Wagenladungsverkehr eröffnet.
Stuttgart, den 9. Juni 1899. (1610)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)
Zu Theil II a Heft 11 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz) tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag IV in Kraft. (Gratis.)
Strassburg, den 6. Juni 1899. (1611)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)
Zu Theil II a Heft 1 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen) tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag VIII in Kraft. (Gratis.)
Strassburg, den 6. Juni 1899. (1612)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Die in den Tarifheften I A und I B (Verkehr Südwestdeutschland-Mittel- und Westschweiz) vorgesehenen Rückerstattungsbeträge zum Ausnahmetarif Nr. 4 (Zucker) treten mit dem 31. August l. J. ohne Ersatz ausser Kraft. Es kommen daher vom 1. September l. J. an die vollen Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 4 ohne jede Rückerstattung zur Erhebung, wodurch sich Frachterhöhungen ergeben.
Karlsruhe, 7. Juni 1899. (1613)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Saarkohlenausnahmetarif 8 c nach den bayerisch-österreichischen Grenzstationen.
Die Station „Kreuzgraben" hat den Namen „Brefeld" erhalten.

Den Stationen Friedrichsthal und Sulzbach wird die nähere Bezeichnung (Saar) beigefügt.

Hinter Kochern ist die Station Kreuzwald mit den Sätzen für Spittel zuzüglich 0,01 M. mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. nachzutragen. (1614)

St. Johann - Saarbrücken, 9. Juni 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 1, 2 und 3, gültig vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1899 und, insoweit Erhöhungen eintreten, vom 1. August 1899, bezw. hinsichtlich der zu eröffnenden Lokalbahn „Chrudim-Holitz", vom Tage der Betriebseröffnung derselben, gelangt je ein Nachtrag V zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 1, 2 und 3, zur Einführung.

Der Nachtrag V zu Heft 1 enthält:
1. Aenderungen bezw. Ergänzungen und
2. Berichtigungen.

Der Nachtrag V zu Heft 2 enthält:
1. Aenderungen bezw. Ergänzungen und
2. Berichtigungen.

Der Nachtrag V zu Heft 3 enthält:
1. Tarif u. Kilometerzeiger der Lokalbahn „Chrudim-Holitz", gültig vom Tage der Betriebseröffnung;
2. Tarif u. Kilometerzeiger der Lokalbahn „Kaschitz-Schönhof-Radonitz", welche in den 1. Abschnitt einbezogen und aus dem 2. Abschnitt eliminirt werden; gültig vom 1. Juli 1899 und, insoweit Erhöhungen eintreten, vom 1. August 1899 (hierdurch tritt der gleichnamige Tarif Nr. 9 im 2. Abschnitte ausser Wirksamkeit);
3. Aenderungen bezw. Ergänzungen.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von je 20 h per Exemplar erhältlich.

Wien, am 7. Juni 1899. (1615)

Rheinisch - westfälisch - österr. - ungar. Eisenbahnverband.

Nachtrag III zum Tarifhefte 2.

Die in Nummer 38 dieses Blattes vom 20. Mai 1899 enthaltene Kundmachung, betreffend Einführung des Nachtrages III zu dem vom 1. Februar 1898 gültigen Tarifhefte 2 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes, wird dahin abgeändert, dass, insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, die bisherigen Frachtsätze noch bis exklusive 20. Juli 1899 in Gültigkeit bleiben.

Wien, am 7. Juni 1899. (1016)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Norddeutscher Eisenbahnverband.

Mit dem 1. August d. J. wird für den Personenverkehr im norddeutschen Verbande die bestehende besondere Bestimmung zu § 14 der Verkehrsordnung, wonach es beim Uebergange aus einem Personenzuge in die niedrigere Klasse eines Schnellzuges der Lösung einer Zuschlagkarte nicht bedarf, aufgehoben.

Diese Maassnahme ist gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Hannover, den 10. Juni 1899. (1617)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

4. Verdingungen.

Anfertigung und Lieferung von 31 Stück Eisenbahnfahrrädern soll vergeben werden.

Angebotsheft liegt in unserem technischen Büreau zur Einsichtnahme aus, kann auch gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 M. in Baar von da bezogen werden. Angebote sind bis zum 24. Juni d. J., Vormittags 9 Uhr, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 2. Juni 1899. (1618)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die Zimmer- und Dachdeckerarbeiten für den neuen Lokomotivschuppen auf Bahnhof Ruhrort sollen am Mittwoch, den 28. Juni d. J., Vormittags 11½, im Geschäftshause der unterzeichneten Inspektion öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen hierzu können nur eingesehen, die Angebote dagegen zum Preise von 1,0 M. von der unterzeichneten Inspektion bezogen werden. Angebote müssen verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Zimmer- und Dachdeckerarbeiten für den neuen Lokomotivschuppen auf Bahnhof Ruhrort" postfrei bis zu obigem Zeitpunkte eingereicht sein. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Duisburg, den 6. Juni 1899. (1619)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Wir beabsichtigen, die Lieferung von 7000 Stück Unterlagsplatten des oldenburgischen Profils C im Wege öffentlicher Ausschreibung zu vergeben.

Die näheren Bedingungen und die Zeichnung können gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von unserem Materialienbüreau (Verwaltungsgebäude an der Carlstrasse) hierselbst bezogen werden.

Die Lieferung der Unterlagsplatten hat bis spätestens 1. Oktober 1899 zu erfolgen.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot, betr. Lieferung von Kleineisenzeug" bis zum 22. d. Mts. an uns einzureichen.

Oldenburg, den 3. Juni 1899. (1620)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die Lieferung von 170 Stück eichenen Brückenbalken und 200 qm 8 cm dicken eichenen Brückenbohlen soll im ganzen, oder in kleinere Partien getrennt, vergeben werden.

Lieferfrist nach Vereinbarung; für die Balken bis spätestens 10. August.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 20. d. Mts., Vormittags 12 Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 30. d. Mts., Abends 6 Uhr einschliessl. Vertragsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 1 M. (nicht in Briefmarken) von hier zu beziehen.

Wesel, den 2. Juni 1899. (1621)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

Verdingung.

Die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Ueberführung des Deuben-Trebnitzer Weges auf Bahnhof Deuben im Gesammtgewicht von etwa 142 t soll vergeben werden. Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserer Kanzlei während der Dienststunden zur Einsichtnahme aus und können dieselben auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ für die Bedingungen und 4,80 M. für die Zeichnungen, soweit der Vorrath reicht, von dort bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung des eisernen Ueberbaues der Wegeüberführung auf Bahnhof Deuben

versehen bis zum 3. Juli 1899, Vormittags 10 Uhr, postfrei an uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Angebote im Beisein der etwa erschienenen Bieter erfolgen wird.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, im Juni 1899. (1622)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben die Lieferung von:

1 000 Stück eichenen Stossschwellen 2,4 m lang,
5 800 „ eichenen Zwischenschwellen verschiedener Länge,
5 100 „ tannene Zwischenschwellen verschiedener Länge

öffentlich zu verdingen.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift „Verdingung 22. Juni 1899", versehen spätestens:

Donnerstag, den 22. Juni 1899, Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 3 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 6. Juni 1899. (1623)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen.

Lieferung von Telegraphenstangen.

Die Lieferung von 1930 Stück hölzernen nicht getränkten Telegraphenstangen und zwar:

670 Stück von 12 m Länge,
740 „ „ 10 „ „
520 „ „ 8,5 „ „

soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen in unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hierselbst zur Einsichtnahme offen und können von dort gegen portofreie Einsendung von Baar 50 ₰ — nicht in Briefmarken — postfrei bezogen werden.

Mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Telegraphenstangen" versehene Angebote sind bis zu dem am 27. Juni 1899, Vormittags 10 Uhr, im Verdingungszimmer unseres Geschäftsgebäudes Bismarckplatz Nr. 1 hierselbst stattfindenden Eröffnungstermin an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Essen, den 2. Juni 1899. (1624)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bekanntmachung,

betreffend öffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:

a) präparirten Holzkohlen,
b) rohem Rüböl

für den Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin, Sonnabend, den 24. Juni 1899, Vormittags 10 Uhr, versiegelt und

portofrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen im Zimmer 30 des Empfangsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 0,50 ℳ. für jede Gruppe portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 21. Juli 1899.

Kattowitz, den 9. Juni 1899. (1625)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Lastkrahnen.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung eines Kohlenladekrahnes und Ueberladekrahnes ausschl. der Erd- und Mauerarbeiten für 2 Bahnhöfe der Eisenbahndirektion Essen soll vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ. in Baar (nicht in Freimarken) von der unterzeichneten Inspektion, Bachstrasse 30, bezogen werden. Angebote sind unter Benutzung des Angebotbogens versiegelt mit entsprechender Aufschrift post- und bestellgeldfrei bis zum Eröffnungstermine am 6. Juli, Vormittags 11 Uhr, hierher einzusenden.

Essen, den 8. Juni 1899. (1626)

Königliche Eisenbahn-Maschineninspektion 2.

Verdingung.

Die Ausführung der Erd- und Maurerarbeiten zur Unterführung der Hattinger Chaussee auf Bahnhof Bochum (Süd) (rund 3 300 cbm Erdaushub, 1 200 Bruchsteinmauerwerk, ohne Materiallieferung) soll vergeben werden.

Verdingungsunterlagen nebst Zeichnung liegen bei der unterzeichneten Betriebsinspektion zur Einsicht aus; Angebotformulare können von dort gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ. (nicht in Briefmarken) bezogen werden, soweit der Vorrath reicht.

Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Unterführung der Hattinger Chaussee“ sind bis zum

Dienstag, den 27. Juni 1899, Vorm. 11 Uhr,

einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Bochum, den 7. Juni 1899. (1627)

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Die Herstellung der Erd-, Mauer-, Steinmetz- und Schmiedearbeiten für die Viaduktanlage der Personenstation Friedrichshagen und für die anschliessende Strassenunterführung, soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 24. Juni 1899, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit der entsprechenden Aufschrift versehen an die königliche Eisenbahnbauabtheilung 1, Berlin Fruchtstrasse 14/15 einzureichen.

Angebotshefte mit Zeichnung und Bedingungen sind bei der Bauabtheilung 1 einzusehen. Die Hefte sind auch von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ. in Baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 30. Mai 1899. (1628)

Königliche Eisenbahnbauabtheilung 1.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung einer Lagerhalle am Hafenbassin in Neufahrwasser von 1 700 qm Grundfläche sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen können werktäglich während der Dienststunden im Büreau der unterzeichneten Betriebsinspektion eingesehen, erstere auch gegen vorherige, gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ. von derselben bezogen werden.

Die mit der Aufschrift: Angebot für die Herstellung einer Lagerhalle am Hafenbassin in Neufahrwasser versehenen Angebote sind bis zum 3. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Inspektion einzureichen, wo sie in Gegenwart der erschienenen Bieter geöffnet werden.

Danzig, den 8. Juni 1899. (1629J)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

Ausschreibung der Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung einer Bahnsteighalle für den Mittelbahnsteig auf Bahnhof Trier r/m.

Der Ausschreibung werden die im „Deutschen Reichsanzeiger und königl. preussischen Staatsanzeiger“ Nr. 47 vom 23. Februar 1898 bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen zu Grunde gelegt.

Die Ausschreibungsunterlagen liegen in unserem Verwaltungsgebäude Zimmer 24 zur Einsicht aus und können auch gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ. (in baar) bezogen werden.

Die Angebote sind unter Benutzung des Verdingungsanschlages, in versiegeltem Umschlage mit der Bezeichnung „Mittel-Bahnsteighalle für Bahnhof Trier r/m“ bis zum 24. Juni 1899, Vormittags 9½ Uhr, an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Trier, den 7. Juni 1899. (1630)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Die Lieferung von Beleuchtungs- und Schmiermaterial für die Zeit vom 1. Juli bis Ende Dezember 1899 als:

4 500 kg Rüböl, raff.,
6 000 „ „ roh,
4 600 „ Schmieröl, dkl. Mineralöl,

aller bester Qualität, soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die maassgebenden Lieferungsbedingungen können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von unserem Materialienbüreau, Verwaltungsgebäude an der Karlstrasse hierselbst, bezogen werden.

Bezügliche Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Beleuchtungs- und Schmiermaterial“ bis zum 20. d. Mts. an uns einzureichen.

Proben sind dem Angebote beizufügen.

Oldenburg, den 6. Juni 1899. (1631)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Telegraphenstangen aus Kiefernholz, und zwar:

70 Stück je 10 m lang und
200 „ „ 7 „ „

soll vergeben werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin am 28. Juni 1899, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bahnhofstrasse 23, wo dieselben auch zur Einsicht offen liegen, gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in baar, nicht in Marken, zu beziehen.

Zuschlagsfrist: 14 Tage.

Erfurt, den 8. Juni 1899. (1632)

Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Wir bedürfen für das Maschinenhaus der elektrischen Beleuchtungsanlage in Isenburg einen Laufkrahn von 2 000 kg Tragkraft. Länge der Laufbahn 12 m, Spannweite 7,8 m, Hubhöhe 3,75 m.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnung des Maschinenhauses können auf dem technischen Büreau des Maschineningenieurs eingesehen oder gegen Vergütung von 40 ₰ bezogen werden.

Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift verschlossen und frei bis längstens 26. Juni l. J., Vormittags 10½ Uhr, an den Telegraphenverwalter, Telegrapheninspektor Zimmermann in Darmstadt einzusenden.

Darmstadt, den 12. Juni 1899. (1633)

Der Telegraphenverwalter.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Oberbau- etc. Materialien.

492 t Eisenschienen,
250 „ Stahlschienen,
250 „ Schwellen aus Schweiss- und Flusseisen,
11 „ Blechschrott und Draht,
220 „ Eisenschrott } in grösseren und
104 „ Stahlschrott } kleineren Stücken,
9,7 „ Brückenkonstruktionen,
3,9 „ Glasbrocken

sollen im Wege des öffentlichen Verdings verkauft werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind an die unterzeichnete Direktion versiegelt und portofrei bis zum Termine, Montag, den 3. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, einzureichen.

Zuschlagsfrist 15 Tage.

Die Verkaufsunterlagen liegen im Zimmer 39 unseres Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung von einer Mark (in baar, nicht in Briefmarken) von dem diesseitigen Rechnungsbüreau abgegeben.

St. Johann-Saarbrücken, im Juni 1899. (1634)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Werkstätten Mainz-Neuthor und Darmstadt abgängigen Werkstattsmaterialien wie Eisenbleche, Eisendrehspäne, Guss- und Schmiedeschrott, Kupfer-, Rothguss- und sonstige Metallabfälle sollen verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst Gebotbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 25 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) von unserem Centralbüreau zu beziehen.

Die Gebote sind bis zum 29. Juni, Vorm. 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Mainz, den 31. Mai 1899. (1635)

Königl. preuss. und grossh. hess. Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 45. | 17. Juni 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Der Main in der Verkehrs- und Wirthschaftsgeschichte Frankens.

Von k. Betriebsingenieur **Heubach** in Würzburg.

Die von Professor Dr. G. Schanz in Würzburg mit besonderer Berücksichtigung Bayerns herausgegebenen „Wirthschafts- und Verwaltungsstudien“ haben jüngst einen werthvollen Zuwachs durch eine Schrift von Dr. Alfred Köberlin „Der Obermain als Handelsstrasse im späteren Mittelalter“*) erfahren.

Die Arbeit bietet in kultur- und wirthschaftsgeschichtlicher Hinsicht viel Neues und Wissenswerthes. Ausserdem ist es bei dem Interesse, welches der Mainschifffahrt und der modernen Ausgestaltung der Schifffahrtsstrasse zwischen Rhein und Donau im öffentlichen Leben Bayerns von Freunden und Feinden dieses Gedankens entgegengebracht wird, gewiss von Werth, zu erfahren, welche bedeutsame Rolle der Main als Verkehrsweg schon im Mittelalter gespielt hat, zu sehen, dass schon sehr früh eine bedeutende Gütermenge sich auf dieser Wasserstrasse bewegte, dass der Mainverkehr jener Zeit zwar vielseitiger war als heute, dass aber auch schon damals auf das zu Thal treibende Holz weitaus der Hauptantheil des Flussverkehres entfiel.

Selbstverständlich ist es nicht statthaft, aus der Bedeutung, welche dem Main als Handelsstrasse im Mittelalter zukam, ohne weiteres Schlüsse auf die Gegenwart zu ziehen. Damals war der Main im Vergleich mit den mangelhaften, durch Brückenzölle und Wegegelder förmlich verbarrikadirten Landstrassen ein Verkehrsweg ersten Ranges; heute sind ihm in anderen Verkehrsmitteln Nebenbuhler erstanden.

Zunächst die Eisenbahn, welche dank ihrem Grundsatze, stets möglichst kurzen Verbindungslinien zu folgen, mit dem Main infolge der schlimmsten Eigenschaft dieses Flusses, seiner unglücklichen Längengestaltung, unschwer in Wettbewerb zu treten vermochte.

Sodann darf man in gewissem Sinne als einen Feind der Mainschifffahrt, wie wir sie heute sehen, und überhaupt der Schifffahrt auf kleineren Wasserläufen, die Grossschifffahrt unserer Hauptströme betrachten. Wenn man bedenkt, dass die Billigkeit der Schifffahrt nur bei grossen Schiffen voll zum Ausdruck kommt und dass aus diesem Grunde die durchschnittliche Grösse der Rheinschiffe ausserordentlich stark gewachsen ist, dass dort Schiffe von 20 000 Ctr. Tragfähigkeit sehr häufig sind und sogar eine Grösse bis zu 50 000 Ctr. erreichen, wird man es begreiflich finden, dass dem Aufschwung der Rheinschifffahrt, der eben nur durch die grossen Schiffe möglich war, kein entsprechender Fortschritt beim Main folgen konnte. Denn Schiffe von nur 6 000—8 000 Ctr. sind für den nicht kanalisirten Main fast schon zu gross und können ihre Tragkraft nur in seltenen Ausnahmefällen ganz ausnutzen. Für grössere Fahrzeuge, so z. B. auch für das im deutsch-österreichisch-ungarischen Verband für Binnenschifffahrt angeregte Normalschiff — 10 000 bis 14 000 Ctr. — ist und bleibt der Main verschlossen, insoweit er nicht kanalisirt wird.

Die moderne Entwickelung drängt, wie aller Orten, so auch bei der Binnenschifffahrt zu grossen Verhältnissen, zum Grossbetriebe; nur in dieser Form und bei sonst günstigen Umständen ist die Schifffahrt fähig, den Wettbewerb mit der Bahn voll aufzunehmen. In der Binnenschifffahrt macht sich diese Erscheinung besonders zum Nachtheil jener Flüsse geltend, welche in grosse Ströme einmünden. So lange auf dem Hauptstrom nur kleine Fahrzeuge verkehrten, für welche auch der Seitenfluss zugänglich war, konnte sich bei vorhandenem Bedürfniss der Verkehr des Hauptstromes in den Seitenfluss hinein fortsetzen. Nehmen nun die Schiffe auf dem ersteren

---

*) Erlangen und Leipzig. Deichert'sche Verlagsbuchhandlung. 1,80 ℳ.

solche Grössenverhältnisse an, dass sie den Seitenfluss nicht mehr befahren können, dann stirbt der Fernverkehr auf letzerem grossentheils ab und es wird sich in der Regel nur mehr ein Verkehr von lokaler Bedeutung dort erhalten. Durch den Umschlag aus den grossen Schiffen des Hauptstromes in die kleinen Schiffe des Seitenflusses kann im allgemeinen wenig geholfen werden, da dieser Umschlag den Transport vertheuert und viele Güter entwerthet. Auch Förderungen der Kleinschifffahrt durch Flusskorrektionen u. dgl. werden in derartigen Fällen im allgemeinen noch nicht die eigentliche Grossschifffahrt ermöglichen, sondern eine gewissermaassen vorbereitende Wirkung haben, indem sie die Anwohner mehr auf den Gebrauch des Wasserweges hinweisen. Die eigentliche Grossschifffahrt wird sich bei wasserarmen Flüssen nur durch Kanalisirung jener Strecken erreichen lassen, für welche die Umwandlung der Klein- und Grossschifffahrt ein wirthschaftliches Bedürfniss bildet.

In der fortgeschrittenen Entwickelung der Land- und Wasserverkehrsmittel — dort der Eisenbahn, hier der modernen Grossschifffahrt — dürfen wir also eine wichtige, vielleicht die wichtigste Ursache dafür erblicken, dass so manche Wasserstrasse an Bedeutung verloren hat. Es liegt in der Natur des vorwärts strebenden Menschengeistes, dass er ein früher besessenes, aber verloren gegangenes Gut wieder zu gewinnen trachtet. Man wird von diesem Gesichtspunkte aus die erstaunlich grosse Anzahl von Projekten für die Schiffbarmachung von Flüssen — oder richtiger in vielen Fällen für die Anpassung des Flusses an die Fahrzeuge der Gegenwart — begreiflicher finden, als wenn man nur die Sonde der wirthschaftlichen Kritik anlegt. Diese Projekte sind eben häufig nicht so sehr Erzeugnisse nüchterner, realer Verkehrspolitik, als vielmehr Kinder der in den Flussanwohnern fortlebenden historischen Reminiscenzen. Häufig auch sind solche Projekte darauf zurückzuführen, dass man die grossen Vortheile geographisch und hydrographisch begünstigter Wasserläufe auch an Flüssen, welche in diesen Beziehungen weniger gut von der Natur bedacht wurden, erreichen zu können sich schmeichelt, mit Verkennung des ungeheueren Unterschiedes, den hydrographische und geographische Verhältnisse bedingen.

Der vorstehende Gedankengang über die Wirkung von Eisenbahn und Grossschifffahrt auf den Verkehr mittlerer und kleinerer Flüsse führte zu dem Schluss, dass es nur ein wirksames Mittel gibt, um bei vorhandenem Verkehrsbedürfnisse das Gebiet eines Nebenflusses unmittelbar mit dem befruchtenden Grossverkehr eines Hauptstromes zu verbinden. Dieses Mittel besteht, wie schon erwähnt, darin, dass man den Seitenfluss für die durchschnittliche Schiffsgrösse des Hauptstromes zugänglich macht, was bei mittleren und kleineren Flüssen im allgemeinen nur durch Kanalisirung zu erreichen ist. Andere Hilfsmittel, bei denen ein Umschlag von grossen in kleine Schiffe nothwendig bleibt, werden die Verbindung mit einer Hauptverkehrsader nur in verdünntem Maasse zur Wirkung gelangen lassen.

Ist nun durch dieses Mittel der eine, bisher feindliche, der vorgenannten Faktoren, die Grossschifffahrt, zu einem Freunde des Nebenflussverkehres geworden, so hat dieser immer noch mit dem anderen Faktor, der Eisenbahn, zu rechnen. Und da kann man sich, auch als warmer Freund des Nebenflussverkehres, nicht verhehlen, dass ein Wettstreit mit der Eisenbahn unter Umständen, z. B. bei vielen Schleusenanlagen, bei grosser Mehrlänge des Flusslaufes, bei zeitweisem Wassermangel, auch einem kanalisirten Seitenflusse recht schwer fallen mag. Vortheilhaft für beide Theile dagegen kann sich das Verhältniss gestalten, wenn an die Stelle des Wettstreites eine gewisse Arbeitstheilung tritt, wenn die Wasserstrasse sich davor hütet, der Bahn auch auf dem Gebiete des Schnellgüterverkehres Konkurrenz zu machen und wenn die Bahn dafür der langsameren Schwester gewisse Theile des Massenverkehres überlässt oder wenigstens durch tarifpolitische Maassnahmen nicht streitig macht.

Dies gilt natürlich nur dann, wenn Eisenbahn und Wasserstrasse auf lange Strecken hin nebeneinander laufen. Ganz anders ist das Verhältniss dort, wo die Bahn an das Ende eines Grossschifffahrtsweges anschliesst. Hier wird der Schienenweg in der Wasserstrasse stets einen hochwillkommenen Mitarbeiter und Zubringer, nicht leicht einen Konkurrenten erblicken. Der Unterschied wird sehr deutlich, wenn wir den Rhein betrachten. Während am Niederrhein — wenigstens nach Aussage der Schifffahrtsinteressenten — ein fast erbitterter Wettbewerb zwischen Bahn und Rheinschifffahrt besteht, fördern und erleichtern die oberrheinischen Bahnen in Baden, der Pfalz, im Elsass die Rheinschifffahrt durch billige Umschlags- und Transittarife usw. in jeder nur denkbaren Weise. Das gleiche Bild zeigen an der Unterelbe die preussischen, an der Oberelbe die böhmisch-österreichischen Bahnen.

Nach dieser Abschweifung auf allgemeine verkehrspolitische Fragen möge eine kurze Besprechung der eingangs genannten Köberlin'sche Schrift über den Obermain als Handelsstrasse im Mittelalter folgen.

Aus dem reichen Inhalte kann natürlich nur einiges hervorgehoben werden. Immerhin mag dies genügen, eine Andeutung von dem Wesen des lesenswerthen Buches und einen Ueberblick über die handelspolitischen Verhältnisse der Obermainlande im Mittelalter zu geben.

Köberlin stellt zunächst kurz die Vorgeschichte des Verkehrs- und Handelslebens der Bamberger Gegend in dem frühen Mittelalter dar. Er setzt die ersten Regungen eines lebhafteren Verkehres von mehr als örtlicher Bedeutung in die Merovinger- und Karolingerzeit und erwähnt auf Grund der ersten urkundlichen Spuren Handelsbeziehungen zwischen der sesshaften slavischen Bevölkerung am Obermain und fränkischen Händlern, wobei jedoch der Main nicht als Verkehrsweg, sondern als Grenzlinie erscheint.

Mit der Gründung des Bisthums Bamberg im Jahre 1007 beginnt eine lebhaftere, wirthschaftliche Entwickelung. Eine Urkunde des Jahres 1062 setzt schon einen organisirten Kaufmannstand in Bamberg voraus. 1157 muss Friedrich I. eingreifen, um den Kaufleuten auf dem Main zwischen Bamberg und Mainz „neue und ungewohnte“ Zollplackereien zu ersparen und ihnen die Bergfahrt und den Leinritt am Flusse zu sichern; 1163 wird den Bamberger Kaufleuten die Zollfreiheit der Nürnberger Kaufherren in einer grossen Anzahl deutscher Städte, von Lübeck bis München, von Antwerpen bis Passau verbrieft.

Auch für das Bestehen lebhafter Handelsbeziehungen Bambergs im 13. und 14. Jahrhundert bringt Köberlin sichere Nachweise; so die Bemühungen dieser Stadt bei Ludwig dem Bayern (1335) und bei Karl IV. (1355) um Bestätigung ihrer Zollfreiheiten, vor allem aber die wichtigste Urkunde der älteren Bamberger Handelsgeschichte, einen Zolltarif, dessen älteste erhaltene Niederschrift er in das Jahr 1330 setzt, der bis tief in das 16. Jahrhundert hinein in Gebrauch stand und der um 1450 in das „Eidbuch“ der Stadt Bamberg, das Hauptstück des Stadtarchivs, aufgenommen wurde.

Das Bild des Wasserverkehres um 1330 auf Regnitz und Obermain, schildert uns Köberlin nach jenen Quellen folgendermaassen:

„Main- und Rednitzaufwärts geht ein wohlgeregelter Weinhandel von Unterfranken nach Bamberg. Viele Bürger besitzen eigene Weinschiffe, die Bamberger Schifferzunft besorgt die Spedition. Auf dem Wein lastet ein geringfügiger Einfuhrzoll. Wein in eigenen Schiffen ist überhaupt zollfrei, berufsmässige Schiffer geben am Anlandeort, der ‚Greden‘ zu Bamberg, vom Fasse je einen Silberpfennig; wird der eingeführte Wein in Bamberg selbst verkauft, so wird nochmals eine Gebühr von einem Silberpfennig für das Fass vom bischöflichen Zöllner erhoben. Mainaufwärts aus den Rheingegenden werden durch Vermittelung Frankfurts Metalle eingeführt, wie Kupfer, Zinn und Blei. Von der Frankfurter Messe her kommen Schiffsladungen mit Pfeffer und Safran. Die Zollbehandlung dieser so ungleichen

Güter ist ein und dieselbe. Sie zahlen als sogen. ‚Centnergüter' pro Centner 4 ₰ Zoll."

Bamberg und Umgebung vergüten den Werth dieser Einfuhr überwiegend durch ihre forst- und landwirthschaftlichen Erzeugnisse, wie Holz, Pech, Lohe, Holzkohlen, Malz, Hopfen, Oel, Wachs, Fette, Unschlitt und Schmalz. Ferner werden exportirt Schiffe, Kufen, Tuch und Glocken. Endlich bildet Bamberg den Umschlagplatz von Wasser zu Land und umgekehrt für eine Reihe von Transitgütern, wie Wein, Metalle und Gewürze, für Nürnberg; Mainabwärts geht Eisen aus der Amberger Gegend.

Für sehr lebhafte Handelsbeziehungen zwischen Frankfurt und Bamberg in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts spricht ein noch erhaltenes Schreiben des „schultheizzen, der purger vnd der gemeyne der stat zu Babenberg" an „Bürgermeister und Rat der stat zu Frauchenfurt."

Aus dem 15. Jahrhundert meldet uns das Buch u. a. den Ertrag der bischöflichen Zollstätte zu Hallstadt und erzählt interessante Einzelheiten von Klagen der Bamberger „bürger, schiflewte vnd flosslewte, die dez heiligen reich strassen auf dem Mayne gawen" über Zollbedrückungen und von den mehr oder weniger erfolgreichen Abwehrversuchen gegen die so oft von den Kaisern für unrecht erklärten Mainzölle. Solche Zollstätten unterhielten Eltmann, Hassfurt, Hallburg bei Volkach, der Abt in Theres, die Grafen zu Henneberg bei Mainberg, die Stadträthe in Kitzingen und Heidingsfeld, die Familien von Thüngen in Retzbach und von Pickenbach in Wernfeld.

Dies sind neun Zollstätten auf einer Flussstrecke von etwa 160 km Länge. Zu einem Vergleiche mit den Köberlin'schen Angaben über die Mainzollverhältnisse im 15. Jahrhundert sei es mir gestattet, hier einige Mittheilungen über die Rheinzollstätten einzuschalten.

Dort hat der Flusszoll eine noch viel üppigere Entwickelung genommen. Schon seit dem 8. Jahrhundert wurden am Rhein Zölle erhoben. Dieselben hatten anfänglich nur den Gebührencharakter und dienten, so lange die deutschen Könige allein das Zollregal besassen, lediglich zur Erleichterung und Verbesserung des Wasserverkehres, und zwar vorzugsweise des Leinpfades. Allein gegen das Ende des 12. Jahrhunderts begannen die Könige die Rheinzollstätten zu verpfänden. Der Rheinzoll verlor nun den Gebührencharakter, indem die neuen Zollinhaber die Zollstätten als Einnahmequelle benutzten und zu einer förmlichen Ausbeutung der Rheinschifffahrt schritten. Man zählte im 12. Jahrhundert 19, im 13. Jahrhundert 44 und im 14. Jahrhundert 62 Rheinzollstätten.*) Als Zoll war im 14. Jahrhundert an jeder Zollstätte 6 % des Waarenwerthes zu entrichten; welche Belastung des Wasserverkehres dies bedeutete, mag daraus entnommen werden, dass z. B. für die kurze Strecke Coblenz-Bingen (62 km) mit 11 Zollstätten eine Gesammtabgabe von $11 \times 6 = 66$ % des Waarenwerthes erhoben wurde.

Wir sehen hier auf 62 km 11 Zollstätten, am Main auf 160 km nur 9 Zollstätten. Die Verhältnisse an letzterem Flusse sind also verhältnissmässig noch günstige, was die Zahl der Zollstätten anlangt.

Die Höhe der Abgabe dagegen ist beim Main theilweise noch höher als am Rhein, wie wir später von Köberlin erfahren.

Kehren wir nach dieser Abschweifung zurück zur mehrfach genannten Schrift. Dieselbe nennt als wichtigere Güter im Verkehr unseres Obermainlandes am Ende des 15. Jahrhunderts Holz, darunter besonders Weinbergpfähle, Getreide, Wein, Flachs, Wolle. Die Ausfuhr, speziell der Bamberger Gegend umfasst Holz, Holzwaaren, Büttnerarbeiten, Ledersorten, Seilerwaaren; die Häfner versandten Nachen „mit Hafen, Kacheln vnd andern solichen Dingen." Die Textilindustrie verfrachtete Mainabwärts ihr „garen und Linwat." Immerhin überwiegt in der Ausfuhr aber noch bedeutend das Erzeugniss der Land- und Forstwirthschaft. Im Durchgangsverkehr sind Eisen und Salz zu nennen.

Von grossem Interesse sind die Angaben Köberlin's über die Höhe der Mainzölle, deren auch nur auszugsweise Wiedergabe hier aber zu weit führen würde. Nur eines sei erwähnt, der Getreidezoll zu Eltmann. Derselbe beträgt für eine volle Schiffsladung Getreide 1 Goldgulden (37,47 g Silber), bei Theilladungen für den Scheffel (= 304 l) 0,25 g Silber.

Ich möchte diese eine Angabe besonders herausgreifen, weil sie einen Rückschluss auf die damalige durchschnittliche Schiffsgrösse und eine Probe auf die einschlägigen Angaben Köberlin's gestattet. Nimmt man — was gewiss berechtigt ist — an, dass die Abgaben für Theil- und Vollladung sich einigermaassen entsprachen, so betrug die volle Schiffsladung $\frac{37 \times 47}{0,25} = 150$ Scheffel = etwa 45 000 l im Gewichte von 400—450 Ctr. Nimmt man weiter einen gewissen Rabatt bei der Verzollung grösserer Mengen an, so kann man die grossen Mainschiffe der damaligen Zeit auf 500—600 Ctr. schätzen, die gleiche Grösse, wie sie Köberlin angibt. Für Ladungen von 500—600 Ctr. sind Schiffe von 20—25 m Länge, 2,50—3,00 m Breite und 0,50—0,60 m Tiefgang erforderlich. Man begreift, dass bei diesen kleinen Flussfahrzeugen die Schiffbarkeit der Flüsse auch in nicht korrigirtem Zustande relativ bedeutend grösser war als heute, wo auf dem Main Schiffe von etwa 50 m Länge, 7—8 m Breite und 1,5 m Tiefgang mit einer Tragfähigkeit von 6 000—7 000 Ctr. und auf dem Rhein sogar Schiffe bis zu 95 m Länge, 10—12 m Breite und 28 m Tiefgang mit einer Tragfähigkeit von 50 000 Ctr. verkehren.

Interessant sind weiterhin die Mittheilungen des Buches über die an den verschiedenen Zollstätten sehr verschiedene meist noch ganz primitive Art der Abgabenleistung und über die Ziele und Zwecke der Zollpolitik. Auch noch ein Beleg für die erhebliche Bedeutung der Holzausfuhr vom und auf dem Obermain sei angeführt, nämlich die Bittschrift eines Mainzer Beamten aus dem Jahre 1458, der die Stadt Frankfurt zu Bauzwecken „vmb ein grosses Babinbergisches Hulcz" ohne alle nähere Bezeichnung bittet.

Nach diesen mehr vorbereitenden Schilderungen tritt Köberlin in den Zeitraum seiner Spezialuntersuchung um die Wende des 15. und 16. Jahrhunderts (1480—1520) ein.

Aus den Kronacher Kassenamts- und Zollrechnungen von 1485—1508 hat der Verfasser des Buches eine Fülle werthvollen Materials gewonnen, mit dessen Hilfe er eine Darstellung der Holz- und sonstigen Produktion des Frankenwaldes, der Holzindustrie, der Zoll-, Preis- und Verkehrsverhältnisse, der Ausfuhr und der Absatzrichtungen, der Spedition, kurz, ein lebensvolles Bild der gesammten Verkehrs- und Handelsbeziehungen entwirft. Durch Einflechtung intimer Details, welche die eingehende Quellenforschung deutlich ersehen lassen, gewinnt das Bild an Wirkung und Plastik.

Auf Einzelnheiten kann hier nicht eingegangen, nur eines mag erwähnt werden, dass der Zoll an der einen Zollstätte Kronach für schweres Bauholz 6,6—7,5 %, für Blöcher 1,6—2,0 %, für Schnittholz etwa 2,5 %, für Weinbergpfähle 1,9 % des Werthes betrug. Alles andere Holz, also auch Holzfabrikate, war zollfrei. Die Zollpolitik begünstigte also die hochentwickelte Holzindustrie des Frankenwaldes in ihrer Ausfuhr.

Bei der Besprechung der Absatzgebiete, welche die Flösser des Frankenwaldes für ihr Holz suchten, lehnt Köberlin es vorerst ab, eine vom Obermain ausgehende Rhein- und Hollandflösserei anzunehmen, weil er unter den Tausenden der durchforschten Rechnungfolios nicht einen einzigen Anhaltspunkt dafür fand. Hierzu möchte ich bemerken, dass dieser direkte Main-Rheinverkehr auch höchst unwahrscheinlich ist, wie eine Betrachtung der heutigen Mainflösserei deutlich zeigt. Soweit nämlich die Bestände der Mainflösse nicht schon auf dem Wege bis Mainz zum Verkaufe kommen, werden sie in Mainz in die viel grösseren Rheinflösse umgebunden und von Rheinflössern weiter verbracht. Kein Wasserfahrzeug muss sich mehr den hydrographischen Sonderzuständen der einzelnen Wasserläufe anpassen als das Floss. Es wäre unwirthschaftlich, auf dem Rhein die Main- oder Neckarflösse unverändert beizubehalten. Diese Verschiedenheit der Verhältnisse von Main und Rhein war z. Zt.

*) Sommerlad, Die Rheinzölle im Mittelalter.

unserer Betrachtung sicherlich in gleicher Weise maassgebend für den Flossverkehr und man kann daher hier einen Schritt weiter gehen als Köberlin und das Bestehen einer direkten Flösserei vom Obermain zum Niederrhein entschieden bestreiten.

Bezeichnend ist es, dass die Zolleinnahmen aus Montanerzeugnissen, aus den wenigen landwirthschaftlichen Produkten und dem Durchgangsverkehr von Norddeutschland nur 1—2 % der gesammten Zolleinnahmen betrugen. So gewaltig überwiegt der Holzverkehr.

Das nächste Kapitel gibt an der Hand der Rechnungen des Lichtenfelser Forstmeisters für die Zeit von 1480—1519 einen vollständigen Einblick in die Holzproduktion des grossen Lichtenfelser Forstes, in die Versand- und Absatzverhältnisse desselben, in den Holzverkehr an der Lichtenfelser Mainzollstätte, der z. B. im Jahre 1500 ohne Bretter, Blöcher und Pfähle 4 550 sogenannte Böden von je etwa 9—10 Flossstämmen, also eine sehr stattliche Holzmenge betrug. Nimmt man den Stamm nach altem Flössermaass zu 33 Fuss = rund 10 m Länge und 0,3 m mittlerem Durchmesser an, so kann man den Verkehr an Grossholz bei Lichtenfels auf 25 000—30 000 Festm = 14 000—17 000 t schätzen. Zum Vergleich sei angeführt, dass in der Zeit 1885/90 in Frankfurt a/Main durchschnittlich 50 000 t Holz, davon 18 000 t auf dem Main ankamen.

Die Zahlen der letzten Jahre sind hier weniger geeignet; denn in den 90er Jahren hat sich der Holzverkehr am Untermain sehr gehoben, jedoch nicht so sehr durch vermehrte Zufuhr vom Obermain als vielmehr durch starke Anlieferungen südbayerischen, galizischen und slavonischen Holzes, welche mit der Bahn an die Einwurfstellen des mittleren und unteren Mains gelangen.

Ausserdem bietet sich hier Gelegenheit die amtliche Thätigkeit des bischöflichen Forstmeister Hans Hiltner kennen zu lernen, der zugleich auch noch Verwaltungsbeamter, Richter, Rentamtmann und Zolleinnehmer war und eine sehr erspriessliche Thätigkeit entfaltete. Der Wackere hat es sich wohl nicht träumen lassen, dass sein Andenken nach 400 jährigem Schlummer durch deutschen Forscherfleiss der Vergessenheit entrissen und noch einmal zur wohlverdienten Anerkennung gebracht wird.

Das III. Kapitel behandelt die wichtige Zollstätte zu Hallstadt bei Bamberg, deren Rechnungen einen genaueren Einblick in die Handels- und Verkehrsverhältnisse des Obermains eröffnen, als die bisher betrachteten Zollstätten. Während in Kronach nur Flosstheile, Blöcher, Bretter und Pfähle, in Lichtenfels nur Flosstheile verzollt wurden, kamen in Hallstadt alle Fahrzeuge, Schiffe und Flösse, sowie alle Holzladungen derselben in sehr ausgiebiger Weise zur Verzollung. Ausser Waldprodukten hatten in Hallstadt aber auch noch Erzeugnisse der Montanindustrie und der Landwirthschaft, ferner Metall-, Textil- und Tuchfabrikate Abgaben zu entrichten.

Die Zollpolitik in Hallstadt unterstützt die Obermainlande in ihrem Bestreben, den Bedarf an Einfuhrgütern durch die Ausfuhr ihrer forst- und landwirthschaftlichen Produkte zu bezahlen, nur wenig. Die Höhe des Wasserzolles zu Hallstadt ist eine erschreckende. Als ein Beispiel sei nur erwähnt, dass Flossholz zu Hallstadt 28,5 % seines Marktwerthes als Zoll zu entrichten hatte, während dieser Satz in Kronach nur 6—8 %, in Lichtenfels nur 0,95—1,9 % betrug. Im übrigen war die Zollbehandlung auch hier noch sehr roh; sie belastete hochwerthige Güter in gleichem Maasse wie minderwerthige. Die Höhe der Hallstadter Abgabe lässt es erklärlich erscheinen, dass dieser Zoll eine der wichtigsten Finanzquellen des Bisthums Bamberg war. Die Zolleinnahmen zu Hallstadt schwankten in der Zeit von 1487—1503 zwischen 11 414 und 41 541 g Silber. Nach unserer Reichswährung würde der Betrag von 8 308,20 ℳ. einer Einnahme von 41 541 g Silber entsprechen. In jener Zeit jedoch hatte diese Silbermenge einen viel höheren Tauschwerth.

Man kann sich einen, allerdings nur angenäherten Begriff von dem damaligen Mehrwerthe verschaffen, wenn man sich vergegenwärtigt, dass nach Köberlin (S. 24) im Jahre 1485 der Kronacher Marktpreis für 1 Balkenboden (8—12 Stämme) 25 g Silber betrug, für 1 Stamm von 0,5—0,7 cbm Inhalt also vielleicht 2,5—3 g Silber. Heute kostet ein derartiger Stamm am Produktionsorte etwa 8 ℳ. (40 g Silber). Man könnte sohin mit einiger Wahrscheinlichkeit annehmen, dass der Tauschwerth des Silbers heute etwa 14 Mal grösser als zu Ende des 15. Jahrhunderts im Obermaingebiet ist. Die Angabe Köberlin's (S. 42), dass in Lichtenfels im Jahre 1484 der Werth eines einzelnen Balkens 22 g Silber betrug, widerspricht allerdings der vorstehenden Rechnung; der Widerspruch verschwindet aber, wenn man annimmt, dass auch diese Annahme für Balkenböden von 8—12 Stämmen gilt.

Nach unseren Werthverhältnissen dürfte also der Jahresertrag der Hallstadter Zollstätte zwischen 35 000 und 120 000 ℳ. einzuschätzen sein. Mehr als 99 % dieses Ertrages entfielen auf Holz und nur der kleine Rest auf die anderen Güter.

Das IV. Kapitel des Buches zeigt uns Bamberg als Mittelpunkt eines regen Mainverkehres, der sich allerdings infolge des Verlustes der Bamberger Zollrechnungen statistisch nicht so scharf fassen lässt wie bei Kronach, Lichtenfels und Hallstadt. Köberlin weiss jedoch Ersatz dafür zu bieten, indem er aus sorgfältig gesammelten Einzelangaben ein farbenreiches Bild des Bamberger Wasserverkehres entwirft. Er zeigt wie die Fürstbischöfe bei Vergnügungsfahrten, wie staatliche und städtische Beamte bei Dienstreisen, Kaufleute bei Ausübung ihres Berufes, ja sogar wie förmliche Wasserbaukommissionen bei Inspizirungen die Mainstrasse benutzen; er führt aus dem Güterverkehr reizvolle Einzelnheiten im Wein-, Tuch-, Getreideversand auf dem Main und über die Bestrafung von Weinpanschern vor und gibt werthvolle Mittheilungen über die Frachtkosten der damaligen Zeit auf dem Wasser- und dem Landwege.

Wir erfahren u. a., dass der Frachtsatz für 1 Centner und 10 km Wasserweg bei der Thalfahrt etwa 0,1 g Silber (alle Werthangaben des Buches sind in Gramm Silber umgerechnet), bei der Bergfahrt etwa 0,15 g Silber, beim Achstransport pro Centner und 10 km etwa 0,5 g Silber betrug.

Köberlin hat es sich versagt, weitere Betrachtungen an diese Frachtsätze zu knüpfen. Ich kann indessen der Versuchung nicht widerstehen, wenigstens einen kleinen Vergleich mit unseren heutigen Frachtverhältnissen zu machen.

Der Achstransport auf guten Landstrassen kostet heute etwa 10—15 ₰ für das Tonnenkilometer, der Bahntransport für Massengüter 1,8—3 ₰, der Wassertransport 0,8—2 ₰.

Während sich im Mittelalter die Frachtkosten auf Land- und Wasserstrassen ungefähr verhielten wie 10 : 2,4, verhalten sich heute Landstrassen-, Eisenbahn- und Wasserfrachten wie

10 : 1,9 : 1,1.

Die Bahn gewährt heute somit grössere Verbilligung gegenüber der Achsfracht, als früher der Wasserweg.

Diese Angaben mögen eine kleine Andeutung von dem Inhalte der Köberlin'schen Schrift geben, welche sicherlich einen werthvollen Beitrag zur Wirthschafts- und Verkehrsgeschichte der fränkischen Lande bietet.

Die deutsch-ostafrikanische Centralbahn.

Von Geheimen Regierungsrath a. D. **Schwabe.**

Wie bereits in Nr. 40 d. Ztg. mitgetheilt worden ist, hat die diesjährige Hauptversammlung der Deutschen Kolonialgesellschaft nach einem Vortrage des Geheimen Kommerzienrath Oechelhäuser über die deutsch-ostafrikanische Centralbahn sich darüber in folgender Weise ausgesprochen:

1. Die deutsche Kolonialgesellschaft erachtet es aus politischen, civilisatorischen und wirthschaftlichen Gründen für eine unbedingte Nothwendigkeit, die Ostküste unseres deutsch-ostafrikanischen Schutzgebietes durch eine Centraleisenbahn mit dem westlichen Seengebiet in Verbindung zu setzen.
2. Sie empfiehlt aufs dringendste, sofort mit der ersten Baustrecke von Dar-es-Salaam bis Ukami vorzugehen und beim Reichstage die Gewährung einer Zinsgarantie für eine zu bildende Centraleisenbahngesellschaft zu beantragen.
3. Sie anerkennt die hohe Wichtigkeit einer das deutsche Interesse wahrenden Verbindung der Centralbahn mit der von Cecil Rhodes geplanten grossen afrikanischen Transversalbahn.

Ueber die Punkte 1 und 3 dürfte keine Meinungsverschiedenheit bestehen; es entspricht gewiss der öffentlichen Meinung, die Eisenbahnverbindung von der Küste nach den Seen, mit dem Anschluss an die von Rhodes projektirte Bahn möglichst bald hergestellt zu sehen. Dagegen wird der Punkt 2 bei allen Fachmännern zu ernsten Bedenken Veranlassung geben, und zwar um so mehr, als nach den ungünstigen Erfahrungen bei der Usambarabahn, und nachdem auch bei der südwestafrikanischen Bahn Swakopmund-Windhoek sich infolge der sofortigen Inangriffnahme des Bahnbaues in einer gebirgigen Gegend ohne Vorarbeiten und Kostenanschlag grosse Schwierigkeiten ergeben haben, die grösste Vorsicht geboten ist. Ueberdies handelt es sich bei der projektirten Centralbahn Dar-es-Salaam-Mipyi-Mogroro-Tabora-Tanganyikasee mit den Abzweigungen Mipyi-Bagamoyo und Tabora-Viktoria-Nyansasee um die Ausführung eines Eisenbahnnetzes von 1748 km Länge, dessen Kosten, auch wenn man nur den von Geheimrath Oechelhäuser angenommenen Einheitssatz von rund 41000 ℳ. für 1 km zu Grunde legt, im ganzen rund 72000000 ℳ. betragen würden. Auch sind die Meinungen noch sehr getheilt, ob die Spurweite der Usambarabahn von 1 m bezw. die Cap'sche Spurweite der Rhodes'schen Bahn von 1,06 m oder eine geringere Spurweite von 0,75 m oder 0,60 m am zweckmässigsten zu wählen ist. Endlich ist die wichtige Frage noch zu entscheiden, ob es sich nicht empfiehlt, den Bahnbau von der Küste bis zu der 130 km entfernten Mafisifähre vorläufig auszusetzen, und dafür die Wasserstrasse des nördlich vom Bagamoyo ins Meer mündenden Kinganiflusses zu benutzen, der nach der Denkschrift des Komitees für die deutsch-ostafrikanische Centralbahn stets für Dampfpinassen und einen ansehnlichen Theil des Jahres hindurch auch für die schwersten Gütertransporte befahrbar ist.

Unter diesen Umständen dürfte von der seitens der Kolonialgesellschaft gewünschten sofortigen Inangriffnahme des Bahnbaues entschieden abzurathen und an einer vorherigen eingehenden Prüfung des ganzen Projektes durch erfahrene Eisenbahnsachverständige festzuhalten sein.

Was die wichtigste Frage der Rentabilität der Bahn betrifft, so scheint darüber nach dem Vortrage des Geheimrath Oechelhäuser zwar kein Zweifel zu bestehen, da sich angeblich jetzt über 100000 Menschen jährlich auf dem Karawanenwege bewegen und die Güterbeförderung zwischen der Küste und dem Innern jetzt jährlich über 6000000 ℳ. kostet.

In der von dem Komitee für die deutsch-ostafrikanische Centralbahn veröffentlichten Denkschrift vom 19. Juni 1896 wird jedoch über den zu erwartenden Verkehr folgendes erwähnt:

Der Baukosten- wie der Betriebskostenanschlag basiren auf der Annahme, dass sich zunächst täglich in jeder Richtung ein Zug bewegt. D e r s e l b e w ü r d e i m s t a n d e s e i n, s c h o n d a s 100- b i s 200 f a c h e d e r j e t z i g e n d u r c h d e n K a r a w a n e n v e r k e h r n a c h d e r K ü s t e g e s c h a f f t e n L a s t e n z u t r a n s p o r t i r e n.

Nun betrug in Ostafrika im Jahre 1896

die Ausfuhr	4387197	ℳ.
„ Einfuhr	9233406	„
zusammen	13620603	ℳ.

im Jahre 1897

die Ausfuhr	5109249	ℳ.
„ Einfuhr	9355907	„
zusammen	14465156	ℳ.

Die wirthschaftlichen Verhältnisse in unserem ostafrikanischen Schutzgebiete haben sich daher in den letzten Jahren wenn auch etwas gebessert, doch im allgemeinen so wenig verändert, dass das von dem Komitee gefällte Urtheil über den für die Centralbahn zu erwartenden Verkehr auch jetzt noch und ausgenommen den Fall, dass sich die südlich vom Viktoria-Nyansa vorgefundenen Goldadern als abbauwürdig erweisen, noch für längere Zeit hinaus als zutreffend angesehen werden kann. Bei dieser Sachlage wird aber nicht nur auf die Rentabilität des zum Bahnbau erforderlichen Kapitals von 72000000 ℳ. verzichtet werden müssen, sondern man wird auch nur auf die Aufbringung eines Theiles der hohen Unterhaltungs- und Betriebskosten rechnen dürfen.

A n m e r k u n g. Nach einem, in der „Deutschen Kolonialzeitung“ vom 8. d. Mts. enthaltenen, Bericht des Oberleutnant Fonck „Die Station Mpapua während der Jahre 1894/95“ ist diese Station nächst Tabora die wichtigste der grossen Karawanenstrasse von Dar-es-Salaam nach den Seen, im letzten Jahre von 27000 Menschen in der Richtung nach der Küste, und in umgekehrter Richtung von 23000 Menschen passirt worden. Da auf dieser grossen Karawanenstrasse demnächst auch die Centralbahn geführt werden soll, so sind die vorstehenden Zahlen auch für den auf der Eisenbahn zunächst zu erwartenden Verkehr maassgebend, sofern nicht etwa durch Aufschliessung von Gold- oder anderen Minen die Verhältnisse sich vollständig ändern. Bei der günstigsten Annahme, dass alle 27000 Personen, welche während eines Jahres Mpapua passirt haben, Träger mit Lasten von dem Höchstgewichte von 30 kg gewesen sind, würde somit der von der Eisenbahn während eines Jahres in der Hauptverkehrsrichtung zu erwartende Güterverkehr 810000 kg betragen. Bei der ferneren Annahme, dass auf der Centralbahn die Züge nur an den Wochentagen verkehren und während der Regenperiode zeitweise eingestellt werden müssen, somit nur etwa 270 Betriebstage vorhanden sind, an denen ein Zug in jeder Richtung abgelassen wird, würde von jedem Zuge eine Fracht von 3 t zu befördern sein.

Diese Zahlen dürften die Angaben des Komitees der deutsch-ostafrikanischen Centralbahn vollauf bestätigen.

Berathung des Eisenbahnetats im württembergischen Landtage.

(Fortsetzung und Schluss aus Nr. 44.)

Der Abg. Sachs (deutsche Partei) drückte seine lebhafte Befriedigung über die Mittheilungen des Ministerpräsidenten aus und bezeichnete eine Vereinbarung in der Personentariffrage unter den süddeutschen Verwaltungen als einen ganz erheblichen Fortschritt. Der zunächst entstehende Einnahmeausfall werde sicher durch die Zunahme des Verkehres bald wieder gedeckt werden. Was die in Verbindung mit der Tarifherabsetzung geplanten Vereinfachungen betreffe, so könne man die Rückfahrkarten wohl entbehren, es werde bei den in Aussicht genommenen Taxen für die III. Klasse sogar noch eine Ermässigung unter den Preis der Rückfahrkarten eintreten. Auch den Wegfall der Landeskarten würde er mit Freuden begrüssen, denn diese Karten kommen nur einer beschränkten Anzahl von Personen zu gute, und haben zum Theil sogar zu Klagen über Benachtheiligung der angesessenen Gewerbetreibenden Anlass gegeben. Nicht nach seinem Wunsch wäre die Beibehaltung der Zuschläge zu den Schnellzügen, doch sei das kein so wichtiger Punkt, dass er die Freude an dem Gehörten beeinträchtigen könnte.

Abg. K. Haussmann (d. Volkspartei) sprach sich ebenfalls in anerkennender Weise über die angekündigte Tarifreform aus. Erfreulich sei, dass der Gedanke eines Zusammenschlusses der süddeutschen Verwaltungen Gestalt angenommen habe und das Erfreulichste, dass auch die Reichslande sich angeschlossen haben, nicht minder dankenswerth, dass auch das Reichseisenbahnamt sich betheiligt habe. Das werde die erwünschte Folge haben, dass diese natürlichen Bestrebungen der süddeutschen Verwaltungen nicht unter dem Odium einer Absonderung erscheinen können. Den Wegfall seitheriger Vergünstigungen vermöge er nicht durchweg für zweckmässig zu halten, namentlich wären die Landeskarten der Erhaltung werth, sie seien eine der populärsten Einrichtungen geworden. Die Zuschläge für Schnellzüge sollten, wenn irgend möglich, in Wegfall kommen, gerade das wäre für die kleinen Leute sehr werthvoll. Im allgemeinen habe man den Eindruck bekommen, dass die Verwaltung auf dem Standpunkt der Reform mit Ueberzeugung stehe und ihn mit Energie und Entschiedenheit verfolge. Die Verwaltung dürfe sich mit der Volksvertretung einig wissen, wenn sie auf dieser Bahn vorwärts schreite.

Der Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht bemerkte, dass für die Aufhebung des Schnellzugzuschlages keine der betheiligten Verwaltungen zu gewinnen wäre, es legen die Verwaltungen vielmehr auf die Erhaltung eines Schnellzugzuschlages Gewicht, doch könne er beifügen, dass die Reform eine Ermässigung des Zuschlages für die III. Wagenklasse bringen werde.

Der Vorredner habe bemerkt, es wäre zu wünschen, dass, wenn auch diese Reform der allgemeinen Normaltarife zustande käme, doch Württemberg nicht gehindert wäre, mit weiteren Ermässigungen vorzugehen. Das könne er bestätigen und habe es schon bestätigt bezüglich der Tariffestsetzung für den Nahverkehr. Aber im übrigen gehe die Meinung der Verwaltungen dahin, es solle dem Ueberwuchern von ermässigten Ausnahmetarifen dadurch ein Ende gemacht werden, dass richtige und mässige allgemeine Normaltarife eingeführt und eingehalten werden, und auch er würde es beklagen, wenn nach Einführung neuer allgemeiner Tarife fortwährend weitergedrängt würde und man zu dem alten Zustand zurückkäme, dass man beinahe keine Normaltaxen mehr habe vor lauter Ausnahmebestimmungen. Die wollen wir gerade in dem Uebermaass, wie es jetzt stattfindet, nicht fortdauern lassen, und darauf legen die Verwaltungen einen ganz besonderen Werth, vor allem die preussische Verwaltung, bei der die Rücksicht auf die Verbilligung der Rücksicht auf die Vereinfachung nachsteht.

Der Vorredner habe gelegentlich auch gesagt, die Volkspartei werde sich nicht dazu hergeben, die Kleinen als „Vorspann" zu nehmen für Besoldungserhöhungen der höheren Beamten. Er wisse nicht, wem diese Verwahrung gegolten habe. Wenn sie der Regierung, deren Stellungnahme er vor einiger Zeit hier kundgegeben habe, gegolten hätte, so müsste er sich sehr dagegen verwahren. Die Regierung wolle nicht die Kleinen als Vorspann benutzen, um zu Besoldungsaufbesserungen für die Höheren zu gelangen. Er habe damals ausdrücklich gesagt, die nächste Vorlage, die beim nächsten Etat zu erwarten ist, werde vorzugsweise Besoldungsaufbesserungen für die Kleinen dienen, wobei er allerdings prinzipiell die Regierung dagegen verwahrte, dass die höheren und die mittleren Beamten ausgeschlossen sein sollen von jeder weiteren Verbesserung ihrer Lage. Es bleibe der Volkspartei natürlich vollständig freigestellt, gegenüber Vorschlägen zu Gunsten der mittleren und höheren Beamten sich nach ihrem Gutdünken zu verhalten, aber davon soll die Rede nicht sein, dass wir die Kleinen nur als Vorspann benutzen wollen, um den Grossen zu helfen. Wir haben wirkliches Mitgefühl für die Kleinen und werden für die Kleinen so viel thun als die Volkspartei. (Lebhafter Beifall.)

Abg. Henning (d. Volkspartei) bemerkte, er lasse gern die Rückfahrkarten wegfallen, wenn man einen ermässigten Tarif bekomme, auch die Landeskarten und Fahrscheinhefte, die ja sehr viel Bequemlichkeit haben, wirken ungleich. Dass die Zuschläge für die Schnellzüge bleiben sollen, werde man unlieb vernehmen.

Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht theilte sodann mit, dass eine neue Ausgabe der Freifahrtbestimmungen vorbereitet sei und sofort nach Erledigung des Etats ausgegeben werde, und dass in dieser neuen Ausgabe ein wesentliches Entgegenkommen sich offenbaren werde in der Absicht auf die verschiedenen Wünsche nach Ausdehnung der Freifahrtvergünstigungen. Er bemerke übrigens, dass man in früherer Zeit in diesem Hause geklagt habe darüber, dass zu viele Freikarten ausgegeben werden; jetzt verhalte es sich anders, möglicherweise könne auch wieder eine Reaktion eintreten in dieser Beziehung. Uebertreiben dürfe man das Freifahrtwesen auch nicht.

Präsident von Balz erwidert bezüglich des Tarifes für die I. Klasse, dass wir uns den Verhältnissen in anderen Staaten einigermaassen anpassen müssen. Es komme dazu, dass die Beseitigung der Rückfahrkarten vorgesehen sei; dadurch würde eine Erhöhung des Preises der I. Klasse um 25 % eintreten, was einen zu grossen Unterschied gegen bisher ergeben würde. Jedenfalls sei das keine Sache, an der man die Verhandlungen scheitern lassen könnte. — Der Abg. Henning habe wieder seinem warmen Interesse für die Techniker Ausdruck gegeben. Auch die Verwaltung habe alles Wohlwollen für die Techniker. Alle Wünsche seien allerdings noch nicht erfüllt, aber jeder Etat bringe Verbesserungen. Die Verwaltung, die die meisten Techniker habe, sei von der Werthschätzung der Techniker vollkommen durchdrungen und habe auch das Bestreben seit einer Reihe von Jahren bewiesen, eine Besserstellung derselben herbeizuführen. — Um die Bahnsteigsperre handele es sich nicht bei den Verhandlungen mit den anderen Staaten; das sei eine interne Angelegenheit jeder Verwaltung. Wie bekannt, habe man in Stuttgart die Sperre aus lokalen Rücksichten eingeführt, weil man das Publikum im Interesse des Betriebes vom Bahnsteige fern halten müsse. Jetzt liege aus ähnlichen Gründen ein gleicher Antrag aus Ulm vor.

Abg. von Gess (deutsche Partei) bemerkt, was die Tarife betreffe, so sei die Verbilligung zwar populär, aber es sei eine Schranke im Staatsinteresse geboten. Bedauerlich wäre eine aus einem Einnahmeausfalle bei den Bahnen zu befürchtende Steigerung der Steuern. Das würde den Wünschen des Landes gar nicht entsprechen. Uebrigens habe man jetzt keine Veranlassung, tiefer in die Materie einzudringen, ehe greifbare Bestimmungen als Ergebniss der Verhandlungen vorliegen. Die verschiedene Tarifirung der Haupt- und Nebenbahnen billige er auch nicht. Was die Lage der niederen Eisenbahnbediensteten betreffe, so theile er die Ansicht des Abg. Sachs, dass es nothwendig sei, ihre Lage zu verbessern. Aber eine Nothlage sei auch in vielen Fällen bei den mittleren Beamten vorhanden und deshalb müsse er dem Abg. Haussmann widersprechen, wenn derselbe sich gegen die Besserstellung der Beamten in der Weise ausspreche, als wäre jede Aufbesserung, ausgenommen die der Niederbediensteten, vom Uebel. Regierung und Stände habe diese Verhältnisse alle gleichmässig zu beurtheilen und dabei zu erwägen, welche Thätigkeit die Beamten zum Wohle des Staates zu entwickeln haben und wie dringend nothwendig die Erhaltung eines tüchtigen Beamtenstandes überhaupt ist. Leute mit grossem Einkommen können sich freilich häufig nicht in die Lage der mittleren Beamten hineindenken. Sie würden sich für Honorare bedanken, mit denen diese Beamten sich begnügen müssen.

Der Präsident des Staatsministeriums Dr. Freiherr von Mittnacht entgegnete hierauf: M. H., der Herr Vorredner hat gesagt, das Haus habe keinen Anlass, in diese Tariffragen näher einzugehen; dazu sei es erst veranlasst, wenn die Regierung bestimmte greifbare Vorschläge mache, und solche seien auch zugesichert worden. Ja, m. H., meine Ausführungen sind sehr in das Detail eingegangen, und ich wüsste nicht, dass gesagt werden könnte, sie seien nicht bestimmt und nicht greifbar genug. Auch kann davon nicht die Rede sein, dass eine allgemeine Verpflichtung bestünde, vor jeder Einführung von

Tarifänderungen die Stände zu hören. Gelegenheit gibt man ihnen, wenn es irgend möglich ist; eine rechtliche Verpflichtung dazu besteht aber nicht. Wir stehen jetzt in Verhandlungen und können in die Lage kommen, uns rasch bestimmt aussprechen zu müssen, ob wir einer Vereinbarung beitreten oder nicht. Ich habe dem hohen Hause im Detail gesagt, welches die Stellung der Regierung ist. Ich kann aber nicht die Verpflichtung übernehmen, vorher noch einmal mit Vorschlägen an die Stände zu gehen, bevor wir uns bei solchen Konferenzen entscheiden. Ich muss deshalb erklären: jetzt ist die Zeit, zu dieser Tariffrage Stellung zu nehmen, wenn Sie überhaupt mitwirken wollen. Sie müssen das natürlich nicht heute thun; Sie können es in Wochen wahrscheinlich noch thun; aber erwarten, dass die Regierung den Ständen das Abkommen, das etwa mit anderen Verwaltungen getroffen wird, vorher noch vorlegt und sie um ihre Zustimmung bittet, das würde voraussetzen, dass etwas bestünde, was nicht besteht, nämlich die gesetzliche Festsetzung der Tarife.

Auf die Bemerkung des Abg. von Gess, die Kammer könne doch nicht heute schon Stellung nehmen zu den einzelnen Fragen der Tarifreform und er habe angenommen, dass später, wenn einmal die Verhandlungen zu einem Resultat geführt haben, die württembergische Regierung den Ständen wieder Mittheilung machen werde und dass den Ständen, wenn sie nicht in die gehörige Situation versetzt werden ihre Ansicht geltend zu machen, immer noch übrig bleibe, auf die Forderung zurückzukommen, dass für die Tariffragen eine gesetzgeberische Regelung nothwendig sei, erwidert der Ministerpräsident Freiherr von Mittnacht u. a.: Der Vorredner hat erklärt, dass es diesem Hause vorbehalten bleibe, auf die Forderung gesetzlicher Festsetzung der Tarife zurückzukommen. Das versteht sich ganz von selbst. Möge der Herr Abgeordnete von Esslingen (von Gess) nur darauf zurückkommen! Es ist ihm vielleicht nicht entgangen, dass das andere Haus nicht einmal der abgeschwächten Resolution zugestimmt hat, eine Erweiterung der ständischen Mitwirkung herbeizuführen. Das andere Haus wird nie der Forderung zustimmmen, die Tarife gesetzlich festzustellen, die Regierung wird es auch nicht thun.

Noch von mehreren Abgeordneten aller Parteien wurde die in Aussicht genommene Tarifreform freudig begrüsst. Der Abg. Rembold (Centrum) meinte, seine Fraktion sei zu der Anschauung gelangt, dass der Plan der Regierung das Richtige getroffen habe. Die Beibehaltung der Schnellzugzuschläge werde sich nicht umgehen lassen, der Ausfall wäre zu gross. Die Beseitigung der Rückfahrkarten usw. werde gleichfalls zu billigen sein, die Landeskarten speziell kämen nur den Reisenden und Touristen zu gute, und der Abg. Nussbaumer (Centrum) bemerkte, es habe sich kein einziger Redner gegen einen wesentlichen Punkt der Mittheilungen der Regierung ausgesprochen, auch nicht gegen den Wegfall seitheriger Vergünstigungen, denn dieselben werden durch die Vortheile der Neuregelung aufgewogen. Daher könne auch die Rückfahrkarte wegfallen, denn man werde nach dem neuen Tarif immer noch billiger reisen, dazu erhalte der Reisende, der seither vielfach ein Sklave der Rückfahrkarte gewesen sei, grössere Bewegungsfreiheit. Der Verzicht auf die Landeskarten und die Fahrscheinhefte könne uns auch nicht schwer werden; das Gross der Bevölkerung habe von diesen Vergünstigungen nichts, ja es habe kaum Kenntniss davon gehabt. Wenn aber nach Durchführung der Reform wieder neue Wünsche um weitere Ermässigung kommen, dann möchte er der Verwaltung zurufen: „Landgraf werde hart!“

Am Schluss der Generaldebatte sagte der Ministerpräsident Freiherr von Mittnacht u. a. noch folgendes:

M. H., über die geschäftliche Behandlung, welche dieses hohe Haus dem Gegenstand zu theil werden lassen will, mich auszusprechen, bin ich nicht berufen, aber ich darf meine besondere Zustimmung aussprechen zu demjenigen, was der Herr Berichterstatter über die Aufgabe der Kommission gesagt hat, indem er ausführte, es werde nicht die Aufgabe der Kommission sein, gewissermaassen einen Gesetzentwurf auszuarbeiten und auf alle Einzelheiten des Tarifwesens einzugehen. Auch ich möchte anheimgeben, sich auf die Hauptfragen zu beschränken. Die Hauptfrage, m. H., und sie ist ganz bestimmt und greifbar von mir gestellt, ist, ob ein verbilligter, in Uebereinstimmung mit anderen deutschen Verwaltungen festzustellender Tarif mit den Grundtaxen 6, 4, 2,5 oder 2,3 ₰ die Billigung dieses hohen Hauses hat. Es ist hier schon eine Reihe von Punkten gelegentlich zur Sprache gekommen, die man doch als entschiedene Nebenpunkte wird bezeichnen dürfen, Bahnsteigsperre und dergl., Dinge, welche die verhandelnden Verwaltungen selbst durchaus nicht zum Gegenstand einer Verschiebung machen wollen. Bezüglich solcher Nebenfragen dürften Sie, m. H., wirklich das Weitere der Regierung überlassen. Es ist seinerzeit, als von der gesetzlichen Festsetzung der Tarife die Rede war, von allen Seiten anerkannt worden, im Tarifwesen müsse der Regierung immer eine gewisse Bewegungsfreiheit gelassen werden und zwar eine nicht unbeträchtliche. An diesem Standpunkt sollte festgehalten, es sollte darauf verzichtet werden, minder wichtige Einzelheiten in Mitte dieses hohen Hauses zu berathen und darüber zu beschliessen. Zu der Hauptfrage, m. H., können Sie sich ja verhalten, wie Sie wollen, Sie können Ihre Zustimmung aussprechen, Sie können Ihre Nichtübereinstimmung kundgeben, Sie können sich auch gar nicht aussprechen. Im letzteren Falle würden Sie der Regierung anheimgeben, auf ihre Verantwortung zu handeln; selbstverständlich hätte die Regierung ihr Handeln seinerzeit vor Ihnen zu rechtfertigen. Die Eisenbahnverwaltung — und, m. H., gegenwärtig handelt es sich nur um Verhandlungen der Eisenbahnverwaltungen, noch nicht um solche der Regierungen, deswegen hat auch das Staatsministerium noch keine Stellung zu der Frage genommen — die württembergische Eisenbahnverwaltung kann in die Lage kommen und wird voraussichtlich in die Lage kommen, demnächst über die von mir angeführte Hauptfrage bindende Erklärungen, für die Eisenbahnverwaltung bindende Erklärungen abzugeben. Sie sind nun durch meine Eröffnungen in die Lage versetzt, wenn Sie wollen, vorher noch Ihre Ansicht feststellen zu können und sie der Regierung mitzutheilen. Weitere Vorlagen und Eröffnungen aber habe ich nicht zu machen.

Der Herr Vorredner sprach von status controversiae und davon, dass Mittheilungen über die Haltung der anderen Verwaltungen ja doch auch von Interesse wären, man würde ja Gefahr laufen, dass die württembergische Verwaltung sich einer Vereinbarung anschliesse, die dem Hause nicht erwünscht wäre. Dieser Gefahr, m. H., wollte ich ja eben vorbeugen; wenn das hohe Haus erklärt, es sei nicht einverstanden mit der Verbilligung der Tarife, wie ich sie dargelegt habe, dann wird sich die Eisenbahnverwaltung hüten, einer Vereinbarung zuzustimmen, welche dem hohen Hause nicht genehm wäre. Eben deswegen sind Sie in die Lage gesetzt, Ihre Ansicht rechtzeitig auszusprechen. Warum ich über die Haltung der anderen Verwaltungen mich nicht aussprechen zu dürfen glaube, das habe ich in meinem Vortrag angeführt: es wurde von Anfang an diesen Verhandlungen ein streng vertraulicher Charakter gewahrt und dies hindert mich, über das Verhalten anderer Verwaltungen Mittheilungen zu machen.

Der Herr Abg. von Esslingen scheint mir durch den Millionenausfall doch einigermaassen beunruhigt worden zu sein, und so erkläre ich mir, dass er darauf hinwies, es sei eine schöne Sache um Verbilligungen, aber sie habe doch auch ihre recht bedenklichen Seiten. In dieser Beziehung muss ich mir aber erlauben, das hohe Haus daran zu erinnern, was schon im Jahre 1895 über die Frage der Tarifverbilligung hier verhandelt wurde. Damals ist ein Widerspruch gegen diese Verbilligung von keiner Seite erfolgt, und es hat schliesslich das hohe Haus beschlossen, in der Antwortadresse zu sagen, die Kammer werde alle Bestrebungen der Regierung nach Verbilligung der Personen- und der Gütertarife bereitwilligst unterstützen.

Nun, m. H., durfte ich doch davon ausgehen, dass das, was ich gestern mitgetheilt habe, von dem hohen Hause als ein Entgegenkommen der Regierung der Erklärung von 1895 gegenüber werde aufgefasst werden, und ich füge noch bei, was den Millionenausfall betrifft, ich habe damals im Jahre 1895 bemerkt, dass schon im Jahre 1891 ein Reformplan vorgelegen habe, dem sich anzuschliessen die württembergische Eisenbahnverwaltung bereit gewesen sei, obwohl er einen Ausfall von 2 750 000 ℳ jährlich zur Folge gehabt hätte, und damals hat das hohe Haus diese Eröffnung äusserst gleichmüthig aufgenommen, so dass ich berechtigt war, zu glauben, das hohe Haus werde selbst davon ausgehen, dass man erhebliche Verbilligungen nun einmal nicht haben kann ohne erhebliche Einnahmeausfälle. Aber das gebe ich zu: der Schritt schliesst eine gewisse Verantwortung in sich; wir riskiren, dass wenn schlechte Zeiten eintreten, ein gewisser Druck auf unserem Eisenbahnetat liegt, und wer der Meinung ist, dass diese bedenkliche Seite überwiegt, der wäre allerdings berufen, jetzt zu warnen, soweit vorzugehen, sonst würde ja das eintreten, was jetzt noch unterlassen werden könnte. Ich bin übrigens der Ueberzeugung, dass der weitere Verlauf der Sache ein gegenseitig befriedigender sein wird und dass ich die Beruhigung erhalte, dass das Vorgehen der Regierung im wesentlichen die Billigung der Volksvertretung finden wird. (Lebhafter Beifall.)

Ein von dem Abg. Schnaidt (deutsche Volkspartei) eingebrachter Antrag, die Mittheilungen der königlichen Regierung über die Verbilligung der Personentarife an die Finanzkommission zur Berichterstattung zu verweisen, wurde mit grosser Mehrheit angenommen.

Im übrigen wurde der Eisenbahnetat wie auch der Etat der württembergischen Bodenseedampfschifffahrt ohne erhebliche Debatten erledigt. Sämmtliche Anträge der Regierung wurden genehmigt.

Nachrichten.

Deutschland.

— In der Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses am 15. d. Mts. hat der Reichskanzler und Ministerpräsident Fürst zu Hohenlohe zur **Mittellandkanalfrage** der „Nordd. Allg. Ztg." zufolge nachstehende Erklärung abgegeben:

Meine Herren! Ihre Kommission hat in ihrer Sitzung vom 17. v. Mts. die entscheidenden Theile des uns heute wieder vorliegenden Gesetzentwurfes abgelehnt. Die Gründe für und gegen den Mittellandkanal sind sowohl bei der ersten Berathung im Plenum, wie in der Kommission eingehend erörtert worden, und die Herren haben ausgiebige Gelegenheit gehabt, sich ihre Meinung zu bilden. Wenn ich dessen ungeachtet das Wort ergreife, um Ihnen die Vorlage zu empfehlen, so thue ich es, weil ich geglaubt habe, bei der ersten Lesung den betheiligten Herren Ressortministern das Wort überlassen zu sollen, und mich nun verpflichtet fühle, in dieser hochwichtigen Frage ebenfalls Stellung zu nehmen. Wenn ich die Gründe prüfe, welche gegen den Kanal geltend gemacht worden sind, so finde ich zunächst die Befürchtung vor der Schaffung neuer Einbruchsstellen für die auswärtige Konkurrenz und dann die Besorgnisse, dass unsere Staatsfinanzen sowohl durch die zum Bau erforderlichen Geldmittel als auch durch den Ausfall in den Einnahmen der Eisenbahnen gefährdet werden könnten. Was die Befürchtung vor den Einbruchsstellen für die fremde Konkurrenz betrifft, so will es mir scheinen, als hätten wir deren schon so viele, dass eine mehr oder weniger nicht von durchschlagender Bedeutung ist. Ueberdies kann dieser Einwand für den Osten der Monarchie überhaupt nicht in Betracht kommen. Ueberhaupt lehrt die Erfahrung, dass sich die Aussichten des Verkehres schwer berechnen lassen. Die genauesten Berechnungen erweisen sich, wenn das Verkehrsmittel in Thätigkeit ist, in überraschender Weise unzutreffend. Welches Kopfschütteln hat z. B. die Bahn längs des Rheins und dann gar die zweite am rechten Rheinufer hervorgerufen und, wie hat sich da der Verkehr auf den zwei Bahnen und dem Rhein in unerwarteter Weise entwickelt. Die geäusserten Besorgnisse vor neuen Einbruchsstellen erinnern mich an die Zeit des Beginnes unserer Bahnen. Jeder damals projektirten Bahn wurde der Ruin vorausgesagt. Nachtheile wurden vorausgesehen, die sich in keiner Weise verwirklicht haben. Ja, die abenteuerlichsten Besorgnisse wurden laut. In der Frage der Verkehrsentwickelung lassen sich, wie gesagt, keine sicheren Berechnungen anstellen. Ich glaube, dass der Nutzen, den unsere östlichen Provinzen vom Kanal ziehen werden, nicht zu unterschätzen ist. Wenn z. B. jetzt die Grubenhölzer von den östlichen Provinzen auf dem Seewege nach Rotterdam und von da aus nach dem Ruhrgebiet gebracht werden, so ist doch anzunehmen, dass es Produkte genug gibt, für die der bequemere und billigere Weg des Kanals zum Transport von Osten nach Westen gewählt werden kann. Dass die Bedeutung des Mittellandkanals für den Binnenverkehr selbst von schlesischer Seite nicht mehr abfällig, sondern eher sehr zustimmend beurtheilt worden ist, geht aus einem Vortrage hervor, den der langjährige Vorsitzende der Breslauer Handelskammer wie des schlesischen Provinzialvereins für Fluss- und Kanalschifffahrt Kommerzienrath Schoeller im Oktober 1891 gehalten hat. Er sagte unter anderem: „Es muss hervorgehoben werden, dass durch den Rhein-Elbekanal zur Verbindung der leistungsfähigen Ströme für den Binnenverkehr etwas geschaffen werden kann, wie kein zweites Land der Welt etwas ähnliches aufzuweisen vermag. Da Preussen seine Hauptausdehnung von Westen nach Osten hat, so ist erklärlich, dass, mit alleiniger Ausnahme der Oder, die nichtpreussischen Ströme bei ihrem verhältnissmässig kurzen Lauf durch Preussen fast ebenso viel dem Auslande wie dem Inlande dienen, während die Querverbindung der grossen Ströme von der Weichsel bis zum Rhein dem Binnenverkehr in hervorragender Weise zu gute kommen würde. Das preussische Herrenhaus hat das Verdienst, bei den wiederholten Verhandlungen über den Dortmund-Emskanal die Herstellung des Mittellandkanals unentwegt im Auge behalten zu haben." Ferner sagt Schoeller: „Jedes Jahr, welches den Bau des Mittellandkanals hinausschiebt, ist ein Versäumniss in der weiteren Erstarkung Preussens."

Da die Hauptgegnerschaft gegen den Mittellandkanal von Schlesien kommt, so ist diese schlesische Stimme nicht ohne Bedeutung, und es ist zu hoffen, dass die Opposition dieser Provinz einer ruhigen Auffassung weichen werde. Man hat im Laufe der Berathungen die Besorgniss geäussert, dass der aus dem Bau des Mittellandkanals folgende Aufschwung der Industrie in den westlichen Landestheilen noch mehr Arbeiter aus dem Osten nach dem Westen ziehen und dadurch der Landwirthschaft weitere Nachtheile zufügen werde. Auch fürchtet man, dass die Agglomeration grosser Arbeitermassen im Westen — im Ruhrgebiete — Gefahren mit sich bringt. Ich kann diesen Befürchtungen die Berechtigung nicht absprechen. Aber ich bestreite, dass diese Gefahren durch den Kanal vermehrt werden. Wir erleben seit den letzten 20 Jahren einen ungewöhnlichen Aufschwung der Industrie, welcher unseren Staat aus einem überwiegenden Agrikulturstaat allmählich zu einem gemischten landwirthschaftlich-industriellen Staat übergeführt hat mit allen seinen Folgerungen und Konsequenzen. Landwirthschaft und Industrie sind gegenseitig auf einander angewiesen. Beide Gewerbe wissen, dass sie einander bedürfen.

Ich bin der festen Ueberzeugung, dass der geforderte Kanal, wie jede Hebung der Verkehrsmittel nicht nur der Industrie, sondern auch der Landwirthschaft zum Nutzen gereichen wird. Aber selbst wenn Sie nur annehmen, dass er dem landwirthschaftlichen Gewerbe nicht schaden wird, müsste eine Verständigung, meine ich, auch auf dieser Basis möglich sein. Die Staatsregierung hat wiederholt bewiesen, dass sie gewillt ist, der Landwirthschaft, soweit es in ihren Kräften steht, zu helfen, und sie hat zu dem Behuf die Aufwendung bedeutender Staatsmittel nicht gescheut. Wir hätten Ihnen daher selbstverständlich auch die gegenwärtige Vorlage nicht unterbreitet, wenn wir nicht voraussähen, dass auch die Landwirthschaft neben der Industrie in der Lage sein wird, Vortheile aus der neuen Verbindung des Ostens mit dem Westen zu ziehen. Es fragt sich nun, soll diese verbesserte Verbindung ausschliesslich durch den Bau von Schienenwegen herbeigeführt werden, oder soll das Kanalsystem vervollständigt werden? Ich glaube, wir können und müssen das Eine thun und das Andere nicht lassen. Auch wenn der Mittellandkanal gebaut wird, wird in der Arbeit an weiterer Hebung der Leistungsfähigkeit unserer Eisenbahnen nicht inne gehalten werden dürfen. Wir haben aber durch den Bau des Kanals die Möglichkeit, an den Ausbau der Eisenbahnen und die Beschaffung des Eisenbahnmaterials mit mehr Ruhe heranzugehen.

Was die finanzielle Seite der Frage betrifft, so hat in der That die bedeutende Summe, die der Bau eines Kanals in Anspruch nehmen wird, im ersten Augenblick etwas Erschreckendes. Bei näherer Prüfung und insbesondere, wenn man in Betracht zieht, dass die Provinzen ungefähr die Hälfte von dem leisten, was der Staat leistet, verlieren sich aber die Bedenken. Und wenn der Herr Finanzminister, dem man Verschwendungssucht nicht vorwerfen und grosse Vorsicht nicht absprechen kann, erklärt, die Kosten seien nicht so exorbitante, dass sie eine Ablehnung motiviren könnten, so glaube ich, können wir uns in dieser Beziehung beruhigen. Zum Schluss fasse ich das Gesagte in einer Erklärung zusammen, welche ich im Namen der Staatsregierung abgebe:

> **„Die Staatsregierung steht nach wie vor auf dem Standpunkte, dass die Herstellung eines die Flussläufe des Landes verbindenden Kanals vom Rhein bis zur Elbe mit den sich anschliessenden Seitenverbindungen dringend geboten ist. Der Rhein-Elbekanal ist eine nothwendige Ergänzung der Verkehrsstrassen der Monarchie; er ist ein allen Wirthschaftszweigen Segen bringendes, die allgemeine Wohlfahrt hebendes Kulturwerk, und er erhöht die Wehrfähigkeit des gesammten deutschen Vaterlandes. Bei dem gewaltigen Zunehmen des Verkehres in den rheinisch-westfälischen Industriegebieten gewährt der Kanal den Eisenbahnbetrieben die wirksamste Entlastung. In dieser Auffassung ist die Staatsregierung durch die Verhandlungen der Kommission des hohen Hauses wesentlich bestärkt worden. Die Staatsregierung verkennt nicht, dass die Ausführung dieses Werkes in den Produktions- und Konsumtionsbedingungen Verschiebungen hervorrufen wird, welche mit nachtheiligen Folgen für einzelne Landestheile verknüpft sein können. Wir behalten uns vor, auf diese Frage im Laufe der Debatte zurückzukommen. Indessen trägt die Staatsregierung kein Bedenken, schon jetzt im allgemeinen zu erklären, dass sie nach Kräften bemüht sein wird, zweckdienliche, vorbeugende Maassnahmen zur Verhütung dieser Nachtheile rechtzeitig in die Wege zu leiten und auch demnächst in den Fällen, wo dies nothwendig erscheinen wird, auf dem Gebiete der Eisenbahntarife wesentliche Störungen in den Absatzverhältnissen auszugleichen. Die Durchführung der beabsichtigten grossen Landesmelioration wird auch dadurch wesentlich gerechtfertigt und erleichtert, dass die zunächst betheiligten Provinzen und andere kommunale Verbände dieselbe in ausgiebigster Weise und in zweckmässiger Form unterstützen. Die Staatsregierung gibt der sicheren Erwartung Ausdruck, dass der Landtag der Monarchie seine Genehmigung einem Unternehmen nicht versagen wird, dessen Ausführung von beiden Häusern des Landtages der Staatsregierung im Gesetz vom 9. Juli 1886 zur Pflicht gemacht und von ihr als eine der wichtigsten ihr obliegenden wirthschaftlichen und politischen Aufgaben**

betrachtet wird. Die Staatsregierung muss aber entscheidenden Werth darauf legen, dass die Vorlage noch in dieser Tagung des Landtages zur Erledigung kommt." (Beifall.)

Der Abg. Freiherr v. Heereman (C.) verlas hierauf eine Erklärung des Inhaltes, dass seine politischen Freunde zur Zeit nicht in der Lage seien, gegenüber den neuen Anführungen der Regierung zur Vorlage Stellung zu nehmen, da die Regierung in der Kommission die Kompensationen grundsätzlich abgelehnt, neuerdings aber zu erkennen gegeben habe, dass sie bereit sei, solche Kompensationen eintreten zu lassen. Was das Lippegebiet angehe, so sei noch nicht zu übersehen, ob die Garantien, die bewilligt worden seien, auch ausreichen. Auch der Einfluss der wirthschaftlichen Verhältnisse sei nicht klar zu übersehen. Zur Klärung und Entscheidung aller dieser Fragen werde es noch sorgfältiger Prüfung bedürfen, weshalb seine Partei die Zurückverweisung an die Kommission erbitte. Im Falle der Ablehnung dieses Antrages würde das Centrum in dieser Sache keine Entscheidung treffen, sondern sich der Abstimmung enthalten.

Nach kurzer Berathung, an der sich die Abgg. Stengel, Graf zu Limburg-Stirum und Dr. Sattler betheiligten, hat das Haus auf Antrag des Vorsitzenden der Centrumsfraktion, des Abg. Freiherrn v. Heereman, die Zurückverweisung der Vorlage an die Kommission mit 240 gegen 160 Stimmen beschlossen, um die „Kompensationsfrage" einer weiteren Erörterung zu unterziehen.

— **Der Verein deutscher Spediteure und der Stückgutstaffeltarif.** Wir haben bereits in Nr. 43 S. 760 d. Ztg. erwähnt, dass der vorgenannte Verein in seiner 20. Generalversammlung u. a. auch den Stückgutstaffeltarif einer Erörterung unterzogen und seine Ansicht über dessen Wirkungen in einer Resolution niedergelegt hat, die auch wir nicht unwidersprochen gelassen haben.

Die „Nordd. Allg. Ztg." äussert sich nun in dieser Angelegenheit wie folgt:

„Der Verein deutscher Spediteure hat in seiner 20. Generalversammlung zu Mainz am 5. d. Mts. die Wirkungen des neuen Staffeltarifes für Stückgut einer Erörterung unterzogen und in einer Resolution, in der die erhebliche Schädigung der Spediteure durch die Verminderung des Sammelverkehres und die Herabsetzung der Sammeltarife beklagt wird, u. a. behauptet, dass gegenüber dieser Schädigung für das Publikum die beabsichtigte Verbilligung der Frachten nicht eingetreten sei. Es wäre von Interesse gewesen, wenn die Versammlung sich auch darüber ausgesprochen hätte, wem denn eigentlich der Unterschied zwischen den früheren und den gegenwärtigen Stückgutfrachten der Eisenbahn und der Spediteure zugeflossen ist. Zweifellos ist die Ermässigung der Eisenbahnfrachten, wenn von der eintretenden Verkehrssteigerung abgesehen wird, für die Eisenbahnverwaltung mit grossen Einnahmeausfällen verknüpft, und andererseits ist zutreffend, dass die Sammelspediteure ihre Tarife vielfach, zum Theil ganz erheblich herabgesetzt haben. So z. B. ist nach dem Tarife der Berliner Spediteure der Uebernahmesatz für 100 kg gewöhnliches Stückgut für den Versand von Berlin nach Bremerhaven von 3,65 auf 3,20 ℳ, nach Darmstadt von 5,20 auf 4,65 ℳ, nach Barmen von 4,80 auf 4,10 ℳ, nach Duisburg von 5,10 auf 4,40 ℳ, nach Mülhausen i/E. von 8,10 auf 6,50 ℳ zurückgegangen."

— **Beschäftigung von Arbeitern bei Eisenbahnbauten.** Die königliche Eisenbahndirektion Hannover berichtigt die in Nr. 43 S. 760 d. Ztg. unter obiger Ueberschrift enthaltene Notiz dahin, dass sie dem antragstellenden Landrath (nicht landwirthschaftlichen Verein) in Gronau lediglich mitgetheilt habe, hinsichtlich der Ausschliessung einheimischer Arbeiter sowie kontraktbrüchiger Arbeiter keine Zwangsmittel gegen die Bauunternehmer zu besitzen. Im übrigen solle auf die Beschäftigung fremder Arbeiter thunlichst hingewirkt werden. — Vor Annahme kontraktbrüchiger Arbeiter sind allgemein die Unternehmer schon früher gewarnt worden.

— **Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahn.** In dem Ende März abgeschlossenen Betriebsjahre 1898/99 wurden eingenommen 302 940 ℳ (im Vorjahre 310 464 ℳ); die Ausgaben betrugen 210 845 ℳ (208 208 ℳ), so dass ein Ueberschuss von 92 094 ℳ (102 256 ℳ) verbleibt. Dem Erneuerungsfonds werden 3 365 ℳ entnommen, dagegen dem Reservefonds A 2 572 ℳ zugeführt. Alsdann verbleibt ein Betriebsgewinn von 92 888 ℳ (98 830 ℳ) Diesem sind zur Verzinsung der 4 % Obligationen wieder 12 000 ℳ, zur Verzinsung vorübergehender Anleihen 5 814 ℳ entnommen. Auf die 1 100 000 ℳ Aktien Lit. A kommen wie im Vorjahre 4,5 % und auf die 1 000 000 ℳ Aktien Lit. B 1,4 % zur Auszahlung.

— Dem Geschäftsbericht der **Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn** für das Jahr 1898 zufolge betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 321 003 ℳ (289 284 ℳ im Vorjahre), aus dem Güterverkehre 1 308 318 (1 330 711) ℳ, aus Extraordinarien, einschliesslich des Staatszuschusses von 80 000 ℳ für Unterhaltung des zweiten Gleises, 588 398 ℳ, zusammen 2 217 719 Mark. Hierzu tritt der Vortrag aus dem Jahre 1897 von 51 123 ℳ, sodass sich zusammen 2 268 842 (2 222 454) ℳ ergaben. Die Betriebsausgaben beziffern sich, einschliesslich der zu Restausgaben reservirten Beträge, auf 972 206 (951 933) ℳ; es verbleibt sonach ein Ueberschuss von 1 296 636 ℳ. Von diesem Betriebsüberschuss sind zuvörderst verwendet: zu Rücklagen in den Erneuerungsfonds I 171 532 ℳ, in den Erneuerungsfonds II 25 000 ℳ, zur Dotirung des Reservefonds II 50 700 ℳ. Es verbleiben sodann noch 1 049 404 ℳ, welche wie folgt zu verwenden sind: zu einer Dividende von 5 (5) % an die Stammprioritätsaktien 642 000 ℳ, zu einer Dividende von 2,5 (2,25) % an die Stammaktien 321 000 ℳ, zu Tantiemen 19 260 ℳ, zur Eisenbahnsteuer 24 692 ℳ und als Vortrag auf neue Rechnung 42 451 ℳ. Von den Betriebseinnahmen haben die Betriebsausgaben 42,85 (42,83) % in Anspruch genommen. Der nach Abzug der Betriebsunkosten verbleibende Ueberschuss beträgt 1 296 635 ℳ, mithin gegen den Ueberschuss des Jahres 1897 in Höhe von 1 270 520 ℳ mehr 26 115 ℳ.

— **Grenzbahn Memel-Bajohren.** In dem neuen Jahresbericht des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Memel wird bedauert, dass die russische Regierung sich nicht bereit finden lässt, weitere Eisenbahnübergänge über die Grenzen zu gewähren, speziell den Anschluss der Grenzbahn Memel-Bajohren an die Libau-Romnyer Bahn ausführen zu lassen.

— Am 1. Juli d. J. wird die 22,30 km lange bayerische **Lokalbahn Markt Oberdorf-Lechbruck** mit den Stationen Rieder, Osterried, Stötten am Auerberg, Heggen, Steinbach im Allgäu, Fresslesreuthe, Rosshaupten, Sameister und Lechbruck für den Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben werden. Die Betriebsleitung erhält ihren Sitz in Lechbruck und wird dem Oberbahnamt Kempten unterstellt.

— Zur Frage einer **württembergisch-preussischen Eisenbahngemeinschaft** hat die Handelskammer in Stuttgart u. a. folgende Stellung eingenommen: Es wird wohl von keiner Seite bestritten, dass der Anschluss an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft bedeutende wirthschaftliche und finanzielle Vortheile böte. Diese Gemeinschaft jedoch hätte auch eine Aversseite. Und in der Abwägung dieser beiden Seiten wie namentlich der verschiedenartigen Interessen haben die Betheiligten noch viel zu wenig Klarheit gewonnen, als zur Lösung einer in wirthschaftlicher, finanzieller und politischer Beziehung so tief einschneidenden Frage erforderlich ist. Was den Durchgangsverkehr betrifft, so gilt für ihn im allgemeinen als Richtschnur, dass im Interesse der Exportindustrie und des Welthandels die Ausgestaltung des direkten internationalen Verkehres, nicht nur desjenigen zwischen den einzelnen deutschen Bundesstaaten, immer nothwendiger wird. Was für Verluste an Zeit und Geld auf den Grenz- und Uebergangsstationen entstehen, ist den Verkehrsinteressenten wohl bekannt, wenn es gleich von ihnen als ein unvermeidliches Uebel hingenommen wird. Aus diesen Gründen strebt man einen kontinentalen Eisenbahnverband an, um so dringender erscheint die Schaffung eines solchen Verbandes für das Deutsche Reich. Speziell für den württembergischen Durchgangsverkehr kommen die zwei Hauptrichtungen von Ost nach West und von Nord nach Süd in Betracht. In beiden Richtungen sind konkurrirende Linien vorhanden. Ein Interesse aber dafür, dass diese Konkurrenz stattfinde, hat eigentlich keine der betreffenden Bahnverwaltungen. Die Opfer, die dafür zu bringen sind, kommen heute dem Ausland zu gute. Durch eine Bahnvereinigung, die in diesem Falle etwa wie ein Trust wirkt, wäre dafür gesorgt, dass die im Interesse des Ganzen gelegenen Linien benutzt werden, während ein Ausfall an Einnahmen doch keiner Bahnkasse Schaden bringt. Dass gerade für den Durchgangshandel ein weites Verkehrsgebiet den allergrössten Vortheil bietet, indem es denselben nicht nur beeinflusst, sondern geradezu heranziehen kann, ist einleuchtend. Auch wo es sich um Konkurrenzkämpfe mit dem Ausland handelt, wird ein grosses deutsches Bahngebiet weit günstigere Chancen haben, als eine Anzahl getrennter Verwaltungen. Endlich aber denke man sich die Stellung einer kleinen Bahnverwaltung, wie der unsrigen, gegenüber einer mächtigen Bahnvereinigung, die ihr nach beiden Richtungen und schon von fernher den Verkehr ableiten kann. Käme es diesfalls zu einer Kraftprobe, so würde uns der — heute schon recht magere — Durchgangsverkehr ganz entgehen, und damit unsere Bahnen im Erträgniss geschädigt werden.

Ein anderer Punkt ist folgender: Ein Verkehrsgebiet wie Deutschland, mit einem rasch aufblühenden Handel und einer täglich erstarkenden Industrie, mit seinem Drängen nach Export und Gewinnung einer Stellung auf dem Weltmarkt, bedarf

eines wohlerwogenen Planes für seine Verkehrswege. Die Wege, die unser Aussenhandel einschlagen soll, müssen studirt und geregelt werden, gerade wie die Zollfragen. Dafür bedarf es einer eigenen staatlichen Thätigkeit einerseits, aber auch der Macht, die richtigen Wege zu behaupten, selbst im Kampf mit dem Ausland. Ein grosses Bahnnetz ist eines der Machtmittel, die eine gut geleitete Verkehrspolitik in die Waagschale werfen kann. Ob wir in Holland das für Westdeutschland nöthige Entgegenkommen finden, z. B. durch Zollausschlüsse (Freilager), ob wir den Handel nach dem Mittelmeer und dem Orient über Italien, über Oesterreich oder davon getrennt über Ungarn oder gar durch Rumänien lenken, ob wir die englische Ueberlandpost und damit den englischen Verkehr nach Indien über deutsche Linien leiten, von welchen südlichen Häfen unsere Eildampfer künftig verkehren sollen, welche Varianten beim Bau von Bahnen in den Nachbarstaaten für uns die vortheilhaftesten sind, aber auch welche Konzessionen uns von anderen Ländern für die Zuwendung unseres Verkehres gemacht werden können — das und vieles ähnliche ist heute für den weiterblickenden Handel vom allerhöchsten Interesse. Aus den gleichen Gründen ist die Tariffrage für den Abschluss der nächsten Handelsverträge von einschneidender Bedeutung. Dass diese Fragen günstig erledigt werden, davon kann einmal Württembergs Zukunft abhängen. Aus diesen sowie aus finanz- und tarifpolitischen Gründen erscheint es uns als unausbleiblich, dass einmal, etwa in Form eines Kartells oder Trusts, wie solche z. B. in England und in den Vereinigten Staaten zwischen vielen Eisenbahnverwaltungen bestehen, der Betrieb und die Tarifpolitik der Bahnen des Deutschen Reiches in eine Hand vereinigt werden. Möglicherweise wird dieser Betriebsvereinigung eine blosse Finanzgemeinschaft vorangehen, die z. B. durch ein wiederkommendes Eisenbahndefizit nahegelegt werden könnte. Mit dieser Vereinigung wird es einmal wie vor sechs Jahrzehnten beim Zollverein gehen; auch ihm standen damals bei den süd- und mitteldeutschen Staaten viele politische Gründe im Wege, bis ihm endlich die wirthschaftliche Nothwendigkeit zum Durchbruch verhalf.

Einer der Gründe, weshalb für Württemberg die Frage eines engeren Anschlusses an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft auch aus nichtpolitischen Gründen noch in die Ferne hinausgerückt ist, liegt darin, dass die preussische Verwaltung seit der Eisenbahnverstaatlichung durch die innere Politik und die damit zusammenhängende Bevorzugung des Ostens auf Kosten des verkehrsreicheren Westens mehr den fiskalischen Gesichtspunkt demjenigen auf die Weiterentwickelung des Verkehres vorangestellt hat. . . . Es handelt sich für die Handelskammern in erster Linie wohl darum: hat sich der Mangel eines engeren Zusammenschlusses auch dem württembergischen Handel und Verkehr schon in fühlbarer Weise bemerklich gemacht? Die Antwort darauf lautet dahin: auf dem praktisch-geschäftlichen Gebiete sind in dieser Beziehung, abgesehen vom Personenverkehre, für die grosse Masse der Verkehrsinteressenten, wenigstens was den Kreis unserer Mandanten anbelangt, etwaige Missstände noch nicht so fühlbar hervorgetreten oder genauer zum Bewusstsein gekommen, dass uns Beschwerden darüber vorgetragen worden wären. Dies weist darauf hin, dass die Frage nach ihren verschiedenerlei Seiten noch lange nicht genug abgeklärt ist, auch die aufgezählten Vortheile — wenn sich auch die Vertheuerung des heutigen Betriebes im Vergleiche zu dem unifizirten ziffermässig nachweisen lässt — vorerst nur bedingt vorhanden, strenge genommen Abstraktionen sind. Inwiefern sich die Betriebs- und Tarifreform infolge der fraglichen Gemeinschaft beschleunigen oder verbessern würde, darüber macht sich das grosse Publikum keine Sorgen. Wohl sind in den sogen. „leitenden Kreisen“ von Handel und Industrie manche darüber einig, aber sie geben in dieser Frage nicht den Ausschlag. (Es wird deshalb dem Ermessen der Kammer anheimgegeben, ob nicht die Anregung dazu gegeben werden soll, dass in den nächsten Fragebogen zum Handelskammerbericht eine Enquete über die Unifizirung aufgenommen wird.) Der springende Punkt der Frage sodann ist politischer Natur. Und in dieser Beziehung liegen so bestimmte Erklärungen sämmtlicher drei süddeutschen Ministerien vor, dass wir uns keine Hoffnung darauf machen können, dass durch die angeregte Kollektivvorstellung in der Sachlage irgendwelche Aenderung eintreten werde. Die Handelskammern würden nichts anderes erreichen, als dass sie auf die Erklärung des Ministerpräsidenten Freiherrn v. Mittnacht vom 6 April d. J. verwiesen würden. Der Schritt dürfte lediglich die einzig greifbare Folge haben, dass er als Demonstration oder als der Versuch zur Einleitung einer agitatorischen Bewegung gegen das Staatsministerium ausgebeutet und wie jede aussichtslose Agitation lediglich zur Stärkung der gegen die Unifizirung vorhandenen Gegnerschaft dienen würde. Die Unifizirung aber kann nicht auf dem Wege der Agitation, sondern nur durch den Zwang der Verhältnisse herbeigeführt werden. Ein engerer Anschluss an die preussisch-hessische Gemeinschaft ist aus politischen Gründen erst in jener Zeit ausführ- und damit auch diskutirbar, wenn sowohl für die Verwaltung als für das grosse Verkehrspublikum ein zwingendes Bedürfniss vorliegt, damit allerdings also die doppelte Schädigung so empfindlich angewachsen ist, dass sie nicht mehr reparirt werden kann.

(„Schwäb. Merkur.“)

— Am 15. d. Mts. fand in Berlin die Gründung der **Schantung-Eisenbahngesellschaft** durch das vereinigte Syndikat von Banken und Bankhäusern, Industriellen und anderen Interessenten statt, welchem die betreffende Konzession vom Auswärtigen Amte zugesagt ist. Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt 54 000 000 *M*. Gegenstand ist der Erwerb der vorerwähnten Konzession einer Eisenbahn in der chinesischen Provinz Schantung von Tsintau, dem Hauptorte des Kiautschougebietes, über Weihsien nach Tsinanfu mit einer Zweigbahn nach dem Kohlengebiete von Poschan, der Bau und Betrieb dieser Eisenbahn mit dem Anrecht auf die Fortsetzung der Bahn von Tsintau nach Itschoufu. Die Konzession für die dritte im Statut der Gesellschaft vorbehaltene Linie von Tsinanfu nach Itschoufu oder einem anderen Punkte an der Südgrenze von Schantung wird von der Gesellschaft nicht in Anspruch genommen werden, da diese Linie, als Theil der grossen Linie Tientsin-Chinkiang, als chinesische Staatsbahn und zwar ebenfalls von deutscher Seite gebaut werden wird. Sitz der Gesellschaft ist zunächst Berlin; derselbe wird aber demnächst nach Tsintau verlegt werden. In Tsintau, woselbst die Vorarbeiten bereits seit längerer Zeit im Gange sind, wird eine besondere Betriebsdirektion eingesetzt, bestehend aus dem königlichen Bau- und Betriebsinspektor Hildebrandt und Karl Schmidt.

— Am 1. Juli 1899 wird die 5. Ausgabe der Kundmachung 9 des **deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes**, Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auslieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind, ausgegeben werden.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungs- und Baurath Kieschke ist zum Geheimen Baurath und vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt worden.

Dem Vorstande der III Abtheilung der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen Oberfinanzrath Bergmann ist der Titel und Rang eines Geheimen Bauraths verliehen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Eisenbahnkonzessionen.** Das „Reichsgesetzblatt“ verlautbart die Konzessionsurkunden für die Eisenbahn von Schönwehr nach Elbogen und die Lokalbahn von Sattledt nach Grünau. Für die erstgenannte Bahn übernimmt der Staat die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses im Höchstbetrage von 70 000 fl. bis zum Ablaufe des 76. Jahres der Konzessionsdauer behufs Sicherstellung eines innerhalb der bezeichneten Frist zu tilgenden Prioritätsanlehens von höchstens 1 640 000 fl. Die Bahn ist in $2^1/_2$ Jahren zu vollenden. Die Begünstigungen des Kleinbahngesetzes kommen den Konzessionären zu. Die Konzession für die Lokalbahn Sattledt nach Grünau wird bis zum 10. Oktober 1975 ertheilt. Die Bahn bildet einen Bestandtheil der Welser Lokalbahngesellschaft, welcher das Recht eingeräumt wird, Prioritätsaktien oder -Obligationen mit einer 4 % Vorzugsdividende bis zu einem von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Höchstbetrage auszugeben. Die Bahn ist innerhalb anderthalb Jahren dem Verkehre zu übergeben.

— **Frachtermässigung für Kohle und Kalkstein.** Das Eisenbahnministerium hat den Verein der Zuckerindustriellen in Prag auf seine Eingabe verständigt, dass mit Rücksicht auf die Erfahrungen, welche hinsichtlich der im Vorjahre auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen für den Bezug von Kohle und Kalkstein während der Sommermonate bestandenen Frachtermässigung gesammelt worden sind, von einer Erneuerung dieser Frachtermässigung für das laufende Jahr Umgang genommen werden müsse.

— **Errichtung einer k. k. Eisenbahnbauleitung in Spalato.** Zur Durchführung des Baues der gemäss des Gesetzes vom 21. Dezember 1898 auf Staatskosten herzustellenden schmalspurigen Eisenbahnlinie Spalato-Arzano mit Abzweigung nach Sinj, von welcher vorerst die Theilstrecke Spalato-Dugopolje-Sinj zur Ausführung gelangt, wird mit 1. Juli d. J. eine Eisenbahnbauleitung mit dem Amtssitze in Spalato errichtet.

— Es verlautete, dass die **Steuerschuld der Südbahn** erheblich herabgesetzt werden würde; man wollte auch schon den Betrag — 300 000 fl. — kennen. Nach den Informationen des

„Fremdenblatt“ muss diese Meldung mit um so grösserer Vorsicht aufgenommen werden, als sich in den Grundsätzen, die bei der letzten Steuervorschreibung hinsichtlich der Abzugsposten eingehalten wurden, nichts wesentliches geändert hat. Man bezweifle deshalb, ob sich ein stichhaltiger Anlass zur nachträglichen Abänderung der Steuervorschreibung finden wird. Dass die Erwerbsteuer der zur öffentlichen Rechnungslage verpflichteten Unternehmungen in Oesterreich hoch ist, könne nicht geleugnet werden, zweifelhaft sei es indessen, ob es räthlich wäre, jetzt schon so kurze Zeit nach dem Vollzuge des neuen Steuergesetzes, also noch bevor dieses Gesetz auch nur halbwegs in seinen Einzelheiten erprobt werden konnte, mit neuen Bestimmungen vorzugehen.

— **Prioritätsanleihe der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.** Bei den in den letzten Tagen stattgehabten Verhandlungen mit der Regierung über die Bewilligung zur Emission einer Prioritätsanleihe der Staatseisenbahngesellschaft im Betrage von 30 000 000 fl. haben die Vertreter der Gesellschaft im wesentlichen den prinzipiellen Standpunkt, welchen sie gegenüber den Forderungen der Regierung einnehmen, dem Eisenbahnministerium mitgetheilt. Die Delegirten der Staatseisenbahngesellschaft erklärten, dass die Aufnahme der Prioritätsanleihe in erster Reihe im öffentlichen Interesse liege, da die Anleihe vornehmlich Investitionen auf dem Netze der Staatseisenbahn ermöglichen solle. Die Anschaffung neuartiger Fahrbetriebsmittel für Schnellzüge in grösserem Umfange und Investitionen anderer Art, welche aus dem Erlöse der Anleihe bedeckt werden sollen, bringen der Gesellschaft keinen unmittelbaren materiellen Vortheil; die Prioritätenemission belaste im Gegentheil die finanzielle Situation der Gesellschaft, da ja die Zinsen einer fundirten Schuld nicht wie jene einer schwebenden Schuld als Abzugsposten nach dem neuen Steuergesetze behandelt werden dürfen. Die Staatseisenbahngesellschaft erblicke in der Aufnahme einer Prioritätsanleihe, welche öffentlichen Zwecken und nicht unmittelbar der Gesellschaft diene, keinen Grund, um die Bewilligung ihres Ansuchens mit grossen Opfern zu erkaufen. Die Vertreter der Regierung nahmen den Standpunkt ein, dass die Staatseisenbahngesellschaft der formellen Bewilligung der Regierung bedürfe, und dass die Verhandlungen den Anlass bieten, um verschiedene pendente Fragen, welche im Laufe der Jahre aufgetaucht sind, bei dieser Gelegenheit auszugleichen. Die Regierung wird nunmehr die verschiedenen, während der Verhandlungen hervorgetretenen Erwägungen der Gesellschaft einer neuerlichen Prüfung unterziehen, worauf die Verhandlungen ihre Fortsetzung finden dürften.

— **Umbau des Salzburger Bahnhofes.** Die Anlage des Salzburger Bahnhofes entspricht bekanntlich nicht mehr den Anforderungen des gesteigerten Verkehres. Die Regierung hat die Berechtigung dieser wiederholt geäusserten Klagen anerkannt, und findet sich auch im Investitionspräliminare des laufenden Jahres der Betrag von 500 000 fl. als dritte Rate zur Erweiterung der Station Salzburg angesetzt. In einem offenen Briefe an den Eisenbahnminister urgirt ein Abgeordneter der Stadt Salzburg die beschleunigte Durchführung der Erweiterungsbauten. Der Bahnhof Salzburg brauche, wie in dem Briefe geltend gemacht wird, schnelle Hilfe! Im nächsten Jahre werde Salzburg durch die Pariser Ausstellung ganz besonders in Anspruch genommen werden. Der Bahnhofumbau in Salzburg erfordere viel Geld, 20 jährige Unterlassung sei daran schuld, er sei aber nöthig im Interesse der Sicherheit und des Lebens des reisenden Publikums, und zwar dringendst.

— **Die Hofstation Hietzing auf der Wienthallinie.** Im Laufe der nächsten Tage wird die Besichtigung der demnächst zur eröffnenden unteren Wienthallinie der Stadtbahn (Meidling Hauptstrasse-Praterstern) durch den Kaiser stattfinden. Der Kaiser wird von der „Hofstation Hietzing“ aus, die sich im Zuge der Wienthallinie befindet, die Besichtigungsfahrt antreten. Diese neue Hofstation, von welcher aus auch bei folgenden Reisen des Kaisers zumeist die Abfahrt erfolgen wird, befindet sich nahe dem Hietzinger Thore des Schönbrunner Schlossgartens und steht symmetrisch zu der dem allgemeinen Verkehr dienenden Station Hietzing. Da auch die Hofstation in die Tiefbahn fällt, ist das Wartegebäude mit seinen Räumen über die Bahntrasse gebaut, so dass die Züge unter demselben hindurchpassiren. Zu diesem Gebäude gelangt man von der sich an dem Schlossgarten gegen Hietzing hinziehenden Hofstrasse, und zwar über eine Zufahrtsrampe; diese Rampe ist durch einen schmiedeeisernen Vorbau mit eingefügten Glasfenstern gegen die Strassenseite abgeschlossen. Zunächst kommt man in einen kleinen Vorraum und von diesem erst in den eigentlichen Hofwartesalon. Derselbe ist achteckig und nimmt den Mittelbau, der von einer grossen Kuppel überragt wird, ein. Die Wände sind mit Mahagoniholz verkleidet und mit reichem ornamentalen Goldschmuck versehen. Ebenso ist auch der Plafond ausgestattet. In der Mitte hängt ein massiver bronzener Lustre mit einer Anzahl elektrischer Glühlämpchen. Die anderen Räume werden gleichfalls am Abend mit Glühlampen erhellt werden. Gegen die Station Hietzing zu befinden sich Fenster, welche einen Ueberblick der Wienthallinie aufwärts gewähren. Gegen Meidling, zum Ueberblicke auf die untere Wienthallinie, ist eine eigene Terasse errichtet. Im Hofwartesalon ist auch das von der Jubiläumsausstellung her bekannte Moll'sche Bild mit der Ansicht von Wien aus der Vogelperspektive untergebracht. Anstossend an den Hofwartesalon befinden sich die Räume für die Begleitung mit der Aussicht auf den regulirten Wienfluss. Zur Beheizung aller Räume dienen zwei herrliche Kamine aus Laaser Marmor, die mit Gas geheizt werden. Knapp neben dem Eingange in die Station befinden sich die Toiletteräume. Bei Tage fällt das Licht in den Hofwartesalon durch in der Kuppel senkrecht gestellte Fenster ein. Die Treppen von der Station zu den tief gelegenen Bahnsteigen sind in analoger Weise wie bei den anderen Stadtbahnstationen, die in die Tiefbahn fallen, angeordnet. Die Seitenwände in denselben sind gleichfalls mit Mahagoniholz und Gold reich verkleidet.

— Dieser Tage fand die ordentliche Generalversammlung der **Friauler Eisenbahngesellschaft** statt. Der vorgetragene Verwaltungsbericht stellte fest, dass, wenngleich die Verkehrseinnahmen gegen das Vorjahr um 25 % gestiegen sind, das Endergebniss des abgelaufenen Jahres doch nicht befriedigen könne. Der Grund hierfür liege darin, dass, obgleich die gesellschaftliche Bahn für die Bewältigung der ihr naturgemäss zufallenden Aufgaben vollauf gerüstet ist, dieselbe bisher noch nicht in der Lage war, einen grösseren regelmässigen Güterverkehr heranzuziehen, und dass es ihr auch noch nicht gelungen ist, jene Entwickelung des Personenverkehres herbeizuführen, welche ihr zukommt. Der durch die Gesellschaftsbahn geschaffene neue Verkehrsweg sei noch nicht allseits bekannt, und es werde wohl angesichts des beim reisenden Publikum bestehenden Beharrungsvermögens noch einer gewissen Zeit bedürfen, bis man es auch in weiteren Kreisen würdigen wird, dass die Linie über Cervignano die kürzeste und wohlfeilste Verkehrsrelation zwischen Triest und Venedig ermöglicht. Auch die geplante Einführung von Schnellzügen konnte bisher nicht zur Durchführung kommen, da dies nur im Einvernehmen mit allen betheiligten Bahnverwaltungen geschehen könne. Die Frage des Ausbaues der gesellschaftlichen Eisenbahn in der Richtung nach Aquileja und Grado habe in der letzten Zeit einen bedeutenden Schritt zu verzeichnen, indem die Verwaltung ein neu verfasstes Projekt dem Eisenbahnministerium unterbreitet hat, worüber die Trassenrevision im Mai d. J. stattfand. Die Dividende der Prioritätsaktien beträgt unter Heranziehung der Staatsgarantie 4 %. Der Geschäftsbericht wurde genehmigt und dem Verwaltungsrathe Entlastung ertheilt.

Die Generalversammlung ermächtigte den Verwaltungsrath, die Konzession für eine Abzweigung von Cervignano nach Aquileja und Belvedere zu erwirken, den Bau auszuführen und zur Bedeckung der Kosten das Anlagekapital um höchstens 600 000 fl., erforderlichen Falls durch Ausgabe von Prioritätsobligationen zu erhöhen, und die erforderliche Statutenänderung durchzuführen.

— **Zum ungarischen Eisenbahnverkehr.** In einem unter dieser Ueberschrift im „Pester Lloyd“ veröffentlichten Artikel aus der Feder Eduard Engel's war u. a. darauf hingewiesen worden, dass die ungarische Staatsbahnverwaltung die Beliebtheit, deren sich Ungarn infolge Einführung des Zonensystems bei dem reisenden Publikum des In- und Auslandes zu erfreuen hatte, durch allerlei Erschwerungen und Vertheuerungen verscherzt habe. Schon das Verbot, die Fahrt in der letzten Fernzone überhaupt zu unterbrechen, werde von den anständigen Reisenden nur als eine Belästigung und Vertheuerung empfunden. Es verhindere z. B. einen von Budapest nach Fiume Reisenden, seine Fahrt in Agram kostenlos zu unterbrechen. Die Einführung des sogenannten „Schnittpunktes Budapest“, das ist desjenigen Punktes, wo die Zonen aufhören und jede weitere Fahrt von dieser Stadt aus nur mit Benutzung einer neuen Fahrkarte erfolgen kann, wirke als Vertheuerung der Fahrt und erscheine somit als rein fiskalische Maassregel. Ausserdem sei der früher so einfache und billige Zonentarif für das Gepäck dahin geändert worden, dass aus dem einfachen dreizonigen Tarif ein verwickelter siebenzoniger gemacht wurde mit beträchtlicher Preiserhöhung für alle Entfernungen über 200 km.

In einer im „Pester Lloyd“ erschienenen Erwiderung auf die Ausführungen des obigen Artikels wird der Vorwurf zurückgewiesen, als ob es sich bei den Tarifmaassnahmen der ungarischen Staatsbahnen um fiskalische Maassregeln handele. Die im Jahre 1889 erfolgte Einführung des Zonentarifes sei ein Schritt von folgenschwerer, tief einschneidender Bedeutung gewesen, der das Bestreben des ungarischen Staates, rückhaltlos dem Fortschritte zu huldigen, in das glänzendste Licht stellte, und den Beweis lieferte, dass Ungarn in diesem Punkte allen anderen Staaten voraneilte. Bekanntlich enthalte das Zonen-

system 14 Zonen, von denen die letzte die Entfernung von über 225 km umfasst. Die ungarische Staatsbahnverwaltung sei von dem Grundsatze ausgegangen, dass die direkte Fahrt von den Grenzpunkten des ungarischen Staates auf der kürzesten Linie nach Budapest und zurück mit Hilfe der XIV. Zone ermöglicht sei. Halte man diesen Gesichtspunkt fest, so gelange man zu dem Ergebnisse, dass hierdurch die äusserste Grenze der Entfernung für die XIV. Zone thatsächlich erreicht wurde; jede weitere Verlängerung dieser Entfernung wäre für die ungarischen Staatsbahnen mit ganz unnützen Einnahmeschmälerungen verbunden.

Der Personenverkehr der ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1898 ergab rund ein Roherträgniss von 21 500 000 fl. Zur Abwickelung dieses Verkehres mussten 27 700 000 Zugkm zurückgelegt werden. Es betrug daher das Roherträgniss für das Zugkilometer 78 kr. Die durchschnittlichen Betriebsausgaben für Last- und Personenzüge beziffern sich für das Zugkilometer mit 1,13 fl. Und doch werde den ungarischen Staatsbahnen fortwährend der „fiskalische" Standpunkt vorgeworfen.

Sehr lehrreich sei ein Vergleich der Personentarife der ungarischen Staatsbahnen mit denen Oesterreichs und Deutschlands. Wenn nämlich von dem Weltverkehr vom Westen nach Osten durch Ungarn die Rede sei, so müssten die grössten Entfernungen durch dieses Land in Rechnung gezogen werden, von denen die Linie Oderberg-Budapest-Predeal die längste ist. Diese Linie muss mit Benutzung zweier Karten der XIV. Zone zurückgelegt werden. Die Länge dieser Linie misst auf ungarischem Gebiete 1 130 km. Die Tarife betragen bei Eilzügen für die I. Klasse 24 fl., für die II. Klasse 16 fl.; der Fahrpreis für das Kilometer ist daher für die I. Klasse 2,12 kr., für die II. Klasse 1,41 kr. Diesen Zahlen gegenüber stehen die Tarife der österreichischen Staatsbahnen mit 5,01 und 3,09 kr., die preussischen Staatsbahnen mit 5,30 und 3,92 kr. Angesichts solcher Daten könne von einem „fiskalischen" Standpunkt doch nicht gut die Rede sein.

Es lasse sich nicht leugnen, dass es für die Reisenden sehr erwünscht wäre, wenn sie die Fahrt in der letzten Fernzone unterbrechen könnten, wenn ferner der „Schnittpunkt Budapest" aufhören würde. Allein die Erfüllung dieses Wunsches bedinge eine so durchgreifende Veränderung des bisherigen Zonensystemes, verbunden mit der weitestgehenden Ausgestaltung, Vermehrung und Vertheuerung besonders der ferneren Zonen, und mit der erschwerendsten und für die Reisenden lästigen Kontrole, dass es nur ein Gebot der Vorsicht sei, wenn die Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen ohne zwingenden Grund dieser Frage nicht nahetreten will.

Was den Gepäcktarif anbelangt, so sei bei Einführung des Zonensystemes auch ein neuer Gepäcktarif ins Leben gerufen worden, der drei Zonen umfasste und die denkbar grössten Vortheile den Reisenden bot, Vortheile, die schliesslich ganz eigenthümliche Erscheinungen hervorriefen. Nach dem genannten Tarife wurde nämlich für Gepäckstücke von über 100 kg Gewicht auf Entfernungen der XIV. Zone eine Gebühr von 4 fl. erhoben. Man vergegenwärtige sich nun den Fall, dass ein Gepäckstück von 300 kg von Budapest nach Kronstadt, also auf einer Entfernung von 731 km, befördert würde. Nach dem bestandenen Tarife war hierfür eine Gebühr von 4 fl. zu entrichten. Als Eilgut hätte man hierfür 26 fl. und in Oesterreich und Deutschland 36 fl. entrichten müssen. Die Ersparniss gegen den Eilguttarif erreichte daher ein solches Maass, dass sie nicht nur die Fahrspesen des betreffenden Reisenden für die I. Wagenklasse der XIV. Zone deckte, sondern dass noch ein Rest von 10 fl. und gegenüber dem österreichischen und deutschen Tarife noch 20 fl. erübrigte.

Angesichts solcher Erscheinungen sei es vollständig gerechtfertigt gewesen, den Gepäcktarif zu ändern und auf eine rationellere Basis zu stellen. Es sei die Zahl der Zonen für die Gepäckbeförderung vermehrt worden und trotz der Erhöhung des Tarifes sei derselbe noch immer billiger als der Eilguttarif der ungarischen Staatsbahnen und der österreichischen und deutschen Bahnen. Man zahle nämlich für 50 kg bei einer Transportdistanz von 800 km 3 fl., während der Eilguttarif 4,33 fl. und in Oesterreich und Deutschland 6,75 fl. betrage.

— **Güterverkehr auf den ungarischen Staatsbahnen.** Die auf den Stationen der ungarischen Staatsbahnen sowie der von denselben verwalteten Vizinalbahnen aufgegebene Gütermenge war im Monate April d. J. um etwa 5 % grösser als im April des Vorjahres. Der Getreideverkehr sowie der Verkehr lebender Thiere war ein bedeutend grösserer, dagegen ergab sich eine Abnahme bei Holz-, Stein- und Weinprodukten.

Vom Beginn des Jahres bis Ende April wurden insgesammt 824 669 Wagenladungen befördert, in demselben Zeitabschnitt des Vorjahres 796 368 (+ 28 301 = 3,5 %). Hiervon entfallen auf Getreide 66 900 (+ 15 080) Wagenladungen, von welchem Quantum etwa 30 % nach Oesterreich und 2 % über die Zolllinie hinaus befördert wurden; auf Mehl 31 742 (+ 2 264). Die grössten Mengen wurden an Holz (107 348) und Kohle (100 584) befördert. Erfreulich ist die Zunahme des Verkehres in lebenden Thieren, welcher sich im laufenden Jahre auf 42 769 Wagenladungen gegen 3 017 im Vorjahre beläuft.

— **Eröffnung der Bahn Vésztö-Kötegyán-Hollód.** Vor einigen Tagen wurde die technische polizeiliche Begehung der vorgenannten Bahn, welche Eigenthum der vereinigten Matraer Lokalbahnen ist, vorgenommen, und im Hinblick auf den anstandslosen Zustand dem öffentlichen Verkehre übergeben. Bei dem Bau der 83 km langen Bahn, welche 17 Stationen und drei Anschlüsse besitzt, waren mancherlei technische Schwierigkeiten zu bewältigen, indem bei einem Theile derselben grössere Erdbewegungen sowie Ufer- und andere Schutzbauten auszuführen und mehrere grössere Objekte herzustellen waren.

— Die **Transporteinnahmen der ungarischen Bahnen** stellten sich im Monate April d. J. im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im April 1899 fl.	im April 1898 fl.
ungarische Staatsbahnen	6 943 500	6 591 771
Südbahn (ungarische Linien)	543 592	535 941
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.	60 921	58 818
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linie)	425 921	436 426
Mohács-Fünfkirchener E.	39 229	49 353
Fünfkirchen-Bárcser E.	42 800	40 584
Hauptbahnen zusammen	8 055 963	7 712 893
Lokalbahnen „	1 204 905	1 125 408
insgesammt	9 260 868	8 838 301

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Monat April 9 170,9 (1898 9 166,8) km und diejenige der Lokalbahnen 7 474,2 (1898 6 817,0) km, zusammen somit 16 645,4 (1898 15 983,8) km.

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 36 838 112 (1898 35 025 271) fl. Dieselbe ist demnach gegen das Vorjahr um rund 1 812 000 fl. höher, wobei die Vergrösserung des Netzes um 661,6 km zu berücksichtigen ist. Von der Mehreinnahme entfallen auf den Personen- und Güterverkehr der Hauptbahnen rund 202 500 fl. bezw. 1 336 000 fl. und auf die Lokalbahnen rund 273 510 fl.

Vereinsausland.

— Der Verwaltungsrath der **Jura-Simplonbahn** bewilligte 1 143 300 Frcs. für Spezialkredite, wovon 743 300 Frcs. für Bahnhofsvergrösserungs- und Vollendungsarbeiten, 400 000 Frcs. für Ankauf von Rollmaterial verwendet werden. Der Verwaltungsrath beantragte in der Generalversammlung der Aktionäre eine Statutenrevision zum Zweck der definitiven Festsetzung des Aktienkapitals auf 121 208 200 Frcs., nachdem das Subventionsaktienkapital auf 20 088 200 Frcs. festgesetzt worden ist, und genehmigte den Vertrag mit der Thunerseebahn, wonach die Jura-Simplonbahn ihre 1 971 Boedelibahnaktien gegen 2 000 Thunerseebahnaktien umtauscht zum Zwecke der Fusion der Boedeli- und Thunerseebahn. Die fusionirte Gesellschaft wird den Betrieb ihrer Linien und der Spietz-Erlenbachbahn am 1. Januar 1900 selbst übernehmen. Der Verwaltungsrath genehmigte ferner den Geschäftsbericht und die Rechnung für das Jahr 1898 und beantragte, der Generalversammlung, die auf den 30. d. Mts. nach Bern einberufen ist, die Vertheilung einer Dividende von 4,5 % für die Prioritätsaktien und 4 % für die Stammaktien vorzuschlagen.

— Am 12. d. Mts. bildete sich in Mailand die **Obervaltellin-Eisenbahngesellschaft** zum Bau der Linie Sondrio-Tirano mit einem Aktienkapital von 1 300 000 L., wovon 500 000 L. von der Provinz Sondrio, der Rest von der Banca commerciale übernommen wurde.

— **Transport von Getreide und die Haftung der russischen Bahnen für Gewichtsverluste.** Beim Ministerium der russischen Verkehrsanstalten ist ein Ausschuss niedergesetzt worden, der sich darüber aussprechen sollte, ob es erwünscht sei, den Eisenbahnen anheimzugeben, beim Transporte von Getreidesendungen die volle Verantwortlichkeit für Gewicht und Inhalt derselben zu übernehmen. Dieser Ausschuss hat gegenwärtig seine Arbeiten beendet und die gestellte Frage in bejahendem Sinne beantwortet. Die nächste Folge hiervon ist, dass an den Hauptplätzen der Getreideanfuhr eine Institution von

Wägern der Eisenbahnen oder der Börsenkomitees eingerichtet werden soll, um amtlich das Gewicht in jedem einzelnen Falle feststellen zu können. Diejenigen, welche sich den neuen Modus der Verantwortlichkeit der Eisenbahnen zu Nutze zu machen wünschen, haben eine Extragebühr von höchstens 1 R. für den Wagen zu zahlen, die dazu bestimmt ist, die Ausgaben für die erforderlichen Vorrichtungen und für den Unterhalt der Wäger zu bestreiten. Gegenwärtig ist die Eisenbahn nicht für Gewichtsmankos verantwortlich, wenn dasselbe für lose geladenes Korn 1 % und bei Versand in Säcken 0,5 % nicht übersteigt. Die Erhebung der Abgabe von 1 R. ist äusserst charakteristisch für russische Verhältnisse. Fast jedesmal kann man die Beobachtung machen, dass mit der einen Hand gegeben und mit der anderen Hand, wenn auch nur ein Theil, genommen wird. Tarifmässig soll von dem Empfänger nur dann eine Gebühr erhoben werden, falls kein Mindergewicht festgestellt worden ist. Hier wird dagegen wiederum eine Ausnahme geschaffen und denjenigen, die von der Einrichtung Nutzen ziehen wollen, eine Abgabe für jeden Wagen, den sie erhalten oder absenden, auferlegt.

Es wird also ein Gegenstand der Berechnung sein, ob es vortheilhafter ist, das Risiko des Mindergewichtes zu laufen, oder die Abgabe von 1 R. für jeden Wagen zu zahlen.

— Wie aus St. Petersburg mitgetheilt wird, ist die von Handeltreibenden angeregte Frage, betreffend die **obligatorische Annahme von Frachtbriefen** durch alle Eisenbahnen, wenn zu diesen Frachtbriefen Vordrucke verwandt werden, die von Privatpersonen hergestellt sind, unlängst vom allgemeinen Kongresse der Vertreter russischer Eisenbahnen behandelt worden, wobei der Kongress zum Schlusse kam, dass diese Neuerung nicht erwünscht sei. Dieses Gutachten des Kongresses ist vom Ministerium der Verkehrsanstalten und vom Finanzministerium auch schon bestätigt worden.

— Auf der neuerbauten **Strecke Grodno - Olita** der St. Petersburg - Warschauer Eisenbahn, ist der „Handels- und Industriezeitung“ zufolge, am 1./13. Mai der regelmässige Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

— **Tarifvergünstigungen für die von der Missernte betroffenen russischen Gouvernements.** Die Noth in den Gouvernements, die von der Missernte betroffen worden sind, scheint noch im Anwachsen begriffen zu sein, denn die Staatsregierung hat die vom 10. Oktober v. J. bis zum 1. September d. J. bewilligte Tarifvergünstigung von $^1/_{150}$ Kop. für das Pud und die Werst für die Beförderung von Getreidesendungen zur Versorgung der bedürftigen Bevölkerung in den Gouvernements Kasan, Ssamara, Ssaratow, Ssimbirsk, Perm, Wjatka und Rjasan, wie die „Handels- und Industriezeitung“ mittheilt, seit 8./20. Mai d. J. auf den Transport aller für die vom Misswachse betroffene Bevölkerung gespendeten Sachen ausgedehnt. Die Vorzeigung von Bescheinigungen der russischen Gesellschaft des Rothen Kreuzes ist erforderlich.

— **Tarifirung von Motoren und Motorfahrrädern in Russland.** Die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ theilt mit, dass auf Ansuchen von mit Motorwagen und Fahrrädern mit Motoren handelnden Firmen beschlossen worden ist, Fahrräder mit Motoren ebenso zu tarifiren, wie alle sonstigen Fahrräder; für Motorwagen wird derselbe Tarif wie für gewöhnliche Kutschwagen in Anwendung kommen in Abhängigkeit von dem Umfang der Motorwagen.

— Grosse Besorgniss erfüllt die „Now. Wrem.“ bei dem Gedanken, dass die **Eisenbahnlinie Bosporus-Bagdad-persischer Golf** eine gefährliche Konkurrenz für die sibirische Bahn darstellen werde, denn, wenngleich der Weg von China nach Berlin über Niutschwang und Sibirien näher sei als derjenige über Kueite und Bagdad, so besitze der letztere doch den Vorzug grösserer Seestrecken, die einen weit geringeren Verkehrstarif bedingen. Die Deutschen sind eben systematische Leute, sagt das Blatt, und mit dem Blick auf das in seinen Grundfesten erschütterte Reich der Habsburger suchen sie sich zunächst in der asiatischen Türkei einen Boden zu schaffen, wo der Knotenpunkt von Europa, Asien und Afrika und der Schlüssel zu der Machtsphäre liegt, die man die „alte Welt“ nennt. Die Verschiedenartigkeit des deutschen und des russischen Charakters trete am deutlichsten in der unsystematischen russischen Beurtheilung der deutsch-orientalischen Angelegenheiten hervor, die nicht temporärer Art, sondern lange vorbereitet seien, denn die Reise Kaiser Wilhelms sei nur der Schlussakkord einer Symphonie gewesen, deren Präludium vor zwei Jahrzehnten schon von deutschen Staatsagenten angestimmt wurde. Verwirkliche sich erst das deutsche Unternehmen in der asiatischen Türkei, so müsse sich Russlands ökonomische und politische Lage wesentlich ändern. Der schon öfters angeregte Plan einer Verbindung Bagdads mit dem persischen Golf habe gegenwärtig eine besonders reale Unterlage durch das Zusammenhalten der deutschen und ottomanischen Banken. Der Hauptvorzug der sibirischen Bahn für viele Waaren liegt in der Vermeidung des Suezkanals, dessen Zoll von 9 Frcs. für die Tonne, 45 000 Frcs. für einen Seedampfer mit 5 000 t beträgt, aber auch der Weg nach Bagdad schliesst die Umgehung des Suezkanals in sich, und mit der Fertigstellung der mesopotamischen Linie würden die Dampfergesellschaften für den persischen Golf wie Pilze aus der Erde schiessen. Dieser Weg führe ausserdem noch durch die fruchtbarsten Landstriche der Welt, während die sibirische Bahn durch Einöden sich bewegen müsse. Die Transitfracht des ersteren würde allmählich ganz minimal werden können, was bei der sibirischen Bahn nie zu erwarten stehe. Der Süden Europas werde mit den Naturschätzen Mesopotamiens versorgt werden, wohingegen die Märkte Aegyptens, Griechenlands und der Türkei, die für 30 000 000 R. russische Produkte beziehen, für Russland verloren gehen müssten. Die in Mesopotamien aus ägyptischem Samen üppig gedeihende Baumwolle werde zweifellos alle Hoffnungen auf die Entwickelung der Baumwollkultur Mittelasiens zerstören. Wir haben uns zu passiv Kiautschou gegenüber verhalten, schliesst die Betrachtung, und werden dieselben Früchte — nämlich eine ermüdende und überreichliche Kraftverschwendung — auch jetzt ernten, wenn wir Deutschland nicht zu verstehen geben, dass eine Aenderung des status quo nur auf dem Boden des internationalen Gründerthums von uns anerkannt werden könne. Noch behalten wir uns Zeit und Form unserer Einmischung vor, aber die ausländischen Unternehmer mögen sicher sein, dass unsere Rechte in Kleinasien mit der ganzen Stärke der russischen Macht aufrecht erhalten würden.

Der „Hamb. Corresp.“, dem wir diese Ausführungen entnehmen, bemerkt mit Recht, dass das russische Blatt sich unnöthiger Weise aufzuregen scheine.

— **Abwickelung des Verkehres auf den indischen Bahnhöfen.** In den „Weltreisebriefen“ eines jungen Kaufmannes, die das „Hamb. Vereinsblatt“ von Kurt Craemer-Sonneberg veröffentlicht, finden sich einige Beobachtungen über das Treiben auf den indischen Bahnhöfen. Mit Ausnahme der Vorsteher grosser und wichtiger Bahnstationen, schreibt Craemer, scheinen alle Bahnbeamten Eingeborene zu sein; trotzdem lässt sich niemals über eine Mangelhaftigkeit im Dienste und in der Pünktlichkeit klagen. Das Leben auf den Stationen ist ein überaus reges und malerisches, besonders wenn sich kurz vor Abgang eines Zuges die grossen Gitterthüren öffnen, die Zutritt auf den Bahnsteig gewähren, und ein Strom von buntgekleideten reiselustigen Indiern sich ergiesst und sich mit unendlichem Lärmen nach den verschiedenen Wagenabtheilungen zertheilt. Das Schreien und Schimpfen der hin und her wogenden Menge, das Schleppen unglaublicher Mengen von Gepäck, dazu die verschiedenen Typen und Trachten, die harmonieereichen Zusammenstellungen aller erdenklichen Farben bieten bei jedem Aufenthalte an den vielen Bahnhöfen während der langen Reise wieder und wieder eine köstliche Augenweide. Die Art der Zeitangabe in den Fahrplänen möchte ich nicht unerwähnt lassen, sie erschien mir besonders praktisch. Man zählt die Zeit eines vollen Tages nicht nach zweimal 12 Stunden, sondern nur nach 24 Stunden, indem mit 12 Uhr Mitternacht als 0 begonnen und mit 11·59 Nachts als 23·59 geendet wird. Es fiel mir entschieden leichter, darüber klar zu werden, was z. B. 18 Uhr 25 Min. bedeutet, als fett- und zartgedruckte Zahlen von einander zu unterscheiden.

— Auf Grund der von dem Kongostaate der **Kongo-Eisenbahn** gewährten Konzessionsurkunde hat die Kongo-Eisenbahngesellschaft das Recht, für jedes Kilometer im Betriebe befindlichen Gleises 1 000 ha Land in irgend einem Theile des Kongostaates zu wählen. Es stehen hiernach der Gesellschaft 390 000 ha zu. Die Kongo-Eisenbahngesellschaft wird jetzt — wie die „Voss. Ztg.“ mittheilt — von diesem Rechte Gebrauch machen und sich Land auswählen.

— Ueber die **Aussichten der panamerikanischen Bahn** schreibt der „Hamb. Correspondent“:

„Unter der geschickten Leitung des inzwischen verstorbenen G. Blaine beschloss bekanntlich im Jahre 1890 der panamerikanische Kongress in Washington, eine interkontinentale Bahn zu bauen, die Nord- und Südamerika verbinden und von Nord nach Süd durchschneiden würde, und es wurde erklärt, dass dieses Unternehmen ‚die Ermuthigung und Mitwirkung aller amerikanischen Republiken verdiene.‘ Man verstand es, für den Plan Reklame zu machen, und zeigte dabei grosse Begeisterung und Zuversicht. In acht Jahren, erklärte im Mai 1891 der Hauptbefürworter der panamerikanischen Bahn, werde man sich in Chicago in einen Pullmanwagen setzen und ohne Umsteigen bis nach Buenos-Ayres fahren können. Die Südamerikaner würden nach den Vereinigten Staaten kommen und hier ihr Geld ausgeben können! Die acht Jahre sind verflossen, aber die grosse Sache ist nur auf dem Papier weitergediehen. Man kann auch heute noch nicht in einem Eisenbahnwagen von Chicago nach

Buenos-Ayres fahren, aber die Welt besitzt jetzt den Bericht der ehemals ernannten interkontinentalen Eisenbahnkommission, in dem in sieben grossen Bänden der Nachweis erbracht wird, dass die Durchführung des Planes möglich ist. Dieser Bericht hat 300 000 D. gekostet, und trotzdem auf dem panamerikanischen Kongress sämmtliche süd- und mittelamerikanischen Republiken ihre Mitwirkung versprochen hatten, mussten doch die Vereinigten Staaten fünf Sechstel der Kosten allein tragen. Das übrige eine Sechstel vertheilt sich auf die süd- und mittelamerikanischen Republiken, wobei aber zu beachten ist, dass Mexiko und Peru, die am meisten dabei interessirt sein sollten, nicht auf der Liste der Staaten zu finden sind, die einen, wenn auch nur kleinen Theil der Kosten trugen. Damit erklären diese beiden Staaten deutlich genug, dass sie mit der Sache nichts zu thun haben wollen, und da sich auch die anderen Republiken nur unter ziemlich starkem Druck herbeiliessen, einen kleinen Theil der Kosten der Kommissionsarbeiten zu tragen, darf man wohl annehmen, dass auch sie für den ganzen Plan höchstens ein platonisches Interesse haben und dass die Bahn einzig und allein von den Vereinigten Staaten gebaut werden muss, wenn sie überhaupt zustande kommen soll.

Man wird zweifellos in der nächsten Zeit wieder viel von der Intercontinental Railway hören. Die Gesammtlänge der vorgeschlagenen Strecke von Newyork nach Buenos-Ayres beläuft sich auf 10 228 englische Meilen. Hiervon sind 4 772 Meilen schon gebaut, sodass noch 5 456 Meilen herzustellen wären. Die 2 094 Meilen von Newyork bis zur mexikanischen Grenze sind in Betrieb, desgleichen die 1 183 Meilen vom Rio Grande nach Oaxaca in Mexiko. Das ergibt 3 277 Meilen, zwei Drittel der bereits fertiggestellten Bahn. Das übrige eine Drittel vertheilt sich auf die mittel- und südamerikanischen Staaten mit Ausnahme von Ecuador, Honduras, Costa Rica und Columbia, die nicht eine Meile besitzen, die zur Schaffung der interkontinentalen Bahn benutzt werden könnte. Nach dem Bericht der Kommission würden die Kosten für die noch herzustellenden Strecken 175 000 000 D. betragen ausschliesslich der nothwendigen Gebäude und des Betriebsmateriales, wodurch die Gesammtsumme auf mehr als 200 000 000 D. anschwellen würde.

Dass sich eine solche Bahn bezahlen würde, scheint ausgeschlossen. Als die erste Pacificbahn gebaut wurde, galt es, fernliegende Gebiete der Vereinigten Staaten einander näher zu bringen. Eine ähnliche Berechtigung kann für die transsibirische Bahn und für die projektirte Kap-Kairobahn gelten, aber die Vereinigten Staaten haben in Mittel- und Südamerika keine solchen Interessen und werden sie auch in der Zukunft schwerlich haben. Wenigstens wagt man etwaige Zukunftsträume in dieser Richtung nicht einzugestehen, denn wollte man das thun, dann wäre es ein- für allemal mit dem Bahnplane vorbei, denn man geht kaum fehl, wenn man gerade in der Angst vor dem nordamerikanischen Einfluss und der Ausdehnungslust der Vereinigten Staaten einen Grund der überaus kühlen Haltung der spanisch-amerikanischen Republiken sieht."

— Die kanadische Regierung hat endgültig alle Anträge um Konzessionsertheilung für den **Bau von Eisenbahnen nach dem Yukongoldlande** zurückgewiesen. So lange die Vereinigten Staaten die Grenzfrage in der von Kanada gewünschten Form nicht erledigt hätten, dürfe keine Eisenbahn gebaut werden. Dadurch sind die nordamerikanischen Gesellschaften, die bereits grosse Mengen von Eisenbahnbaumaterial nach Dyea und Skagway bringen liessen, um viele Millionen geschädigt. („Voss. Ztg.")

Allgemeines.

— **Ein neues Nothsignal für die Eisenbahnzüge.** Während man es in Deutschland für selbstverständlich hält, dass jeder Schnellzug mit der Nothleine versehen ist, entbehren bekanntlich nicht wenige englische Eisenbahnlinien dieses Schutzmittels für die Reisenden. Eine Reihe besonders gröblicher Ausschreitungen, bei denen sich die Fahrgäste den Angriffen von Strolchen ausgesetzt sahen, bringt diese Frage neuerdings in den Vordergrund. Eine viel beachtete neue Erfindung will jede Wagenabtheilung sogar durch Telephon mit dem Schaffner und Lokomotivführer in Verbindung erhalten. In jeder Abtheilung befindet sich der bekannte Hebel, der, sobald er angezogen wird, elektrische Glocken auf der Lokomotive und dem Verschlage des Schaffners läuten lässt. Zu gleicher Zeit wird draussen am Wagen eine, Nachts elektrisch beleuchtete, Scheibe sichtbar, die sofort die betreffende Abtheilung verräth. Wo es gewünscht wird, kann auch durch Anziehen der Hebel der Wagen automatisch abgeschlossen werden.

— **Die Eisenbahn im Juristendeutsch.** Einen Beitrag zum Thema vom Juristendeutsch hat Dr. L. Günther, Professor in Giessen, mit seinem Buch: „Recht und Sprache" gegeben. Dabei wird auch der Definition des Reichsgerichts über den Begriff „Eisenbahn" gedacht. Sie lautet — (bitte Athem zu holen) —: „Eine Eisenbahn ist ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport grosser Gewichtsmassen, bez. die Erzielung einer verhältnissmässig bedeutenden Schnelligkeit der Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt ist und durch diese Eigenschaft in Verbindung mit den ausserdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften (Dampf, Elektrizität, thierischer oder menschlicher Muskelthätigkeit, bei geneigter Bahn auch schon der eigenen Schwere der Transportgefässe und deren Ladung usw.) bei dem Betriebe des Unternehmens auf derselben eine verhältnissmässig gewaltige, je nach den Umständen nur in bezweckter Weise nützliche oder auch Menschenleben vernichtende und die menschliche Gesundheit verletzende Wirkung zu erzeugen fähig ist."

— **Die sibirische Eisenbahn als Gesundheitsgefahr.** Im nächsten Jahre wird ein neuer Abschnitt der grossen sibirischen Eisenbahn, derjenige jenseits des Baikalsees, dem Verkehr übergeben werden. Die Linie ist 1 200 km lang und erstreckt sich von Mluwaja am Ostufer des Baikalsees durch das Gebiet Akscha bis Strjetensk am Schilka, dem westlichen Quellflusse des Amur. Bei dieser Gelegenheit macht die „Semaine Médicale" darauf aufmerksam, dass die sibirische Eisenbahn ohne Beobachtung genügender Vorsichtsmaassregeln leicht zur Einschleppung neuer Epidemien nach Europa führen könnte. Vor einigen Jahren wiesen zwei russische Aerzte auf das häufige Vorkommen einer Krankheit im Lande Akscha hin, deren Verlauf und Merkmale durchaus der Pest gleichen. Neuerdings hat Favre, ein Assistent am hygienischen Laboratorium der medizinischen Fakultät in Charkow, die Krankheit noch eingehender untersucht und beschreibt sie folgendermaassen: Sie beginnt mit steigender Temperatur und heftigem Kopfschmerz, zuweilen unter Erbrechen und Durchfall, meist aber von starker Verstopfung begleitet. In der Achselhöhle und am Unterleib zeigen sich schmerzhafte Beulen, gleichzeitig tritt Husten mit blutigem Auswurf, Herzschwäche, Blutandrang zum Kopf usw. ein. Das Bewusstsein bleibt bis zum Tode völlig erhalten, der in zwei bis vier Tagen erfolgt. Zuweilen entstehen keine Beulen, und das Leiden wirft sich dann auf die Lunge. Menschen jeden Alters scheinen für diese Art der Pest empfänglich zu sein, die Sterblichkeit ist ungemein hoch, und Fälle von Genesung sind nur selten zu verzeichnen. Man kann, obwohl es noch an bakteriologischen und genauen pathologischen Angaben fehlt, schon jetzt behaupten, dass die Krankheit der Pest mindestens sehr ähnlich ist. Von dem Tage an, wo jene Gegend in Transbaikalien mit Europa durch durchgehende Züge verbunden ist, kann man sich also einer Einschleppung der Sarbaganpest versehen, besonders wenn erst in fünf bis sechs Jahren die ganze transsibirische Eisenbahn eröffnet sein und ein wöchentlicher Expresszug zum äussersten Osten führen wird, mittelst dessen man von den Küsten des japanischen und des gelben Meeres in 14 Tagen Paris und London wird erreichen können. Bei der Förderung der internationalen Verkehrsmittel haben nicht nur politische und wirthschaftliche Interessen mitzusprechen, sondern auch der Hygieniker muss zu Rathe gezogen werden, damit der Einschleppungsgefahr ausländischer Krankheiten, die gelegentlich bei der Uebertragung auf andere Länder den Charakter furchtbarer Epidemien annehmen können, zeitig vorgebeugt wird.

— In Tirol wird demnächst die **erste alpine Automobilomnibuslinie** eingerichtet. Es soll ein regelmässiger Motorwagenverkehr eröffnet werden zwischen Meran und Trafoi, ein Motor von 10 PS für 15 Personen; zwischen Landeck und Trafoi ebenfalls 10 PS für 12 Sitz- und 6 Stehplätze; endlich ein schnellfahrendes Postautomobil mit Briefkasten und 10 Passagieren.

— **Eine neue Methode, Pfeiler einzurammen**, wird von dem russischem Ingenieurkorps bei den Riesenbauten, die Russland in jüngster Zeit unternimmt, angewandt. In die Pfeiler werden Längsschlitze gehauen, die weit genug sein müssen, um gewöhnliche Gasröhren von 2—3 cm Durchmesser aufzunehmen. Die mit Klammern befestigten Röhren laufen in Tüllen ähnlicher Art wie bei Spritzenmundstücken aus und sind nach den Pfeilerenden zu gerichtet. Das obere Ende der Röhren ist mit einer Pumpe von etwa 5 Atm. Druckwasser verbunden. Das am unteren Ende der Pfeiler unter Druck ausströmende Wasser spült den Grund unter dem Pfeiler nach Spemann's „Mutter Erde" so rasch aus, dass dieser zweimal rascher eingetrieben wird, als dies vermittelst Rammbärs möglich ist. Die Röhren werden dann anderweitig verwandt.

— **Eine neue Ausnutzung der Niagarafälle** ist gegenwärtig in der Einrichtung begriffen und zwar soll sie wiederum der Acetylenerzeugung zu gute kommen. Bekanntlich besteht an dem riesigen Wasserfalle schon eine grosse Fabrik von Calciumcarbid, dem Mutterstoffe des Acetylengases. Die neue Anlage wird in deren Nachbarschaft ausgeführt werden und einen der grössten elektrischen Betriebe bilden, die bisher ihre Kraft von dem Niagarafalle bezogen haben. Nicht weniger als 25 000 elektrische Pferdekräfte werden nach Vollendung des ganzen Planes in dieser neuen Fabrik in Thätigkeit gesetzt werden und man rechnet auf eine Erzeugung von je 2 000 Centner Carbid täglich. Die Kabelleitung, die von der grossen Kraftstation an den Wasserfällen bis zu der Fabrik hergestellt wird, wird eine Länge von 12 000 Fuss besitzen. Der Betrieb wird schon in diesem Sommer versuchsweise aufgenommen werden.

— **Die Kohlenproduktion in den Vereinigten Staaten von Nordamerika in 1898** hat nach einer soeben veröffentlichten bundesamtlichen Statistik einen Umfang von 219 835 993 short tons (à 2 000 lb) erreicht und damit die bis dahin grösste je erzielte Ausbeute, im Jahre vorher mit 200 220 000 tons, um nahezu 10 % übertroffen. Während die dortige Kohlenförderung somit in starker Zunahme begriffen ist, lässt die Ausbeute Grossbritanniens, des grössten Kohlenproduzenten der Welt, einen Rückgang ersehen; denn seine Produktion betrug im Jahre 1898 226 287 312 short tons, und war damit gegen das Vorjahr etwas geringer. Unter solchen Verhältnissen ist zu erwarten, dass die Kohlenausbeute der Vereinigten Staaten in diesem Jahre grösser ausfallen wird, als die Grossbritanniens.

Die starke Zunahme der amerikanischen Kohlenproduktion entfällt fast ausschliesslich auf Weichkohle, denn die 1898 er Ausbeute an Hartkohle von 47 515 513 long tons à 2 240 Pfund repräsentirt gegen das Vorjahr nur ein Mehr von 700 000 tons. Und da von solcher Zunahme 470 000 tons an Ort und Stelle konsumirt wurden, haben die Hartkohlenminen im letzten Jahre nur 230 000 tons mehr auf den Markt gebracht als in 1897. Ein Unterschied zwischen Hart- und Weichkohle besteht auch darin, dass, während erstere im Laufe des letzten Jahres im Preise gesunken ist, so dass die 1898 er Ausbeute den Produzenten einen um 3 872 000 D. geringeren Erlös brachte, als die des Jahres 1897, das 1898 er Produkt an Weichkohle einen um 8 910 000 D. höheren Marktwerth repräsentirte, als das des Vorjahres.

Nur in drei Staaten der Union hat die Kohlenausbeute im letzten, im Vergleiche zu dem vorhergehenden Jahre, abgenommen, und zwar in Illinois, wo infolge Lohnstreitigkeiten und Arbeiterschwierigkeiten um 1 473 459 tons weniger gefördert wurden, sowie in Montana und Oregon, woselbst die Abnahme der Ausbeute verhältnissmässig geringfügig war. In Weichkohle ist Pennsylvania der grösste Produzent, und es betrug die dortige bezügliche Ausbeute in 1898 65 155 844 tons, d. h. gegen das Jahr zuvor um 10 557 953 tons mehr. („B. N. N.")

— **Russlands Roheisenerzeugung** ist von 1 869 000 t im Jahre 1897 auf 2 224 000 t im Jahre 1898 gestiegen; fast die Hälfte, nämlich rund 960 000 t, entfällt davon auf die mächtig aufblühende südrussische Eisenindustrie. Trotz dieser erheblichen Steigerung betrug die Einfuhr an Roheisen noch fast 100 000 t. Da aber ferner die Einfuhr an Eisen- und Stahlfabrikaten einschliesslich Maschinen ein Gewicht von etwa 560 000 t besass, so entspricht die Gesammteinfuhr an Eisen und Stahl aller Art einer Menge von etwa 900 000 t Roheisen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 49,582 km lange Lokalbahn Strakonitz-Breznitz nebst den Flügelbahnen Blatna-Nepomuk (24,699 km) und Breznitz-Rozmital (9,109 km) der k. k. österreichischen Staatsbahnen, welche am 11. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden sind, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn. Am 1. Juli d. J. wird die an der Bahnstrecke Lübeck-Hamburg zwischen Lübeck und Reinfeld (Holstein) gelegene, bisher nur für den Stückgutverkehr eingerichtete Haltestelle Niendorf im Lübeckischen auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden. Sendungen nach der Haltestelle dürfen nur frankirt, von derselben nur unfrankirt und zwar in beiden Richtungen ohne Nachnahmebelastung aufgeliefert werden.

Einführung des Gemeinschaftsdienstes in den Stationen Meidling und Matzleinsdorf der k. k. priv. Südbahngesellschaft mit den k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Am 1. Juni 1899 ist auf der Strecke Hetzendorf-Matzleinsdorf der Wiener Verbindungsbahn der Gemeinschaftsdienst für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eingeführt worden. Vom bezeichneten Tage wird auf dieser Strecke, auf welcher bisher die k. k. priv. Südbahngesellschaft ausschliesslich die Dienstführung besorgte, der Fahrdienst durch die k. k. österreichischen Staatsbahnen bewirkt. Gleichzeitig besorgt die k. k. priv. Südbahngesellschaft in ihren Stationen Meidling für den Personen-, Gepäck- und Lokoeilgutverkehr und in Matzleinsdorf für den Frachtgutverkehr den Gemeinschaftsdienst für die k. k. österreichischen Staatsbahnen und zwar insoweit, als sich der Verkehr zwischen den Stationen Meidling und Matzleinsdorf einerseits und Stationen der Wiener Verbindungsbahn, der k. k. österreichischen Staatsbahnen, dann der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Staatseisenbahngesellschaft und der Eisenbahn Wien-Aspang andererseits, beziehungsweise im Durchzuge der k. k. österreichischen Staatsbahnen abwickelt.

Vereinskilometerzeiger.

Der Vereinskilometerzeiger Nr. 32 (königliche Eisenbahndirektionen zu Berlin und Stettin) ist neu ausgegeben worden. Zu dem Vereinskilometerzeiger Nr. 40 (königliche Eisenbahndirektionen zu Köln, St. Johann-Saarbrücken und Essen) ist der VIII. Nachtrag, zu dem Vereinskilometerzeiger Nr. 110 (dänische Eisenbahnen) ist der II. Nachtrag und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" ist der VI. Nachtrag erschienen.

Durch den neu ausgegebenen Vereinskilometerzeiger Nr. 32 ist der im April 1895 ausgegebene Vereinskilometerzeiger gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben worden.

Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse.

Das Vereinsgüterwagenparkverzeichniss Nr. 4 (bayerische Staatseisenbahnen) ist neu ausgegeben worden. Zu dem Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse Nr. 85 (holländische Eisenbahngesellschaft) ist der I. Nachtrag und zur „Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen" der XI. Nachtrag erschienen. Ferner ist die „alphabetische Uebersicht der Eisenbahnen im Bereiche des Vereins mit Angabe der Nummer des betreffenden Güterwagenparkverzeichnisses" (Nr. 131 der Sammlung) neu ausgegeben worden.

Durch das neu ausgegebene Verzeichniss Nr. 4 ist das im November 1894 ausgegebene Verzeichniss Nr. 4 nebst Nachtrag II

und durch die alphabetische Uebersicht der Eisenbahnen (Nr. 131 der Sammlung) die im Dezember 1890 ausgegebene gleiche Uebersicht aufgehoben worden.

Uebereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement.

Das vom 1. Januar 1899 an gültige Uebereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement nebst den Anhängen I—IV ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2416 vom 6. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Abänderung des Artikels 15 des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 13. Juni d. J.).

Nr. 2436 vom 7. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Uebereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement nebst den Anhängen I—IV (abgesandt am 13. Juni d. J.).

Nr. 2452 vom 7. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 13. Juni d. J.).

Nr. 2453 vom 7. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 13. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Die 52 km lange 1,00 m spurige Kleinbahn von Wunstorf nach Uchte, welche in der Provinz Hannover bezw. Fürstenthum Schaumburg-Lippe liegt und von der Station Wunstorf der königlichen Eisenbahndirektion Hannover abzweigt, in Uchte an die Mindener Kreisbahn anschliesst, gelangte am 2. Mai mit den Stationen Wunstorf B., Wunstorf St., Klein-Heidorn, Gross-Heidorn H., Gross-Heidorn B., Steinhude, Hagenburg, Schmalenbruch, Wiedenbrügge, Winglar, Rehburg Bad, Rehburg Stadt, Loccum Leese, Stolzenau, Böthel, Nendorf und Uchte für den Personen, Gepäck- und Güterverkehr zur Eröffnung.

Wunstorf, den 31. Mai 1899. (H&V1636)
Die Direktion
der Steinhuder-Meerbahn.

2. Verkehrsstörungen.

Wegen Ausbesserung der Eisenbahnbrücke über die Trebel wird der Güterverkehr auf der Strecke Sülze-Tribsees vom 26. d. Mts. ab auf 10—12 Tage eingestellt. Der Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten.

Schwerin, den 14. Juni 1899. (1637)
Grossherzogliche Generaleisenbahndirektion.

Verkehrsstörungen.

Zufolge eingetretenen Hochwassers wurde der Eisenbahndamm zwischen den Stationen Garam Szt. Kereszt und Zsarnócza der Léva-Garamberzenczer Lokalbahn derart beschädigt, dass der gesammte Zugverkehr vom 10. bis 26. Mai l. J. eingestellt war. Aus demselben Grunde war auch der Verkehr zwischen den Stationen Erdököz und Tiszolcz vom 11. bis 16. Mai l. J. eingestellt.

Budapest, am 1. Juni 1898. (1638)
Königlich ungarische Staatseisenbahnen.

3. Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. wird die an der Bahnstrecke Lübeck-Hamburg belegene, bisher nur für den Stückgutverkehr eingerichtete Haltestelle Niendorf im Lüb. für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Sendungen nach der Haltestelle dürfen nur frankirt, von derselben nur unfrankirt, und zwar in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden.

Die im Binnenverkehr zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den Abfertigungsstellen zu erfragen.

Lübeck, den 13. Juni 1899. (1639)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverbandsverkehr mit Oesterreich.

Vom 20. Juni d. J. an bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende d. J., wird für die Beförderung von Kartoffeln bei Zahlung der Fracht nach dem Ladegewichte oder, wenn dieses nicht angegeben ist, nach der Tragfähigkeit des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief von der Station Görz der k. k. priv. Südbahngesellschaft nach der diesseitigen Station Auerbach i. V. (unt. Bahnhof) der Frachtsatz von 229 ₰ für 100 kg eingeführt.

Dresden, den 13. Juni 1899. (1640)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. werden für den Versand von Steinkohlen und gemahlenen Steinkohlen von Rheinau nach Waghäusel und Neulussheim neue ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 12. Juni 1899. (1641)
Generaldirektion.

Oesterr.-ungar.-bayer. Gütertarif, Theil II, Heft 3A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1899 gelangen für die Beförderung von Kapselscherben (A. T. Nr. 60) direkte Frachtsätze von Dux, Dux-Liptitz und Ladowitz nach Markt-Redwitz, Schwandorf, Waldsassen und Wiesau zur Einführung.

München, den 13. Juni 1899. (1642)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif I.

Vom 20. Juni d. J. ab wird die Fracht für Feldsteine in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Schlawe nach Stolpmünde von 0,18 ℳ. auf 0,15 ℳ. für 100 kg ermässigt.

Danzig, den 13. Juni 1899. (1643)
Königliche Eisenbahndirektion.
Thomé.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Am 15. Juni d. J. tritt zum Tarifheft Nr. 2 der Nachtrag X in Kraft.

Derselbe enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und des Ausnahmetarifes 9 S namentlich neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6c (Braunkohlenbriquets in Mengen von 20000 kg) von den Stationen Annahütte, Klettwitz, Klingmühl-Lichterfeld, Poley, Sallgast und Zschipkau der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn nach einer Reihe von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg und Danzig.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelangen dieselben erst am 1. August d. J. zur Einführung.

Ueber die Höhe der neu eingeführten Frachtsätze, sowie über den weiteren Inhalt des Nachtrages ertheilen vom 15. Juni d. J. an die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 12. Juni 1899. (1644)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 15. Juni d. J. wird die Station Düsseldorf-Reisholz mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Benrath in den Verkehr aufgenommen.

Näheres ist bei der Güterabfertigungsstelle dortselbst zu erfahren.

Elberfeld, den 12. Juni 1899. (1645)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. August d. J. werden die im Gütertarif Heft A 5 vom 10. Juni 1895 enthaltenen Frachtsätze zwischen Herzogenrath und Baexem-Heythuijsen, Budel, Eysden, Gronsveld, Haelen, Maastricht, Melick-Herkenbosch, Vlodrop und Weert und die im Ausnahmetarife für Braunkohlen usw. vom 1. Mai 1897 enthaltenen Frachtsätze zwischen Herzogenrath und den vorerwähnten Stationen sowie Roermond gestrichen. Sendungen in diesen Verkehrsbeziehungen werden von dem genannten Tage ab nur nach den Tarifen für den inneren Verkehr der niederländischen Staatsbahngesellschaft abgefertigt.

Ueber die hierbei vereinzelt eintretenden Erhöhungen geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Köln, den 12. Juni 1899. (1646)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Auf 1. Juli 1899 wird ein neuer Tarif Theil II, Heft 3, erste Abtheilung, enthal-

tend die besonderen Bestimmungen und Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel und Hannover, der Lübeck-Büchener Eisenbahn und der grossherzgl. oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der schweizerischen Nordostbahn (einschl. der Bötzbergbahn), der Sihlthalbahn, der Tössthalbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen (einschl. der Toggenburger Bahn und der Wald-Rütibahn) andererseits ausgegeben, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. November 1890 nebst Nachträgen aufgehoben und ersetzt wird. Auf den gleichen Zeitpunkt werden die im Tarife Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, vom 1. Juni 1891 vorgesehenen Frachtsätze für die Stationen Nordhausen und Sangerhausen, welche in das Heft 3, erste Abtheilung, aufgenommen sind, aufgehoben.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen oder Beschränkungen des direkten Verkehrs eingeführt werden, bleiben die seitherigen Taxen noch bis einschliesslich September 1899 in Geltung.

Exemplare des neuen Tarifes können Ende Juni von den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 70 ₰ für das Stück bezogen werden.

Karlsruhe, den 10. Juni 1899. (1647)

Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Auf 1. Juli 1899 wird ein neuer Tarif Theil II, Heft 1, erste Abtheilung, enthaltend besondere Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Köln und Münster sowie der Eisern-Siegener Bahn einerseits und Stationen der schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Sihlthalbahn, der Tössthalbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger und der Wald-Rütibahn) andererseits ausgegeben, durch welchen das auf 1. November 1890 erschienene gleichnamige Tarifheft aufgehoben und ersetzt wird.

Soweit durch das neue Tarifheft Frachterhöhungen oder Beschränkungen des direkten Verkehres eintreten, bleiben die bisherigen Taxen bis Ende September l. J. in Geltung. Da die Station Boppard aus dem norddeutsch-schweizerischen in den südwestdeutsch-schweizerischen Verband übergeht, so bleiben die im bisherigen Tarifhefte 1, erste Abtheilung vorgesehenen Frachtsätze bis zur Einführung von Taxen in letzterem Verbande bestehen.

Der Tarif kann Ende dieses Monats zum Preise von 1,40 ℳ von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Karlsruhe, den 8. Juni 1899. (1648)

Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. wird die Station Krutsch des Direktionsbezirks Bromberg als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 bezw. 6 a für Braunkohlen usw. des Gruppentarifs I und des Berlin-nordostdeutschen Gütertarifs (I/III) bezw. des ostdeutschen Gütertarifs (I/II) einbezogen.

Die Frachtsätze sind auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 12. Juni 1899. (1649)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Am 1. Juli 1899 tritt im ostdeutsch-österreichischen Verbande, Theil II, Heft 3 der Nachtrag II in Kraft, der ausser geänderten Frachtsätzen für den Klassenguttarif auch neue Frachtsätze einzelner Ausnahmetarife enthält.

Die durch den Nachtrag eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 1. August 1899.

Der Nachtrag kann vom 19. Juni 1899 ab bei den bekannten Dienststellen kostenlos bezogen werden.

Breslau, den 12. Juni 1899. (1650)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch - hessischer Güterverkehr. (Gruppe V/VI.)

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. wird die Station Muskau des Eisenbahndirektionsbezirks Halle als Versandstation in den ab 1. Februar d. J. bestehenden Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Stationen einbezogen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 11. Juni 1899. (1651)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch - österreichisch - ungarischer Kohlenverkehr. Heft I—III.

Vom 1. Juli d. J. werden im obigen Kohlenverkehre neu eingeführt:

zu Heft I Nachtrag I,
" " II " II,
" " III " II.

Dieselben enthalten insbesondere theilweise Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen über Anwendung des Tarifs, Frachtsätze nach den neu in den Tarif aufgenommenen Eisenbahnstrecken und Stationen, Aenderungen bestehender Frachtsätze, wodurch theilweise bedeutende Ermässigungen, theilweise auch mässige Erhöhungen eintreten, sowie schliesslich Berichtigungen. Die nach einzelnen Stationen bisher bestehenden billigeren Umkartirungen werden durch die neuen Sätze nunmehr ausgeglichen.

Neu in die Tarife sind aufgenommen:

zu Heft I die Strecke Szakolcza-Kutti-Dévénytó - (Stomfa) - Marchegg (Marchthallinie) der ungarischen Staatseisenbahn sowie die ungarische Nordwestbahn - Strecke Broczkó-Kutti - N. - Szombat - Lipótvár - Uezbégh,

zu Heft III einzelne Stationen der k. k. Südbahngesellschaft, Sopron-Poszenyer und Neusiedlersee-Lokalbahn sowie die in Szombathely einmündenden Lokalbahnen.

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Sätze bis 31. Juli d. J. in Kraft.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Verwaltungen und zwar Nachtrag II zu Heft II unentgeltlich, die Nachträge zu den Heften I und II zum Preise von 25 bezw. 40 ₰ für das Stück zu beziehen.

Kattowitz, den 10. Juni 1899. (1652)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die Haltestelle Kapellen-Niederhorbach der pfälzischen Bahnen, welche bisher nur dem Eil- und Frachtstückgutverkehr diente, ist vom 10. Juni d. J. ab auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Strassburg, den 11. März 1899. (1653)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Frankfurt - hessisch - südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. kommt das Tarifheft, Abtheilung D für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a./M. und Mainz, der Cronberger und Kerkerbach-Bahn, sowie der auf hessischem Gebiete liegenden Linien der süddeutschen Eisenbahngesellschaft einerseits und den Stationen der auf badischem Gebiete liegenden Linien der süddeutschen Eisenbahngesellschaft andererseits zur Einführung.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. August d. Js. gültig.

Ebenso behalten die in dem nachstehend unter 1 bezeichneten Tarif enthaltenen direkten Sätze zwischen Mannheim und Weinheim (Nebenbahn), welche ohne Ersatz aufgehoben werden, noch Gültigkeit bis zum 1. September 1899.

Durch das neue Tarifheft werden die nachverzeichneten Gütertarife nebst Nachträgen aufgehoben:

1. der Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der ehemaligen hessischen Ludwigs - Bahn einerseits und Stationen der hessischen Nebenbahnen usw. andererseits vom 1. Oktober 1889,
2. der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Main-Neckar-Bahn und des Direktionsbezirks Frankfurt a./M. einerseits und Stationen der Mannheim - Weinheim-Heidelberg - Mannheimer Nebenbahn andererseits vom 4. Oktober 1890,
3. die Gütertarife für den südwestdeutschen Verband, Hefte 7 und 9 vom 1. Mai 1895 und vom 1. September 1895,
4. die Gütertarife für den rheinisch-westfälisch - südwestdeutschen Verband, Hefte A 1 und A 2 vom 1. August 1890 und vom 1. April 1890,
5. der Gütertarif für den nassau - badischen Verkehr vom 1. April 1889,
6. der Gütertarif für den mitteldeutschen Verband, Heft 3 vom 1. Januar 1893,
7. das Tarifheft No. 1 des norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. Juni 1896,

soweit dieselben sich auf den Verkehr zwischen Stationen beziehen, auf welche das neue Tarifheft Anwendung findet.

Das neue Tarifheft ist durch die Dienststellen käuflich zu beziehen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a./M., den 10. Juni 1899. (1654)

Namens der betheiligten Verwaltungen, königl. Eisenbahndirektion Frankfurt a./M.

Nordwestdeutsch - mitteldeutscher und Oldenburg - mitteldeutsch. und Altonaer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. werden die Stationen Mölln i. L. und Schönefeld bei Leipzig in den Ausnahmetarif 6 a (Braunkohlenbrikets) bezw. in den Seehafenausnahmetarif E Eisen und Stahl im Verkehr nach den (oldenburgischen) Seehafenstationen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 11. Juni 1899. (1655)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-bayerischer Güterverkehr.

Insoweit nach dem Tarife für den mitteldeutsch - linksrheinischen Güterver-

kehr vom 1. April 1899 für den Verkehr zwischen Lichtenfels, Meiningen und Probstzella einerseits und Stationen des Direktionsbezirks St. Johann=Saarbrücken andererseits sich billigere Frachtsätze ergeben als nach dem Saarbrücken-bayerischen Gütertarife vom 1. Januar 1896 haben diese billigeren Frachtsätze auch Geltung für die gleichnamigen bayerischen Stationen im Saarbrücken-bayerischen Güterverkehr.

München, am 13. Juni 1899. (1656)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterr.-ungarisch-bayer. Gütertarif Theil II Heft 3 A v. 1. Jan. 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1899 gelangen für die Beförderung von Gaskoks — wenn von Gasanstalten versendet — ab Prag nach den Münchner Bahnhöfen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 13. Juni 1899. (1657)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1899 gelangt der Nachtrag III zur Einführung, welcher die Abänderung des Titelblattes und Neuauflage des Vorwortes, sowie Ergänzungen bezw. Abänderungen der Tariftabellen und Ausnahmetarife enthält.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. August 1899 in Kraft.

München, den 19. Juni 1899. (1658)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband. Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Kapellen=Niederhorbach der pfälzischen Eisenbahnen als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw., Heft 3, mit den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) aufgenommen.

Essen, den 12. Juni 1899. (1659)
Namens der betheiligten Verwaltungen,
königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20 Juni d. J. werden die Stationen Eysden und Gronsveld der niederländischen Staatsbahn in den direkten Verkehr mit den Stationen Aachen und Aachen T des Direktionsbezirkes Köln aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 13. Juni 1899. (1660)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

In den für den Verkehr zwischen Basel bad. Bhf. und Waldshut einerseits und schweizerischen Stationen andererseits gültigen allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Bahnen vom 1. April 1897 ist mit Gültigkeit vom 1. Juli 1899 der Artikel Chamottemehl (Chamottemörtel) in das Verzeichniss der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter (Art. 43 der Tarifvorschriften) eingereiht worden.

Karlsruhe, den 11. Juni 1899. (1661)
Gr. Generaldirektion.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Hinausgabe eines neuen Lokalgütertarifes für das Hauptbahnnetz, dann eines Nachtrages II zum Lokalgütertarife für die Lokalbahnen.

Mit 1. Juli d. J. gelangt eine Neuausgabe des Lokalgütertarifes (Theiles II) für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf dem gesellschaftlichen Hauptbahnnetze zur Einführung. Der gleichartige Lokalgütertarif vom 1. Januar 1898 tritt unter einem ausser Wirksamkeit.

In diesem neuen Tarife werden einerseits in den Tarifbestimmungen vielfache Erleichterungen und Begünstigungen aktivirt, andererseits die Beförderungspreise in zahlreichen Fällen und zum Theile in sehr wesentlichem Maasse herabgesetzt. Die wichtigsten dieser Tarifmaassnahmen sind die folgenden:

1. Es wird zugestanden, dass die für Wagenladungen geltenden Frachtsätze auch bei Bildung von Wagenladungen aus mehreren (höchstens fünf) an verschiedene Empfänger adressirten Sendungen angewendet werden.

2. Eine Anzahl von Artikeln wird in billigere Tarifklassen eingereiht, insbesonders: Heu und Stroh, dann Kartoffeln in ganzen Wagenladungen in den Spezialtarif 3; landwirthschaftliche Maschinen als Stückgut in die Klasse A, bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen in die Klasse B; sperrige Güter bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen in die Klasse A, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen in die Klasse B.

3. Eine Reihe von neuen Ausnahmetarifen wird aufgenommen, und zwar:

a) ein besonders ermässigter Ausnahmetarif (IV) für verschiedene minderwerthige Artikel, hauptsächlich für Drainröhren, gewöhnliche Erde, Schlacken, Schwefelkiesabbrände, Bruchsteine, rohen Thon, Torf, gewöhnliche Ziegel;
b) ein Ausnahmetarif (V) für Sammelgüter (Güter der Klassen I und II in halben und ganzen Wagenladungen, dann der Klasse A in ganzen Wagenladungen);
c) ein Ausnahmetarif (X), bei dem die Frachtberechnung nach der Bodenfläche des verwendeten Wagens erfolgt, für sperrige und andere Güter;
d) ein Ausnahmetarif (XV) für Baumaterialien und Ausrüstungsgegenstände zu industriellen, land- und forstwirthschaftlichen Neuanlagen;
e) ein Ausnahmetarif (XVIII) für Zucker von den Stationen, an welchen Zuckerfabriken gelegen sind, demzufolge für Mengen unter 5000 kg die Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifes V a (Güter der Klassen I und II in halben Wagenladungen), für Mengen von mindestens 5000 kg pro Wagen die Frachtsätze der Klasse A abzüglich 10 %, für Mengen von mindestens 10000 kg pro Wagen im allgemeinen die Frachtsätze der Klasse B abzüglich 15 % und im Falle der Ausfuhr aus dem österr.-ung. Zollgebiete die Frachtsätze der Klasse C abzüglich 5 % berechnet werden;
f) ein Ausnahmetarif (XXIV) für mehrere Gruppen von Artikeln im Falle der Ausfuhr aus dem öst.-ung. Zollgebiete, namentlich für Bier, Eier, ordinäre Holzwaaren, Gemüse, Glas, Obst, Papier und Pappe, Eisen und Stahl, Möbel etc.

4. Die Gebühren des Ausnahmetarifes (neu XI) für lebende Thiere werden von gewissen Entfernungen angefangen ermässigt.

Mit 1. Juli d. J. wird weiter zu dem Gütertarife für die gesellschaftlichen Lokalbahnen vom 1. Januar 1898 ein Nachtrag II ausgegeben, welcher Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes und des Nachtrages 1 enthält.

Exemplare dieser Tarifdrucksachen sind bei der Direktion und den grösseren Stationen käuflich zu erhalten, und zwar der Hauptbahntarif zum Preise von 2 Kr. 50 Hellern für das Stück, der Nachtrag II zum Lokalbahntarife zum Preise von 4 Hellern für das Stück.

Wien, am 13. Juni 1899. (1662)

Oesterreich.-ungar.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Aufnahme der Station Lochau k. k. St. B. in die Ausnahmetarife für Getreide etc. Theil III, Heft 1—4, gültig vom 1. Dezember 1898, bezw. 1. Januar 1899 und für den Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau, gültig vom 1. November 1891.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899 gelangen für die Station Lochau k. k. St. B. nachbenannte Frachtsätze bezw. Frachtberechnungen zur Einführung:

I.

a) für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz und Oelsaaten, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen;
b) für gebrauchte Getreide- und Mehlsäcke, bei Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte;

werden im Verkehre zwischen den im Ausnahmetarife Theil III Heft 1 vom 1. Dezember 1898 angeführten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:

Fehring, Feldbach, Feldkirchen, Gleisdorf, Graz St. B., Hartberg, Krainburg, Laibach, Lees=Veldes, Leoben, St. Veit a. d. Glan, Studenzen=Fladnitz, Treibach=Althofen und Villach,

ferner den Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft: Ala, Ehrenhausen, Graz, Klagenfurt, Laibach, Lebring, Leibnitz, Leoben, Marburg, Pettau, Puntigam, Spielfeld, Villach und Wildon, sowie im Verkehre zwischen den im Ausnahmetarife Theil III Heft 2 vom 1. Januar 1899 angeführten Stationen, nach oder von der Station

„Lochau k. k. St. B.“

die in diesen Ausnahmetarifen enthaltenen Frachtsätze „für Lindau“; und im Verkehre zwischen den übrigen im Ausnahmetarife Theil III, Heft 1, ferner den, in den Ausnahmetarifen Theil III Heft 3 und 4 vom 1. Dezember 1898 angeführten Stationen, nach oder von der Station

„Lochau k. k. St. B.“

die in diesen Ausnahmetarifen enthaltenen Frachtsätze für „Bregenz“, unter Einhaltung der Bestimmungen dieser Ausnahmetarife in Anwendung gebracht.

II.

Für Kohlen, mineralische und Koks in ganzen Wagenladungen bei Aufgabe als Frachtgut, u. zw. für Kohlen, mineralische, bei Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des zur Verwendung gelangten Wagens und für Koks, bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, werden im Verkehre von den im Ausnahmetarife für den Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau vom 1. November 1891 angeführten Stationen nach

„Lochau k. k. St. B."
bei Einhaltung der Bestimmungen dieses Ausnahmetarifes, die in demselben enthaltenen Frachtsätze für „Bregenz" berechnet. Für die Berechnung der Lieferfristen werden die Kilometerzeiger in den „Gemeinschaftlichen Heften A, B, C und D" bezw. im Ausnahmetarife für den Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau wie folgt ergänzt:

Abtheilung B

von oder nach	im Verkehre mit den übrigen Tarifstationen vom Schnittpunkte I	II
	Kilometer	
Heft A, Seite 26		
Lochau k. k. St. B.	7	223
Heft B, Seite 31		
Lochau k. k. St. B:	—	223
Heft C, Seite 32		
Lochau k. k. St. B.	7	223
Heft D, Seite 20		
Lochau k. k. St. B.	7	223
Ausnahmetarif für Kohlen etc. Seite 17 Schnitt B ab Lindau-Lochau . . .	7	—

Wien, am 12. Juni 1899. (1663)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.
Für Glas und Hohlglaswaaren zur Ausfuhr nach dem österr.-ung. Zollgebiete (Ausn.-Tarif Nr. 36 des Elbeumschlagstarifes für Oesterreich) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief a)	10 000 kg und Wagen b)
von Chlumetz-Pilar .	156 ₰	109 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag		
von Chlumetz-Pilar .	151 ₰	104 ₰
Nach Dresden-Elbkai		
von Chlumetz-Pilar .	196 ₰	145 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag für a) und b) 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz für a) 10 ₰, für b) 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.
Wien, den 13. Juni 1899. (1664)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österr.-russischer Grenzverkehr.
Einführung von Frachtsätzen für Getreide etc. nach Schleissheim.
Mit Gültigkeit vom 16. Juni 1899 wird die Station Schleissheim der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen in dem vom 1. Januar 1897 bestehenden Tarif Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für Getreide etc., mit nachstehendem Schnittfrachtsatze ausgestattet:

Schnitttafel B.
(Seite 18 des Tarifes.)

Kilometer	Gruppen-Nr.	vom Schnittpunkte nach	a Getreide etc. für 100 kg in Pfennig
882	II	Schleissheim . . .	284

Wien, am 9. Juni 1899. (1665)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäcktarif im Verkehr der preussischen Staatsbahnen mit der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.
Vom 15. d. Mts. ab werden zwischen Labes und Greifenberg i/Pom. direkte Fahrpreise eingeführt, auch findet direkte Gepäckabfertigung statt. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Fahrkartenausgabestellen.
Ferner gelangen vom 1. Juli d. J. die besonderen Tarifbestimmungen
zu § 14, Seite 8:
„Bei dem Uebergange aus einem Personenzuge in die niedrigere Klasse eines Schnellzuges bedarf es einer Zuschlagkarte nicht"
und zu § 21, Seite 9, Abs. 2:
„Bei den in den Fahrplänen der preussischen Staatseisenbahnen mit dem Buchstaben D (Durchgangszug) besonders bezeichneten Zügen (siehe besondere Bestimmung zu § 17) ist ausser dem Betrage für eine Platzkarte noch ein Zuschlag von 1 ℳ. von demjenigen Reisenden zu zahlen, welcher einen numerirten Platz einnimmt, ohne im Besitze einer Platzkarte zu sein, und dies nicht beim nächsten Erscheinen des Schaffners oder Zugführers meldet"
zur Aufhebung.
Stettin, den 6. Juni 1899. (1666)
Direktion der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahngesellschaft, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Juli d. J. gelangt der Nachtrag I zum Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II — enthaltend: „Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatseisenbahnen" — zur Einführung.
Der Nachtrag enthält abgeänderte Bestimmungen über die Gewährung von Fahrpreisermässigungen für Gesellschaftsfahrten, Ausgabe von Anschlussrückfahrkarten, Benutzung von Fahrtausweisen über andere Bahnwege und Beförderung von Fahrrädern.
Die in den Nachtrag aufgenommenen Bestimmungen sind gemäss der Vorschrift unter I 2 der Verkehrsordnung genehmigt.
Magdeburg, den 9. Juni 1899. (1667)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Eröffnung der Ausweiche „Mittlern" als Haltestelle für den Personen-, Gepäck- und Eilgüterverkehr.
Am 15. Juli l. J. wird in der auf der Linie Marburg-Franzensfeste zwischen den Stationen Bleiburg und Völkermarkt-Kühnsdorf gelegenen Ausweiche „Mittlern" der selbständige Personen-, Gepäck- und Eilgutdienst eingeführt.
Wien, am 9. Juni 1899. (1668)
Die Generaldirektion.

5. Verdingungen.

Lieferung von Lastkrahnen.
Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung eines Kohlenladekrahnes und Ueberladekrahnes ausschl. der Erd- und Mauerarbeiten für 2 Bahnhöfe der Eisenbahndirektion Essen soll vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ. in Baar (nicht in Freimarken) von der unterzeichneten Inspektion, Bachstrasse 30, bezogen werden. Angebote sind unter Benutzung des Angebotbogens versiegelt mit entsprechender Aufschrift post- und bestellgeldfrei bis zum Eröffnungstermine am 6. Juli, Vormittags 11 Uhr, hierher einzusenden.
Essen, den 8. Juni 1899. (1669)
Königliche Eisenbahn-Maschineninspektion 2.

Verdingung.
Die Ausführung der Erd- und Mauerarbeiten zur Unterführung der Hattinger Chaussee auf Bahnhof Bochum (Süd) (rund 3 300 cbm Erdaushub, 1 200 Bruchsteinmauerwerk, ohne Materiallieferung) soll vergeben werden.
Verdingungsunterlagen nebst Zeichnung liegen bei der unterzeichneten Betriebsinspektion zur Einsicht aus; Angebotformulare können von dort gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ. (nicht in Briefmarken) bezogen werden, soweit der Vorrath reicht.
Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Unterführung der Hattinger Chaussee" sind bis zum
Dienstag, den 27. Juni 1899, Vorm. 11 Uhr,
einzureichen.
Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Bochum, den 7. Juni 1899. (1670)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Die Herstellung der Erd-, Mauer-, Steinmetz- und Schmiedearbeiten für die Viaduktanlage der Personenstation Friedrichshagen und für die anschliessende Strassenunterführung, soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.
Angebote sind bis Sonnabend, den 24. Juni 1899, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit der entsprechenden Aufschrift versehen an die königliche Eisenbahnbauabtheilung 1, Berlin Fruchtstrasse 14/15 einzureichen.
Angebotshefte mit Zeichnung und Bedingungen sind bei der Bauabtheilung 1 einzusehen. Die Hefte sind auch von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ. in Baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Berlin, den 30. Mai 1899. (1671)
Königliche Eisenbahnbauabtheilung 1.

Ausschreibung der Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung einer Bahnsteighalle für den Mittelbahnsteig auf Bahnhof Trier r/m.

Der Ausschreibung werden die im „Deutschen Reichsanzeiger und königl. preussischen Staatsanzeiger" Nr. 47 vom 23. Februar 1898 bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen zu Grunde gelegt.

Die Ausschreibungsunterlagen liegen in unserem Verwaltungsgebäude Zimmer 24 zur Einsicht aus und können auch gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ (in baar) bezogen werden.

Die Angebote sind unter Benutzung des Verdingungsanschlages, in versiegeltem Umschlage mit der Bezeichnung „Mittel-Bahnsteighalle für Bahnhof Trier r/m" bis zum 24. Juni 1899, Vormittags 9½ Uhr, an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Trier, den 7. Juni 1899. (1672)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Verdingung.

Die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Ueberführung des Deuben-Trebnitzer Weges auf Bahnhof Deuben im Gesammtgewicht von etwa 142 t soll vergeben werden. Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserer Kanzlei während der Dienststunden zur Einsichtnahme aus und können dieselben auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ für die Bedingungen und 4,80 ℳ für die Zeichnungen, soweit der Vorrath reicht, von dort bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung des eisernen Ueberbaues der Wegeüberführung auf Bahnhof Deuben

versehen bis zum 3. Juli 1899, Vormittags 10 Uhr, postfrei an uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Angebote im Beisein der etwa erschienenen Bieter erfolgen wird.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, im Juni 1899. (1673)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben die Lieferung von:

1 000 Stück eichenen Stossschwellen 2,4 m lang,
5 800 „ eichenen Zwischenschwellen verschiedener Länge,
5 100 „ tannene Zwischenschwellen verschiedener Länge

öffentlich zu verdingen.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift „Verdingung 22. Juni 1899", versehen spätestens:

Donnerstag, den 22. Juni 1899, Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 3 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 6. Juni 1899. (1674)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verdingung von 4 930 Stück Rohrdecken in 3 Loosen, 2 889 Stück Kokosdecken in 6 Loosen und 593 Stück Kokosvelourdecken in 5 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 30. Juni 1899, Mittags 12 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. Juli 1899.

Berlin, den 14. Juni 1899. (1675)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die elektrische Licht- und Kraftbetriebanlage auf dem Hauptbahnhof zu Danzig mit Ausschluss der Maschinen zur Erzeugung der elektrischen Energie, sowie der Masten für die Bogenlampen und Freileitungen soll vergeben werden.

Die Angebote sind bis Dienstag, den 18. Juli d. J., Vorm. 11 Uhr, verschlossen und versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf die elektrische Licht- und Kraftbetriebanlage für Danzig Hauptbahnhof" der unterzeichneten Direktion einzureichen.

Bedingungen und Zeichnungen sind gegen postfreie Einsendung von 5 ℳ von unserem technischen Büreau zu beziehen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Danzig, im Juni 1899. (1676)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von rot. 18 t Flusseisen, 4,5 t Schweisseisen, 0,9 t Gusseisen und 0,9 t Gussstahl für eine Fusswegüberführung bei Stat. 109 + 3,3 der Strecke Stettin-Jasenitz am 5. Juli 1899, Vormittags 11 Uhr. Angebote hierauf sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Eisenkonstruktionen für eine Fusswegüberführung an die unterzeichnete Betriebsinspektion, Bergstrasse Nr. 16 II bis zu der vorstehend für die Eröffnung der Angebote bestimmten Zeit einzureichen. Ebendaselbst können Angebotsbogen und Bedingungen eingesehen bezw. gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,25 ℳ baar bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Stettin, den 13. Juni 1899. (1677)

Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 3.

Main-Neckar-Eisenbahn.

In hiesiger Centralwerkstätte ist eine ausgemusterte Personenzugslokomotive mit Tender als Altmaterial zu verkaufen.

Die Verkaufsbedingungen sind gegen Einsendung von 50 ₰ an die Kanzlei der unterzeichneten Dienststelle erhältlich, auch liegen dieselben zur Einsicht auf dem diesseitigen Zeichnenbüreau auf.

Die Angebote müssen das Anerkenntniss der Verkaufsbedingungen enthalten und sind längstens bis 20. Juni 1899, Vormittags 10 Uhr mit Aufschrift „Angebot auf Ankauf einer alten Lokomotive" verschlossen und portofrei auf dem Büreau des Unterzeichneten einzureichen.

Darmstadt, den 9. Juni 1899. (1678)

Der Maschineningenieur.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien (in den Hauptwerkstätten Lingen und Osnabrück lagernd und zu besichtigen) wie: Kupfer in Stücken und Spänen, Messing-, Rothguss-, Zink-, Eisen-, Gussund Stahlschrott, alte Räder, Plüschabfälle, Glasbrocken usw. Eröffnung der Angebote am 5. Juli 1899, Vormittags 11 Uhr, Zuschlagsfrist bis zum 14. Juli 1899, Abends 8 Uhr. Verkaufsbedingungen nebst Gebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) vom Vorstande unseres Centralbüreaus zu beziehen.

Münster, den 13. Juni 1899. (1679)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Oberbau- etc. Materialien.

492 t Eisenschienen,
250 „ Stahlschienen,
250 „ Schwellen aus Schweiss- und Flusseisen,
11 „ Blechschrott und Draht,
220 „ Eisenschrott } in grösseren und
104 „ Stahlschrott } kleineren Stücken,
9,7 „ Brückenkonstruktionen,
3,9 „ Glasbrocken

sollen im Wege des öffentlichen Verdings verkauft werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind an die unterzeichnete Direktion versiegelt und portofrei bis zum Termine, Montag, den 3. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, einzureichen.

Zuschlagsfrist 15 Tage.

Die Verkaufsunterlagen liegen im Zimmer 39 unseres Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung von einer Mark (in baar, nicht in Briefmarken) von dem diesseitigen Rechnungsbüreau abgegeben.

St. Johann-Saarbrücken, im Juni 1899. (1680)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von Altmaterialien, Brückenwaagen usw.

Die in den Hauptwerkstätten Magdeburg-Buckau, Stendal, Halberstadt, Braunschweig und Salbke bei Westerhüsen angesammelten alten Werkstattsmaterialien (Achswellen, Radreifen, Eisen-, Guss- und Stahlschrott, Dreh- und Bohrspähne von Eisen, Kupfer, Roth-, Messing- und Weissguss, Plüsch- und Lederabfälle, Kupferplatten, Glasbrocken, Gummi und Lumpen) sowie einige noch brauchbare Brückenwaagen, Drehscheiben und eine Weichenzungenhobelmaschine sollen im Wege des öffentlichen Angebotverfahrens — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in baar bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

30. d. Mts., Vormittags 10 Uhr

im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. Juli d. J.

Magdeburg, den 8. Juni 1899. (1681)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 46 | 21. Juni 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Die Entwickelung und Bedeutung der Eisenbahnen.

Von **Georg Muschweck**, königlichen Generaldirektionssekretär in München.

Am 6. Oktober werden es 70 Jahre, dass auf der 1,2 km langen Gleisstrecke bei Rainhill unweit Liverpool jenes berühmte Wettrennen stattfand, in dem die von Stephenson erbaute Lokomotive Rocket — Rakete — über ihre Konkurrenten Sanspareil, Novelty und Perseverance den Sieg davontrug. Die Rakete ruht nunmehr im Kensingtonmuseum von ihren Lorbeeren aus und auch ihr Schöpfer hat längst ausgerungen, aber das Geburtstagskind, dem Stephenson Pathe gestanden hat, hat sich mittlerweile zur stolzen Maid entwickelt, deren kräftige Arme die ganze Erde umspannen. Im Jahre 1830 betrug die Schienenlänge der Erde nur 381 km, während sie sich 1850 schon auf 38 022 km bezifferte, um 1890 auf 617 119 km zu steigen. Heute dürfte die Länge des Eisenbahnnetzes bereits 750 000 km erreicht haben. Es ist das eine Entfernung fast 2 Mal so gross als diejenige der Erde vom Monde und 18 Mal grösser als der Umfang der Erde. Von Jahr zu Jahr schliesst sich ein neuer Ring und die Maschen des Netzes werden immer kleiner. Am 14. Oktober 1887 passirte der erste Zug den Polarkreis auf der nördlichsten Bahn der Erde Lulea-Gellivara. Die grosse weisse Karte Afrikas überspannt sich jetzt mit einem Netze von neuen Verkehrsbahnen. Durch die Prärien braust schon längst das eilige Dampfross und wenn ein weiteres Jahrzehnt ins Meer der Ewigkeit versunken ist, wird auch das Reich der Mitte durch ein stählernes Band mit dem fernen Westen verbunden sein.

Wie jedes neue Unternehmen hatten auch die Eisenbahnen mit den lächerlichsten Vorurtheilen zu kämpfen. Die wissenschaftliche Zeitung „Quarterly Review" schrieb im Jahre 1819 (Bd. 31 S. 362): „Wir verspotten die Idee einer Eisenbahn als praktisch unausführbar. Gibt es etwas Lächerlicheres und Absurderes als das Projekt eines Dampfwagens, welcher 2 Mal so geschwind gehen soll als unsere Postwagen? Eher liesse sich erwarten, dass man sich im Artillerielaboratorium zu Woolwich mittelst einer Kongreve'schen Rakete befördern lässt als durch die Gnade einer doppelt so schnell als unsere Postwagen laufenden Lokomotive." Lord Brougham machte sich über den tollen Einfall der Ingenieure lustig, 700 Personen in 7 Wagen verpackt 24 km in der Stunde befördern zu wollen. Als das Projekt von dem Bau der Liverpool-Manchesterbahn auftauchte, prophezeiten die Schwarzseher, alle Häuser in der Nähe der Bahn würden in Brand gesteckt, das Getreide reife nicht, die Wiesen verdorrten, die Kühe hörten auf zu weiden, die Hühner Eier zu legen, die Vögel in der Luft erstickten, Fuhrleute und Kutscher müssten sammt ihren Pferden verhungern, der Luftdruck würde die Passagiere tödten, Kesselexplosionen wären unvermeidlich.

Thiers verhielt sich noch im Jahre 1836 zum Bau von Eisenbahnen ablehnend; denn „man möchte nicht gern durch die Anlage von Eisenbahnen das Leben der Reisenden aufs Spiel setzen." Der berühmte Naturforscher Franz Arago rieth als Deputirter bei der Verhandlung über die Versailler Bahn am rechten Seineufer im Juni 1836 von dem Bau eines Tunnels ab, weil das Leben der Passagiere durch den Wechsel der Temperatur und durch die Möglichkeit von Explosionen der Lokomotiven sehr gefährdet würde. Ebenso rieth er mit Rücksicht auf die Gefährlichkeit des Betriebes davon ab, ein und dasselbe Gleise für raschfahrende Personenzüge und langsam fahrende Güterzüge zu benutzen. Auch der Rentabilität der Bahnen stellte er an der Hand der Statistik der Personenfrequenz bei den Diligenzen kein günstiges Prognostikon.

Papst Gregor XVI. erklärte die Eisenbahnen für ein durchaus verabscheuungswürdiges Transportmittel.

Ein grosser Brünner Fabrikant, Namens Auspitz, brach, als er davon hörte, dass Rothschild eine Bahn von Wien nach Brünn bauen wollte, in den höhnischen Ruf aus: „Narrheit! Die Diligenze verkehrt immer leer auf der Strecke und da soll sich eine Bahn rentiren?" Als Kaiser Ferdinand dem Bankier Rothschild das Privilegium zur Erbauung der Nordbahn ertheilte, meinte er: „Geben wir's ihm, lange kann sich so etwas doch nicht halten." Grillparzer spottete:

„Eisenbahn, Anlehn und Jesuiten
Sind unbestritten
Die Wege, die wahren,
Zum Teufel zu fahren.“

Ehe der Bau der Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth begonnen wurde, gab das bayerische Obermedizinalkollegium ein Gutachten dahin ab, dass der Fahrbetrieb mit Dampfwagen im Interesse der öffentlichen Gesundheit zu untersagen sei. Die schnelle Bewegung erzeuge unfehlbar eine Gehirnkrankheit bei den Passagieren, welche eine besondere Art des delirium furiosum darstelle. Wollten die Fahrenden der Gefahr trotzen, so müsse der Staat wenigstens die Zuschauer schützen. Der blosse Anblick eines rasch dahinfahrenden Dampfwagens erzeuge genau dieselbe Gehirnkrankheit; es sei deshalb zu verlangen, dass der Bahnköper zu beiden Seiten mit einem dichten, mindestens 5 Fuss hohen Bretterzaune umgeben werde. Ein Redner des bayerischen Landtages meinte, dass Bayern, da es auch keine überseeischen Verbindungen habe, auch keine Eisenbahn brauche.

Als der Oberwegebauinspektor für Pommern Neuhaus nach England reisen wollte, um sich über die neuen Eisenbahnen zu informiren, fertigte ihn Beuth, der Direktor der Abtheilung des preussischen Finanzministeriums für Handel und Bauwesen, mit den Worten ab: „Lieber Neuhaus, ich habe Sie bis jetzt für einen vernünftigen Menschen gehalten, aber ich fange an, daran zu zweifeln.“ Auch der erste Verkehrsbeamte des Reichs, Generalpostmeister v. Nagler, erklärte, als ihm der Entwurf zum Bau der Bahn von Berlin nach Potsdam vorgelegt wurde, diese Idee für dummes Zeug. Die Leute sollten ihr Geld lieber gleich zum Fenster herauswerfen, statt es zu solchem Schwindel herzugeben.

König Ernst August von Hannover wollte deshalb keine Eisenbahnen im Lande, weil sonst jeder Schuster und Schneider so rasch reisen könnten wie er.

Aber es hat auch nicht an *weitsichtigen* Männern gefehlt, die mit scharfem Auge den Werth der Eisenbahnen sofort erkannt haben. Georg Stephenson brachte bei der Eröffnung der Pferdebahn von Stockton nach Darlington folgenden Toast aus: „Die Zeit wird kommen, wo die Postwagen auf den Schienen laufen und die Eisenbahn die Hauptstrasse für König und Unterthan sein wird und wo man billiger mit dem Dampfwagen als zu Fuss reist.“ König Ludwig I. von Bayern sprach sich bereits 1826 dahin aus, dass der Bau einer Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth höchst wünschenswerth und leicht ausführbar wäre. Bei der Einweihung der Berlin-Potsdamer Bahn am 29. Oktober 1838 prophezeite Kronprinz Friedrich Wilhelm von Preussen: „Diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält kein Menschenarm mehr auf.“ Der ungarische Diktator Ludwig Kossuth erklärte den Bau der Eisenbahnen für ein Lebensbedürfniss.

Das rasche Aufblühen haben die Eisenbahnen in erster Linie ihrer Eigenschaft als *raschestes Verkehrsmittel* zu verdanken.

Ein Frachtwagen legt 3, ein Fussgänger 5, ein Pferd im Trabe 8, im Galopp 14—18 km in der Stunde zurück. Es war also schon eine werthvolle Errungenschaft, als die Rakete eine Geschwindigkeit von 25 km erzielte; heute fahren kaum mehr schwer befrachtete Güterzüge mit dieser Geschwindigkeit, während gewöhnliche Personenzüge bis zu 60 km, Schnellzüge bis zu 90 km zurücklegen.

Die schnellsten Züge sind in Frankreich der Club train von Paris nach Calais (298 km) mit einer Geschwindigkeit von 85 km in der Stunde, in Grossbritannien der Flying Scotchman von London nach Edinburg (635,555 km) mit einer Geschwindigkeit von 82 km, in Nordamerika der Empire State Express von Newyork nach Buffalo (708 km) mit einer Geschwindigkeit von 80 km und in Deutschland der D-Zug von Berlin nach Hamburg (286 km) mit einer Geschwindigkeit von 79,5 km. Mit Benutzung der günstigsten Zugverbindungen gelangt man

von	nach: Berlin		Breslau		Brüssel		Budapest		Bukarest		Haag		Hamburg		Köln		Konstantinopel		Kopenhagen	
	km	Std.	km	Std.	km	Std.	km	Std.	km	Std.	km	Std.	km	Std.	km	Std.	km	Std.	km	Std.
Berlin	—	—	360	5 1/4	809	12 1/2	994	19 1/2	1 791	35	728	11 3/4	286	3 1/2	589	9	2 374	50 3/4	455	10 3/4
München	655	10 1/4	835	17	882	15 3/4	763	12 3/4	1 642	32	911	19	944	16 1/4	658	12	2 182	48 1/2	1 114	22 1/4
Wien	817	12 3/4	457	7	1 196	21	278	4 1/4	1 174	24	1 251	23	997	19 1/2	972	17 1/4	1 714	40 3/4	1 277	26 1/4

von	nach: Lissabon		London		Madrid		München		Paris		Petersburg		Rom		Wien		Zürich	
	km	Std.	km	Std.	km	Std.	km	Std.	km	Std.	km	Std.	km	Std.	km	Std.	km	Std.
Berlin	2 977	59 1/2	1 171	20 1/2	2 531	49	655	10	1 075	17	636	30 1/4	1 696	37 1/2	817	12 3/4	896	18 1/4
München	2 814	62 1/4	1 305	24	2 369	52 1/2	—	—	917	14 1/2	2 297	42	1 041	25 3/4	468	7 3/4	326	9
Wien	3 282	74 1/2	1 558	29 1/2	2 919	60 1/2	468	8 1/4	1 385	23	1 815	44	1 233	29 1/2	—	—	902	20 1/4

Einige Beispiele mögen zeigen, wie viel Zeit der Reisende mit Hilfe der modernen Verkehrsmittel erspart:

Die Brautfahrt der polnischen Königstochter Hedwig zu ihrem Verlobten, dem Herzog Georg von Bayern, im Jahre 1475 hat 3 Monate in Anspruch genommen, während heute die Strecke Krakau-Landshut in 21 Stunden zurückgelegt werden kann.

Am 24. Februar 1525 wurde König Franz I. von Frankreich in der Schlacht von Pavia gefangen genommen und erst am 10. März langten die Kuriere in Madrid an, um dem besorgten Kaiser Karl V. die Siegesbotschaft zu melden. Heutzutage braucht ein Brief, um diesen Weg zurückzulegen, höchstens 2 Tage.

Die Thurn- und Taxis'sche Post fuhr um das Jahr 1700 von Nürnberg nach Augsburg in 30, nach Regensburg in 20, nach Frankfurt in 54 und nach Leipzig in 68 Stunden. Die Eisenbahn braucht kaum mehr den zehnten Theil.

Von Berlin nach Emmerich fuhr man noch um die Mitte des 18. Jahrhunderts 9—10 Tage, während die Lokomotive nur ebenso viel Stunden braucht.

Im Jahre 1780 beanspruchte eine Reise von London nach Edinburg 17 Tage, von Paris nach Strassburg 4 1/2 Tage, nach Lyon 5, nach Bordeaux 6 Tage; der Schnellzug fährt heute diese Strecken in 7—8 Stunden.

Die Strecke München-Verona legt der Zug heute in 9 Stunden zurück, während Goethe auf seiner Fahrt nach Italien (1786)

9 Tage unterwegs war, obwohl die Postillone fuhren, dass „einem Sehen und Hören verging.“

Noch in diesem Jahrhundert brauchte die Schnellpost I von Berlin nach Königsberg (1819) 192, nach Hamburg (1819) 72 bezw. (1836) 36, nach Dresden (1821) 26, nach Frankfurt a/O. (1819) 12 bezw. (1836) 10, nach Breslau (1819) 96 bezw. (1837) $33^{1}/_{2}$ Stunden; II von Wien nach Brünn (1823) 16, nach Salzburg 48 Stunden; III von Augsburg nach Karlsruhe (1842) 26, nach Regensburg 16, nach Nürnberg 20 Stunden, von München nach Würzburg 31, von Würzburg nach Frankfurt 13, von Lindau nach Mailand 42 Stunden, während die Eisenbahn die Entfernungen zu I in 9, 4, 3, $1^{1}/_{4}$ und $5^{1}/_{10}$ Stunden, zu II in 3 und $5^{1}/_{2}$ Stunden, zu III in $4^{3}/_{4}$, 4, $3^{1}/_{4}$, $5^{1}/_{4}$, $2^{1}/_{2}$ und 14 Stunden zurücklegt.

Wie die Reisegeschwindigkeit innerhalb der letzten 20 Jahre in den einzelnen Ländern Europas zugenommen hat, veranschaulicht nachstehende vergleichende Zusammenstellung der Fahrzeiten der Schnellzüge in den einzelnen Ländern Europas in den Jahren 1876 und 1896.

Länder	1876				1896				Zunahme
	Anzahl der Züge	durchfahrene Kilometer	Fahrzeit	Reisegeschwindigkeit	Anzahl der Züge	durchfahrene Kilometer	Fahrzeit	Reisegeschwindigkeit	
			Stunden	Kilometer in der Stunde			Stunden	Kilometer in der Stunde	Prozent
England	14	4 079,9	67,10	60,8	11	3 582,8	45,9	78,0	28,3
Deutschland	25	7 773,0	156,44	49,7	22	9 661,5	156,5	61,8	24,3
Belgien	5	698,0	15,94	43,8	3	491,0	8,65	56,8	29,7
Frankreich	11	4 376,0	85,04	51,4	21	9 352,0	176,15	53,1	3,3
Niederlande	2	233,0	4,97	47,0	14	1 801,4	34,4	52,3	11,3
Oesterreich-Ungarn	19	6 089,3	160,15	38,0	20	7 521,0	148,8	51,9	36,5
Italien	7	2 623,0	60,86	43,1	8	3 450,0	69,25	49,8	15,5
Russland	5	3 372,0	92,58	36,4	8	5 562,0	120,15	46,3	27,2
Schweiz	5	557,0	15,89	35,1	5	989,0	22,65	43,7	24,5
Schweden und Norwegen	3	1 506,0	39,37	38,3	4	2 070,0	52,05	39,9	4,2
Spanien und Portugal	8	3 365,0	113,70	29,6	11	4 840,0	140,35	34,5	16,5
Bulgarien, Serbien, Rumänien, Türkei	6	1 579,0	57,58	27,4	5	2 397,0	69,7	34,4	25,5

Wenn die Strassenfuhrwerke auf ganz kurzen Strecken mit den Eisenbahnen noch konkurriren können, so wird der Wettkampf hoffnungslos, sobald der Transportweg 20—30 km erreicht. Hier beginnt bereits die Alleinherrschaft des Dampfrosses, das 2—10 Mal billiger zieht als der Karrengaul.

Die Thurn und Taxis'sche Post verlangte im Jahre 1700 für eine Reise von Nürnberg nach Augsburg 10,30 M., nach Regensburg 6,90 M., nach Frankfurt a/M. 15,80 M., nach Leipzig 17,70 M., während eine gewöhnliche Fahrkarte III. Klasse gegenwärtig nur 5,90 M., 3,50 M., 8,10 M. und 12,10 M. kostet.

Im Jahre 1773 musste ein Altdorfer Student für eine Reise von Schwäbisch-Hall nach Altdorf 12 fl. 30 kr. Fahrgeld, 2 fl. 45 kr. Trinkgeld und 24 kr. Schmiergeld bezahlen, während die Eisenbahn in III. Klasse nur 5,30 M. fordert.

Die Fahrt von Berlin nach Breslau bezw. Hamburg bezw. Königsberg kostete 1836 mit der Schnellpost 39,20 M., bezw. 30,20 M. bezw. 75,60 M., mit dem Schnellzuge kostet sie heutzutage III. Klasse 15,60 M., 13,60 M. und 27,80 M.

Die Mallepost erhob für die Fahrt von Paris nach Genf 89,00 M., nach Lyon 68,40 M., nach Bordeaux 82,10 M., die Eisenbahn verlangt je nach der Klasse 25—57 M., 21—47 M. und 23—53 M.

Der mittlere Landfrachtsatz betrug in Frankreich 1834 bis 1846 25 Cts. für die Tonne und das Kilometer, während sich die Eisenbahn 1841 nur 11,3 Cts. zahlen liess. Der Fuhrmann beanspruchte von Leipzig nach Dresden für die Tonne Fracht 43 bis 85 M.; mit der Eröffnung der Bahn betrug die Fracht für das Tonnenkilometer Frachtgut 17,30 M. Für das Tonnenkilometer oberschlesischer Kohle mussten vor Eröffnung der Eisenbahnen 1836 40 ₰ bezahlt werden, während die Eisenbahn bis 1848 nur 11, 1853 8, 1878 2 ₰ verlangte. Heute ist der Frachtsatz in gewissen Relationen auf 1,2 ₰ gesunken. Die Welthandelsartikel Getreide, Baumwolle, Holz, Eisen, Petroleum werden auf den meisten Bahnen um den niedrigen Satz von 2—3 ₰ pro Tonnenkilometer gefahren. In den letzten 20 Jahren sind die Durchschnittstransportsätze in Deutschland, Oesterreich-Ungarn und Frankreich wie folgt zurückgegangen. Es hat betragen:

a) das Personenkilometer:

	in Deutschland	in Oesterreich-Ungarn		in Frankreich
1877	3,584 ₰	4,792 ₰	1876	5,20 Cts.
1897	2,81 „	2,47 „	1896	3,79 „
Abnahme	21,6 %	48,5 %		27,1 %

b) das Tonnenkilometer

	in Deutschland	in Oesterreich-Ungarn		in Frankreich
1877	4,69 ₰	6,612 ₰	1876	6,60 Cts.
1897	3,82 „	3,81 „	1896	5,12 „
Abnahme	18,5 %	42,4 %		14,7 %

Die Eisenbahnen übertreffen an Leistungsfähigkeit alle modernen Transportmittel des Festlandes und sind deshalb für den Massentransport besonders geeignet.

Ein Pferd befördert auf guter Landstrasse täglich 10 Personen oder 1 t Gut 37,5 km weit. Dagegen befördert eine Personenzugmaschine auf ebener Bahn 100—400 t mit einer Geschwindigkeit von 80—50 km in der Stunde, eine Güterzugmaschine 600—1 000 t mit einer Geschwindigkeit von 45—25 km. Eine Personenzugmaschine hat auf der Strecke Manchester-London in 15 Monaten 243 000 km mit einer Zuglast von 100 bis 150 t zurückgelegt. Eine 85 t schwere Lokomotive der Pennsylvaniabahn beförderte 40 Wagen Roggen im Gesammtgewichte von 1 200 t auf der 1 325 km langen Strecke Chicago-Philadelphia, ohne ein einziges Mal vom Zuge losgekuppelt worden zu sein. Die Great Northern Railway der Vereinigten Staaten von Amerika hat unlängst eine Maschine bauen lassen, die auf der Ebene einen Zug von 7 823 t vorwärts zu bringen imstande ist.

Ein Personenwagen fasst durchschnittlich 40 Personen, ein Güterwagen 10—12 t, während ein Postwagen in der Regel nicht mehr als 10 Personen, ein Fuhrmannswagen nicht viel über 1 t aufnimmt.

Ein Heer von 1 000 000 Soldaten, 250 000 Pferden und 3 500 Geschützen braucht bei gleichzeitigem Zuschub der nöthigen

Verpflegung etwa 2500 Züge zu 100 Achsen; es kann also diese Armee mittelst 4 Bahnen in 16 Tagen abrollen, wenn jede Bahn den Verkehr von täglich 40 Zügen zulässt.

Zur Leistung der 15 117 332 000 Personenkm und der 28 087 038 000 tkm haben in Deutschland im Jahre 1896 16 884 Lokomotiven genügt, während hierzu mindestens 5 065 200 Pferde nöthig gewesen wären, wenn die Leistungsfähigkeit einer Lokomotive zu 300 PS angenommen wird.

Mit der Eröffnung der Eisenbahnen ist auch die Gelegenheit, zu reisen und Güter zu befördern, günstiger geworden.

Noch im vorigen Jahrhundert war selbst zwischen den Hauptstädten höchstens einmal in der Woche eine Verkehrsgelegenheit gegeben. Erst in unserem Jahrhundert schwang man sich zur Einrichtung täglicher Posten auf. So fuhr z. B. die Post von Berlin nach Dresden 1750 wöchentlich nur einmal, 1819 von Berlin nach Breslau und Hamburg wöchentlich nur zweimal, 1836 nur viermal; jetzt verkehren täglich zwischen Berlin und Dresden 10, zwischen Berlin und Breslau 14, zwischen Berlin und Hamburg 17 Doppelpersonenzüge.

Wenn sich früher ein Familienvater auf die Reise begab, bestellte er zuvor sein Haus, machte sein Testament und nahm Abschied von den Lieben, als ob es in die Ewigkeit ginge. Selbst bei kleineren Reisen liess man für die glückliche Ankunft Messe lesen.

„Oft wenn die Reisegenossen
Sich sehnten nach Bett und Wirth,
Da brummte der Schwager verdrossen:
„„Potz Blitz, ich hab' mich verirrt!““
Von fernher Wolfsgeheule,
Kein Obdach weit und breit,
Es schnauben zitternd die Gäule,
O gute alte Zeit!

Auch war es sehr ergötzlich,
Wenn mit gewalt'gem Krach
In einem Hohlweg plötzlich
Der Wagen zusammenbrach;
War nur ein Rad gebrochen,
So herrschte Fröhlichkeit;
Mitunter brachen auch Knochen,
O gute alte Zeit!“

(Baumbach.)

Um so leichter und schneller haben sich die Eisenbahnen in die Gunst des Publikums gesetzt durch die grosse Sicherheit des Transportes. Durch Nacht und Nebel findet die Lokomotive ihren Pfad, auf schwindelndem Stege wagt sie sich über die breitesten Ströme, in dunkeln Tunneln weckt ihr Pfiff vielfältiges Echo, der Gemse gleich erklettert sie sicher die höchsten Bergspitzen.

Es wird aber auch kein Mittel unversucht gelassen, die Betriebssicherheit zu erhöhen. In der Auswahl des Betriebspersonals wird sehr vorsichtig zu Werke gegangen. Sehschärfe, Farbenunterscheidungs-Vermögen, Hörvermögen, Leistungsfähigkeit, Kaltblütigkeit, Umsicht, Pflichttreue, Nüchternheit, Befähigung, Kenntniss, Aufmerksamkeit sind die nothwendigen Eigenschaften der Betriebsbeamten. Die Einhaltung der kurz und gemeinverständlich abgefassten Dienstvorschriften wird strenge überwacht. Für die Entdeckung betriebsgefährlicher Gebrechen an Gleisen oder Fahrzeugen und für die Abwendung betriebsgefährlicher Ereignisse werden Geldprämien bewilligt. Die Vereisung der Schienen wird durch Sandstreuen behoben. Bei andauerndem Regen und bei sonstigen Unwettern werden gefährdete Objekte öfterer Kontrole unterworfen. Besonders werden die Brücken und Durchlässe auf ihren Zustand geprüft. Lawinenbrücken schützen den Bahnkörper vor Schneesturz. Die Stations- und Zugbeamten werden mit genau gehenden Uhren versehen. An den Schienen in gewissen Abständen angebrachte elektrische Radtaster benachrichtigen die Stationen von dem geordneten Lauf der Züge. Auch auf den Lokomotiven befinden sich Geschwindigkeitsmesser. Zugverspätungen, welche eine stete Gefahrquelle bilden, werden nach Möglichkeit hintangehalten. Läutebuden verständigen den Bahnwärter von dem Abgange der Züge und die Stationen von Vorkommnissen auf der Strecke. Zwischen den Stationen undden auf der Fahrt befindlichen Zügen wird eine telegraphische Verständigung angestrebt und mit der Zeit auch erreicht werden. Die Durchgangswagen ermöglichen eine leichte Verständigung zwischen den Reisenden und den Bediensteten. Die Luftbremse setzt den Lokomotivführer in den Stand, seinen mit Schnellzuggeschwindigkeit dahineilenden Zug auf 100—200 m in 10—20 Sekunden zum Stehen zu bringen, während das frühere Bremssystem erst nach 1200 m den Stillstand des Zuges ermöglichte. Auch das übrige Zugpersonal, selbst jeder Passagier kann die Bremse auslösen und den Zug anhalten. Fehler und Mängel an den Bremsen wie auch Zugtrennungen bewirken selbstthätig ein Anhalten des Zuges. In Kopfstationen sind Sandgleise angebracht, um die Folgen zu raschen Einfahrens von Zügen abzuschwächen. Die Achsenzahl der Züge wird beschränkt. Die Zugapparate an den Lokomotiven und Wagen sind verstärkt worden, um eine Zugtrennung zu verhüten. Lokomotiven und Tender werden periodisch gründlich untersucht. Bei jedem längeren Aufenthalte eilt der Wagenwärter von Wagen zu Wagen und prüft mit dem Hammer den Zustand der Räder. Brücken und Tunnel leiten den Strassenverkehr vom Bahnkörper ab; wo sich deren Anlage nicht rentirt, werden die Niveauübergänge durch Schranken geschlossen oder warnen Rasselwerke den Fuhrmann vor dem nahenden Zuge. Zäune halten das Vieh vom Bahnkörper ab. Die Tragfähigkeit der Brücken wird von Zeit zu Zeit durch Probebelastungen geprüft. Die Schwellen werden vermehrt und verstärkt. Den Schienenwalzwerken werden die Schienen erst nach sorgfältiger Probe und gegen Garantie abgenommen. Die Schienen werden länger, massiver und fester. Zusammenstössen von Zügen wird durch Herstellung von Doppelgleisen vorgebeugt. In den Stationen werden Ausweichgleise und besondere Gleise für die Rangirmanöver angelegt. An die Stelle vieler Wechselwärter tritt ein Thurmwärter, der von seinem Platze aus die sämmtlichen Wechsel im Bahnhofe stellen kann. Die Wechsel sind von den Signalen mechanisch so abhängig gemacht, dass das Signal zur Einfahrt des Zuges erst gegeben werden kann, nachdem alle Wechsel richtig gestellt und festgeriegelt sind. Kein Zug darf abgehen, bevor nicht der frühere Zug die nächste Station erreicht hat. Rothes Licht bei Nacht und rothe Fahnen oder Scheiben am Tage, Knallsignale und Raketen verbieten dem Lokomotivführer die Fahrt. Die Lichtstärke der Laternen wird erhöht. Auf die Zerstörung von Signalen und die Beschädigung von Eisenbahnanlagen sind hohe Strafen gesetzt.

Einige Zahlen mögen zeigen, um wie viel gefährlicher das Reisen auf der Landstrasse ist, als auf der Eisenbahn und wie es dieser gelungen ist, die Betriebssicherheit immer mehr zu erhöhen.

Die französischen Posten hatten 1846—1855 1 Getödteten auf je 355 000, 1 Verletzten auf je 295 000 Reisende, die Eisenbahnen dagegen 1835—1859 1 Todten auf 1 955 000, 1 Verletzten auf 497 000 Passagiere und 1886—1895 1 Todten auf 4 770 000 und 1 Verletzten auf 940 000 Passagiere.

In Grossbritannien kam 1 Getödteter bezw. Verletzter 1835—1859 auf 5 256 290 bezw. 311 345, 1881—1894 auf 6 816 000 bezw. 530 000 Passagiere. Es ist bei weitem nicht so gefährlich, einen Tag mit der Bahn in England zu fahren, als während derselben Zeit in den belebten Strassen Londons zu gehen.

In Preussen sind 1891 auf den Eisenbahnen 590 Personen, darunter 14 Reisende, ums Leben gekommen, während bei sonstigen Beförderungsgelegenheiten 1290 Personen das Leben einbüssten.

In den letzten 10 Jahren ist in Deutschland von 67 000 000, in Frankreich von 57 000 000 und in Grossbritannien von 36 000 000 Passagieren 1 Reisender ohne eigenes Verschulden getödtet worden. Um die Wahrscheinlichkeit eines tödtlichen Unfalles für sich zu haben, hätte 1 Reisender bei einer täglichen Fahrt von 500 km in Deutschland 1 386, in Frankreich 822 Jahre lang zu fahren.

Nebenstehende Tabelle gibt ein ungefähres Bild über die Gefährlichkeit des Reisens in den einzelnen Ländern.

Es lässt sich ja nicht leugnen, dass bei der grossen Fahrgeschwindigkeit, der massigen Wucht des Transportmaterials und der Menge von Reisenden die Folgen eines Unfalls äusserst schwere sind. Doch sind dergleichen Unfälle sehr selten und sie vermindern sich von Jahr zu Jahr. Innerhalb von 15 Jahren haben sich die Entgleisungen und Zusammenstösse auf den deutschen Bahnen um 23 $\frac{3}{8}$ gemindert.

Die Sicherheit des Betriebes ist nicht zum wenigsten zurückzuführen auf die grosse Pünktlichkeit der Eisenbahnen. Dem Feldarbeiter ist der vorbeisausende Zug seine Uhr und der Kaufmann, welcher eine Geschäftsreise auf weite Entfernungen unternimmt, vermag seinem Hotelier die Ankunft am Bestimmungsorte auf die Minute im voraus anzugeben. Von 1 000 Zügen treffen in England 30, in Deutschland nur 9 und in der Schweiz nur 8 mit Verspätung ein.

Laufende Nummer	Länder	Beobachtete Jahre	Auf 1 000 000 Eisenbahnreisende kommen verschuldete und unverschuldete		
			Tödtungen und Verletzungen	Tödtungen	Verletzungen
1	Niederlande	1888/96	0,3606	0,0706	0,29
2	Dänemark (Staatseisenbahnen)	1889/96	0,414	0,046	0,368
3	Deutschland	1886/95	0,5014	0,0997	0,4017
4	Oesterreich-Ungarn	1884/91	1,177	0,112	1,065
5	Frankreich	1886/95	1,2703	0,2096	1,0607
6	Belgien	1884/96	1,455	0,125	1,33
7	Viktoria (Australien)	1890/91	1,646	0,063	1,583
8	Schweiz	1883/96	1,763	0,404	1,359
9	Grossbritannien	1881/94	2,035	0,145	1,89
10	Italien	1885/90	2,159	0,229	1,93
11	Ostindien	1885/96	2,402	0,562	1,84
12	Rumänien	1888/95	3,094	0,694	2,4
13	Neu-Süd-Wales (Australien)	1892/95	3,373	0,628	2,745
14	Russland	1881/95	3,411	0,798	2,613
15	Spanien	1883/92	4,18	0,785	3,395
16	Vereinigte Staaten von Amerika	1888/95	5,822	0,532	5,29

(Schluss folgt.)

Die Eisenbahn in der erzählenden Litteratur.

I.

Charles Dickens und die Eisenbahn.

Unter den Zeugnissen, die uns für die Bedeutung und Werthschätzung der Eisenbahn in ihren Jugendjahren, für die Rolle, die sie spielte und die Ansichten, die man über sie hatte, heute noch zu Gebote stehen, sind meines Erachtens die Stimmen der zeitgenössischen Schriftsteller und vor allem der Romandichter zu wenig berücksichtigt worden. Es wird Leute geben, welche die Achseln zucken bei der Zumuthung, sich über die Rolle eines Kulturfaktors, wie die Eisenbahn, bei Romanschriftstellern Rath zu holen, aber vielleicht wird schon das eine, in den folgenden Abschnitten erbrachte Beispiel genügen, um ihnen die vorgeschlagene Methode in günstigerem Lichte erscheinen zu lassen. Es ist nicht Aufgabe des Romanschriftstellers — wenigstens haben es echte und grosse Romanciers nie als ihre Aufgabe betrachtet —, nur im Reiche der Ideen zu schwärmen und Fabeln zu erdichten, sondern er sieht das Leben im Gegentheil von höherer Warte und mit hellerem Blick, als andere, und seinen Beruf wird er darin sehen, klar und treu zu schildern, was er sah, und die Charaktere, die er ersonnen, fest und sicher auf den Boden der Wirklichkeit zu stellen. An den äusseren Erscheinungen seiner Zeit kann er dabei um so weniger vorübergehen, wenn sie auf ganze Gebiete des Lebens so einschneidend und umwälzend gewirkt haben, wie die Eisenbahn in den ersten Jahrzehnten nach ihrer Entstehung. Wie grossen Einfluss hat die, erst am Ende des vorigen Jahrhunderts aufgekommene Gewohnheit des Reisens überhaupt, welchen Einfluss hat das Seewesen auf die erzählende Litteratur gehabt! Und an einer Erscheinung von solch universalem Einfluss auf das Leben der Völker, wie die Eisenbahn, sollte der Romandichter vorübergegangen sein? Ein Milieu von solcher Neuheit und Fruchtbarkeit, wie das der Eisenbahn, das gar manchen Eisenbahnfachmann selbst zum Dichter gemacht hat, sollte er sich haben entgehen lassen? Im Gegentheil, ohne Vorbehalt können wir annehmen, dass er es benutzt, und fleissig benutzt hat, und sofern es sich um einen echten Poeten handelt, können wir sicher sein, dass seinen Schilderungen auch ein gewisser kulturgeschichtlicher Werth innewohnt.

Wenn als erstes und für diese Arbeit einziges Beispiel eines solchen Gewährsmannes Dickens, der grosse Sitten- und Herzenschilderer des mittleren Drittels unseres Jahrhunderts, benutzt werden soll, so eignet er sich dazu in jeder Beziehung vor anderen. Seine wunderbare Phantasie und sein vorwiegendes Talent für die Schilderung der geheimsten Seelenregungen hinderte ihn nie, den Kleinigkeiten, geschweige den bedeutenden Erscheinungen des Lebens seine Feder zu leihen. Und seine ausgesprochene Liebe für das Heimliche, Gemüthliche, Romantische, sein völliges Aufgehen im Seelenleben hinderte ihn ebenso wenig, einer so durchaus aufs Praktische gerichteten und in ihren ersten Erscheinungen, unter Rauch und Feuer, Donnern und Pfeifen, unter Umwälzungen und Zerstörungen vieles Bestehenden gewiss nicht sympathisch auftretenden Neuerung vorurtheilsfrei ins Auge zu sehen. Beobachtungsgabe, Witz und Verständniss kennzeichnen alles, was in Dickens' Romanen über die Eisenbahn gesagt ist, und es ist vielleicht nicht ganz verdienstlos, diese Aeusserungen eines Zeitgenossen der ersten Eisenbahnen im Zusammenhange wiederzugeben.

Freilich dauerte es ein Weilchen, bis sich Dickens' Humor des neuen Stoffes bemächtigte. Erst in dem 1841 vollendeten Roman „Master Humphrey's Uhr“ hören wir eine Stimme über die „neue Erfindung“. Aber, o weh! es ist die Stimme des biederen, alten, aus den Pickwickiern aller Welt bekannten Postkutschers Tony Weller, und danach fällt sie auch aus.

„Ich bin der Meinung“, sagt Herr Weller, „dass die Eisenbahn unkonstitutionell ist und eine Schmarotzerpflanze, die auf Kosten wohlerworbener Privilegien fett wird. Was die Bequemlichkeit anbelangt — wie kann von einer solchen die Rede sein, wenn man lediglich Ziegelwände oder Misthaufen ansieht, ohne vor einem Wirthshaus absteigen zu können, ohne ein Glas Bier zu Gesicht zu bekommen, und ohne eines Schlagbaumes ansichtig zu werden! Man kommt immer zu einem Platze, der gerade wie der vorige aussieht, mit derselben Polizeimannschaft,

welche umhersteht, dieselbe verwünschte, klingelnde, alte Kuhglocke, dieselben unglücklichen Leute hinter den Schranken, welche eingelassen werden wollen — alles dasselbe, der Name ausgenommen, der, wie der vorige, mit den gleichen Farben, und den gleichen grossen Buchstaben aufgemalt ist. Wie kann man mit Ehre und Würde reisen ohne einen Kutscher, und was ist so eine Eisenbahn für einen Kutscher oder Kondukteur, wenn er einmal genöthigt ist, darauf zu fahren, anders als Spott und Schande? Und was die Geschwindigkeit anlangt, was glauben Sie wohl, mit welcher Geschwindigkeit ich, Tony Weller, eine Kutsche vorwärts bringen wollte, wenn man mir 500 000 Pfund für die Meile vorausbezahlte? Und dann diese Dampfmaschine — so ein garstiges, schnaufendes, knarrendes, keuchendes, rauchendes, lärmendes Ungeheuer, immer ausser Athem, mit einem glänzenden, grün und goldenen Rücken, wie ein hässlicher Käfer unter dem Gasmikroskop — ein Ding, das des Nachts immer glühende rothe Kohlen und den Tag über einen schwarzen Rauch ausstösst! Meiner Meinung nach muss das Unthier schrecklich empfindlich sein, denn wenn etwas im Wege liegt, auf das es stösst, so geht ein fürchterlicher Lärm an, welcher zu sagen scheint, jetzt sind 240 Passagiere in der grösstmöglichen Lebensgefahr, denn alle die 240 fangen einmüthig zu schreien an!“

Der aufmerksame Leser erfährt aus diesem niederschmetternden Urtheil des biedersten aller alt-englischen Kutscher nicht allein einige Einzelheiten über Aussehen und Betrieb der Eisenbahn in den vierziger Jahren, sondern auch, dass sie damals den Leuten noch etwas ausserordentlich Neues und zum Theil Unheimliches war.

Wie es in Gegenden, wo die Eisenbahn eben im Bau begriffen war, etwa aussah, wie sie Bresche legte in die Häusermassen der Städte und das Aussehen der Gegenden veränderte, lehrt uns eine Schilderung aus dem Jahre 1846. Es ist die ironische Apotheose der englischen Steifheit und Gemüthsverhärtung, „Dombey Sohn“, in welcher wir unter vielen anderen Anhaltspunkten für unseren Stoff auch folgende Schilderung finden:

„Der erste Stoss eines grossen Erdbebens hatte gerade zu jener Zeit die ganze Gegend bis in ihren Mittelpunkt auseinandergerissen. Die Spuren seines Verlaufes waren auf allen Seiten sichtbar. Häuser waren eingerissen, Strassen durchgebrochen, Gruben und Furchen in den Boden gegraben, enorme Haufen von Erde aufgeworfen, Gebäude, die wankend geworden, durch grosse hölzerne Balken gestützt. Ueberall Brücken, die nirgends hinführten, Gassen, die vollständig unpassirbar waren, babylonische Thürme von Schornsteinen, denen die Hälfte ihrer Höhe fehlte, temporäre Holzhäuser und Zäune in den unmöglichsten Lagen, Haufen von Gerüsten, Wildnisse von Ziegelsteinen und gigantische Formen von Krähnen. Heisse Quellen und feurige Auswürfe, die gewöhnlichen Begleiter jedes Erdbebens, liefern ihren Beitrag zu dem Wirrsal des Bildes. Heisses Wasser zischte und kochte innerhalb zerstörter Mauern, aus denen auch das Prasseln und der Schein von Flammen drang; Berge von Asche störten Wegegerechtsame und veränderten das Gesetz und die Gebräuche der Gegend vollständig. Kurz, die noch unfertige und uneröffnete Eisenbahn erstreckte sich aus dem Herzen all dieser schmutzigen Unordnung glatt hinaus auf ihrem mächtigen Weg der Civilisation und des Fortschrittes.“

Es ist eine der ärmlichsten Gegenden des damaligen London, mit dem anziehenden Namen „Slaggs Gärten“, wohin uns diese Schilderung führt. Die Bahn von London nach Birmingham entsteht, und wir werden später sogar Gelegenheit haben, sie auf ihrem Laufe zu begleiten. Einstweilen erfahren wir auch hier, dass die Leute im allgemeinen damals noch weit entfernt waren, in der Eisenbahn das zu sehen, was des Dichters eigener Blick in ihr sofort gesehen, den mächtigen Weg der Civilisation und des Fortschrittes.

„Im allgemeinen waren sie fest überzeugt, dass diese Gegend all solche lächerlichen Erfindungen um vieles überleben würde, und der Schornsteinfegermeister an der Ecke, welchem die Führung der Lokalpolitik zustand, hatte öffentlich erklärt, dass er bei Gelegenheit der Eröffnung der Eisenbahn — wenn sie jemals eröffnet würde — zwei von seinen Jungen die Kaminröhren seines Hauses hinaufklettern lassen würde mit der Weisung, den Misserfolg mit spöttischen Hurrahrufen zu begrüssen.“

Zuweilen sind es nur flüchtige Momentbilder, einzelne Scenen aus dem grossen Gesammtgemälde der Eisenbahn herausgreifend, die der Dichter seinen Zwecken nutzbar macht. So zu mehreren Malen in „Harte Zeiten“ (1853), wo die Reisenden Nachts von dem Schnellzuge aus die erleuchteten Fenster der Fabriken von Cocktown „gleich Feenpalästen“ liegen sehen. Hier finden wir auch die folgende humoristische Schilderung des Bahnhofslebens, bei all ihrer Kürze von echt Dickens'scher Kraft und Lebendigkeit und in einigen Worten mehr ausdrückend, als ein zeitgenössischer Zeitungsartikel in vielen Sätzen sagen könnte. Wir sehen durch Regen und Sturm, Unwetter und Dunkel die unglückliche Luise Bounderby, gepeitscht von dem Aufruhr zwischen Pflichtgefühl und Liebe, Stolz und Hass, zum Bahnhof eilen, wir sehen ihre Aufpasserin, Mrs. Sparsit, ihr folgen und sie selbst im wildesten Aufruhr der Elemente nicht aus den Augen verlieren. Und dann erscheint der Zug, der sie vom Landsitz Bounderby's nach Cocktown entführen soll. „Ein Anfall von Zittern, den der Bahnhof bekam und der allmählich zu einer Herzkrankheit wurde, kündigte den Zug an. Feuer und Dampf und Rauch und rothes Licht; ein Zischen, ein Krach, eine Glocke und ein gellender Pfiff; Luise wird in einen Wagen, Mrs. Sparsit in einen anderen geschoben, und der kleine Bahnhof ist wieder ein wüster Fleck in dem Gewittersturm.“ Wenn es noch mehr bedarf, um eine „Bahnhofsstimmung“ zu kennzeichnen, so finden wir dieses mehr in der köstlichen Scene auf dem Londoner Bahnhofe, wo Herr Dombey mit seinem Freunde Bagstock die Abfahrt des Zuges erwartet, wo er dem armen Lokomotivführer Toodle begegnet und wo er, Herr Dombey, Dombey und Sohn, der Grosse, der Reiche, der Unnahbare, der Armselige, von seinem eigenen wahnsinnigen Stolz vergiftete Narr, gezwungen ist, mit diesem armen, unwissenden, verachteten und gehassten Arbeiter Worte zu wechseln. Gewiss, Toodle war keine passende Gesellschaft für Herrn Dombey. „Er trug einen Leinenanzug, der reichlich mit Kohlenstaub und Oel beschmiert war; im Backenbart hatte er Kohlenasche und aus der Ferne schon roch er nach Russ und Schlacken, aber trotz alledem war er kein hässlicher Kerl, nicht einmal das, was man einen schmutzigen Kerl hätte nennen können.“ Das Zeugniss stellt ihm der Dichter aus, und Herr Dombey, mag er darin einstimmen oder nicht, ist gezwungen, mit diesem Menschen zu reden, zu sehen, dass dieser Mann um seines, um Herrn Dombey's gestorbenen Sohnes willen einen Flor um die Mütze trägt, gezwungen, die Trauer, seine, Herrn Dombey's hohe imponirende Trauer mit gemeinen Arbeitern zu theilen, gezwungen, sich selbst und seine Trauer und seinen wahnwitzigen, pomphaften Stolz demselben Manne anzuvertrauen und von ihm sich nach Birmingham führen zu lassen! Und nun folgt jene unbeschreiblich schöne und dramatische Schilderung der Fahrt selbst, aus der wir hier nur einige Bruchstücke wiedergeben können.

„Fort mit Pfeifen, Sausen, Rasseln, fort aus der Stadt zwischen menschlichen Wohnungen durch, wo die Strassen erzitterten, hinaus auf einen Augenblick an die grünenden Wiesen, hinein in die feuchte Erde, in Dunkelheit und dicke, schwere Luft und dann wieder hinaus in den hellen, sonnigen, köstlichen Tag. Fort, und immer weiter fort rollt und saust es, wild und schnell, sicher und fest. Grosse Gewerke, hohe Brücken fallen wie ein zollbreiter Schatten aufs Auge, um wieder zu verschwinden. Fort, und immer weiter fort; vorwärts und immer vorwärts; flüchtige Blicke auf Hütten und Häuser, auf Herrensitze, auf reiche Güter, auf Feldbau und Handwerk. Fort mit Pfeifen, Sausen, Rasseln, wieder hinein in die Erde, mit einem solchen Sturm von Energie und Ausdauer arbeitend, dass inmitten der Dunkelheit und des Wirbelwindes die Bewegung eine

umgekehrte geworden scheint, wüthend nach rückwärts strebend, bis ein Strahl auf der feuchten Mauer dieselbe wie ein reissender Strom vorübereilend zeigt. Noch einmal hinaus ins Tageslicht; durch das Licht mit einem gellenden Freudenschrei. Lauter und immer lauter pfeift und ruft es, wie es widerstandslos dem Ende entgegenrast, und jetzt ist der Weg, gleich wie der Weg des Todes dick mit Asche bestreut. Alles rund umher ist geschwärzt. Schwarze Wasserlachen, schmutzige Gassen, und tief unten elende menschliche Wohnungen. Es war das passende Ende der Fahrt und hätte das Ende aller Dinge sein können; so traurig und zerfallen und trümmerhaft war es."

Und traurig, zerfallen und trümmerhaft sieht es aus in Herrn Dombey's Innerm während der wilden, rastlosen und unerbittlichen Fahrt, die ihm vorkommt wie der wilde, unerbittliche Zug des Todes, des starken, unaufhaltsamen, erbarmungslosen Todes, der ihm den Sohn raubte und die Tochter — die aus Stolz verachtete, aus Stolz vernachlässigte, aus Stolz und erbärmlicher Eifersucht zuletzt gehasste Tochter — gelassen hat.

Es liegt nicht die Poesie und der gemüthvolle Schimmer der Behaglichkeit und Ruhe über dieser und anderen Schilderungen der Eisenbahnfahrt, wie er die Dickens'schen Postfahrtenerlebnisse und Beschreibungen auszeichnet. Aber diese Poesie des Idylls wohnt der Eisenbahn eben nicht inne, und dasjenige poetische Moment, dass sie umgekehrt auszeichnet, ist von Dickens, glaube ich, mit nicht fehlender Sicherheit erfasst und herausgearbeitet worden.

Wir überfliegen ein Weltmeer, um unseren Dichter in den Vereinigten Staaten als Schilderer der dortigen Eisenbahnverhältnisse wiederzufinden. Seine grosse, von ungeheuerem Erfolg begleitete Vorlesungsreise durch das Land des Sternenbanners hatte ihn die Volkseigenschaften, hatte ihn das Land, die Bewohner und auch die Eisenbahnen kennen gelehrt. Seine scharfe Beobachtungsgabe hatte ihn, es braucht kaum gesagt zu werden, die Unterschiede zwischen der dortigen und der heimischen Entwickelung rasch erkennen lassen, und sein gutmüthiger Sarkasmus sich der beobachteten Fehler und Schwächen alsbald bemächtigt. Wer das amerikanische Eisenbahnwesen aus eigener Anschauung kennt, wird bald verwandte Beziehungen zwischen den damaligen und heutigen Verhältnissen, trotz des dazwischen verflossenen halben Jahrhunderts, entdecken. Bei der Beschreibung des Zuges („Martin Chuzzlewit", 1843—44), der unseren jungen Helden mit seinem treuen Mark ins Innere des Landes der „merkwürdigen Männer" bringt, heisst es z. B.:

„Es waren drei grosse Wagen angehängt, der Damenwagen, der Gentlemenwagen und der Negerwagen; der letztere war schwarz angestrichen, vielleicht als ein Kompliment für seine Passagiere." Und dann sehen wir den Zug sich in Bewegung setzen.

„Wie die Räder rasseln und schmettern, wie die Schiene schüttert beim Hinbrausen des Zuges! Und jetzt pfeift und gellt die Maschine, als würde sie gepeitscht und gequält wie ein lebender Arbeiter, als krümmte sie sich vor Pein! Leere Einbildung; denn Stahl und Eisen gelten unendlich mehr in dieser Republik, als Fleisch und Blut! Seht Euch diese Maschine an! Es würde einem Mann mehr Dollars Busse kosten, wenn er im Uebermuth die fühllose Metallmasse ruinirte, als wenn er zwanzig Menschenleben aufs Spiel setzte oder raubte!"

Es braucht nicht allzu viel Kenntniss amerikanischer Eisenbahngepflogenheiten, um zu wissen, dass Fälle, welche diese Worte rechtfertigen, noch heute nicht gerade ausgeschlossen sind. Und auch die nachfolgende Schilderung könnte der eine oder der andere Leser, ohne über ihren Ursprung unterrichtet zu sein, am Ende für jüngeren Datums halten, als sie ist.

„Der Kondukteur des Zuges lehnte rauchend, mit gekreuzten Beinen und Armen an der Seitenwand des Wagens; zuweilen drückte er durch einen grunzenden Laut, so kurz wie seine Pfeife, seine Zufriedenheit über einen besonders geschickten Wurf seines Kollegen, des Heizers, aus der zum Zeitvertreib nach den zahllosen Rindern, die zerstreut am Wege weideten, vom Tender aus Holzscheite schleuderte; sonst bewahrte er eine so unbewegliche Haltung und eine so vollkommene Gleichgültigkeit gegen das Befinden der Lokomotive, als wenn diese ein zahmes Ferkel wäre, das an der Brust der Mutter liegt. Allein trotz der Seelenruhe und Harmlosigkeit dieses Beamten ging der Zug mit leidlicher Schnelligkeit fort, und da die Schienen sehr lose und nachlässig gelegt waren, so waren die Stösse und Schläge, die den Zug trafen, ebenso zahlreich als stark."

Wir sehen hier den Humor und Sarkasmus des Dichters zum Ausfluss kommen, wir lernen seinen tiefsten, erschütternden Ernst und seine ergreifendste Seelenschilderung kennen, wenn er die Eisenbahn in eine seiner tragischen Katastrophen einflicht und das Geschick eines Wichtes, dem das Glück lange zu lächeln schien, auf ihren Gleisen sich vollziehen lässt. Es ist John Carker, der Vertraute und Diener Herrn Dombey's, sein Spiegel und sein Affe, sein Schmeichler und Freund, sein höhnisches Zerrbild und sein bitterster Feind, der Zerstörer seines Besitzes, der Schänder seiner Ehre, der Brecher seines Stolzes, — und doch nur sein Spiegelbild an Stolz und Selbstsucht, den seine rastlose, angstvolle Flucht vor der Faust des Rächers auf den Bahnhof und auf die Schienen treibt. In einer französischen Stadt, wo die Vertraute seiner Bosheiten und seiner Treulosigkeit, wo die stolze Edith, die seine Flucht nur getheilt hat, um sich an Dombey und an seinem Verderben zugleich zu rächen, wo sie, die er völlig umgarnt und rettungslos die Seine glaubte, ihn preisgibt und zu Boden tritt, wie er Herrn Dombey preisgegeben und zu Boden getreten, und wo zugleich um die Mitternachtsstunde die Verfolger und Rächer ungestüm an die Thür seines Versteckes pochen, beginnt seine Flucht. Eine wahnsinnige, von Angst und Gewissensbissen, von Reue, Scham, Wuth, Leidenschaften, von Uebermüdung und Trunkenheit, Verzweiflung und Todesfurcht gepeitschte Flucht. Sie endet in dem kleinen, menschenleeren Gasthofe am Bahnhofe einer Zweigbahn, die ihn an einen stillen, den Verfolgern verborgenen Ort führen soll. Todtmatt und zitternd, müde und unfähig zu schlafen, krank und fiebernd liegt er auf seinem Zimmer, da schreckt es ihn auf wie der Tritt der Erinnyen den dem Tode verfallenen Sünder:

„Der Erdboden erzitterte, das Haus bebte, die Fenster klirrten und das wilde, stürmische Rauschen fegte durch die Luft! Er fühlte wie es herankam und vorüberraste, und selbst, nachdem er ans Fenster geeilt war und sah, was es war, bebte er entsetzt zurück, als wenn es nicht geheuer wäre nachzusehen. Ein Fluch über den feurigen Teufel, der so glatt dahin donnerte, und durch das ferne Thal eine feurige Spur von grellem Licht und dickem Rauch zog und dann verschwand! Ihm wars, als hätte ihn jemand vom Schienenstrang gerissen und ihn gerettet bevor das Ungethüm ihn zermalmt hatte. Selbst jetzt noch, als auch das allerleiseste Geräusch verhallt war, als die eisernen Linien, die er in der Ferne, vom Mondlicht beschienen, in einem Punkt zusammenlaufen sah, so leer und so still dalagen wie eine Wüste — selbst jetzt noch schauderte er zusammen."

Und das Schaudern verfolgt ihn, und der Bann verlässt ihn nicht wieder, bevor sich sein Schicksal erfüllt hat. Es treibt ihn, das Haus zu verlassen, der Eisenbahnwahnsinn ergreift ihn und lässt ihn nicht wieder aus seinen Klauen.

„Mit grosser Neugierde betrachtete er die Brücken, Signale, Lampen, und fragte sich verwundert, wann wohl das nächste Ungethüm vorüberkommen würde. Ein Zittern des Erdbodens und ein ferner schriller Schrei; ein trübes Licht, aus dem beim Näherkommen zwei grosse rothe glühende Augen wurden, ein glühendes Feuer, aus dem brennende Kohlen herabfielen; eine rauchende, pfauchende, ungeheuerliche Masse, die sich vorwärts bewegte; ein scharfer Luftzug, ein Rasseln und Klappern — wieder einer, der gekommen und weiter gegangen war! Und er klammerte sich an seine Pforte wie um sich vor dem Ungethüm zu retten! — Er wartete noch eines ab, und noch eines! Er trieb sich in der Nähe des Stationsgebäudes umher und wartete, bis eins derselben hier anhalten würde, und als das geschah und

das Ungethüm losgekoppelt wurde, um Wasser einzunehmen, stand er parallel mit ihm und betrachtete seine schweren Räder und seine eherne Stirn und dachte, welch' eine grausame Macht und Kraft es doch habe."

Spät, gebrochen und doch fiebernd in allen Nerven, schwankt er ins Haus und ins Bett. Früh, dumpf und zerschlagen und unerquickt von der traumgepeinigten Ruhe, steht er wieder an den Schienen, um abzufahren. Zwei Reisende sind während der Nacht angekommen. Er hat sie nicht gesehen, aber er fürchtet sie und will ihnen entfliehen. Roth und blutig und strahlend geht die Sonne auf und trifft zum letzten Male mit ihrem Strahl den Scheitel des Verbrechers. Zitternd und fröstelnd und im innersten Herzen bebend steht er neben der Schiene und wartet. Zwei Männer treten aus dem Hause. Er sieht sie und erkennt sie und sieht den Strahl der Freude und die Gier der Rache über ihr Antlitz zucken. Er springt zurück und tritt auf die Schienen, um irgend etwas zwischen sich und seinen Rächer zu bringen. Und so erfüllt sich sein Geschick, rasch und ehern und erbarmungslos, wie er selbst und wie sein Leben war.

„Er fühlte die Erde erzittern — wusste im selben Augenblick, dass dies das Rauschen des Todes sei — stiess einen Schrei aus — blickte zurück — sah die rothen Augen trübe und blind im Morgenlicht — sah sie dicht vor sich — wurde zu Boden geworfen, wieder emporgerissen, auf die Speichen eines wirbelnden Rades geschleudert, das ihn im Kreise drehte, ihm Glied für Glied abriss, den Strom seines Lebens mit seiner heissen Gluth aufleckte und seine verstümmelten Ueberreste in die Lüfte schnellte."

Es sind traurige Bilder und lustige Bilder, kleine Züge und erschütternde Scenen, die uns der englische Dichter aus dem Leben und Treiben an der Eisenbahn schauen lässt. Aber stets sind sie wahr, stets sind sie packend und beweisen, dass es kein unwirksames, kein unfruchtbares Milieu gewesen, dessen sich der dichterische Geist seit 60 Jahren neu bemächtigt hat.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat Mai d. J. ergibt für 67 Bahnen, die schon im Mai 1898 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 42 461,92 km.

Einnahme	im ganzen ℳ.	gegen das Vorjahr ℳ.	auf 1 km ℳ.	gegen das Vorjahr ℳ.	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im Mai d. J.					
aus dem Personenverkehre	46 173 708	+ 3 038 275	1 111	+ 50	+ 4,71
aus dem Güterverkehre	85 767 369	+ 5 562 950	2 026	+ 89	+ 4,59
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Mai d. J.					
aus dem Personenverkehre	71 170 205	+ 3 541 871	2 010	+ 56	+ 2,87
aus dem Güterverkehre	147 681 853	+ 8 736 099	4 094	+ 153	+ 3,88
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Mai d. J.					
aus dem Personenverkehre	27 183 666	+ 1 907 971	4 445	+ 240	+ 5.71
aus dem Güterverkehre	54 218 277	+ 924 795	8 721	— 27	— 0,31

Eröffnet wurden: am 1. Mai Mülhausen Nord - Rixheim und Mülhausen - Wanne 7,57 km (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen), am 18. Mai Kolberg - Köslin 42,30 km (Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn).

— Die neue **Bahnstrecke Walkenried - Braunlage - Tanne** ist auf der Theilstrecke Tanne-Braunlage am 15. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden, während die Strecke Braunlage-Walkenried voraussichtlich am 1. Juli eröffnet werden wird. Diese Südharzbahn ist ein Bindeglied zwischen der Südharzbahn Nordhausen- Northeim, der Zahnradbahn Tanne-Blankenburg und der Harzquerbahn.

— **Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft.** In der Generalversammlung erklärte der Vorsitzende hinsichtlich der Differenzen mit der Harzquerbahn bezüglich der Baukosten für diese, dass Verhandlungen angeknüpft sind, um die Angelegenheit im Wege des Vergleiches zu erledigen. Die Verwaltung der Gesellschaft beharrt dabei auf dem von ihr im Geschäftsbericht dargestellten Standpunkt und sieht keine Veranlassung, Rückstellungen für dieses Geschäft zu machen. Auf eine Anfrage hinsichtlich des Einstellungswerthes der im Besitz der Gesellschaft befindlichen Eisenbahnwerthe in Höhe von 6 464 600 ℳ. gab der Vorsitzende die Auskunft, dass dieselben zum Selbstkostenpreise in die Bilanz eingestellt sind. Eine anderweite Bewerthung sei bei diesen meist noch in der Entwickelung begriffenen Unternehmungen kaum möglich. Im neuen Geschäftsjahre sind die im Bau und Betrieb begriffenen Linien Marienborn - Beendorf, Gerlebogk - Nauendorf, Polkwitz-Raudten nunmehr an Aktiengesellschaften übergegangen. Ferner schweben Unterhandlungen betreffs verschiedener Unternehmungen in Oesterreich.

— **Ein Vorfall beim Schnellzuge Bozen - München.** Die „Korr. Hoffmann" schreibt offiziös: Die von der „Frankfurter Zeitung" gebrachte und in mehrere andere Blätter übergegangene Mittheilung über ein als „unerhört bezeichnetes Vorkommniss" beim Schnellzuge Bozen-München am 11. d. Mts. bedarf insofern der Berichtigung, als sich der Vorgang thatsächlich nicht in der drastischen Weise, wie er geschildert wurde, abspielte und auch keinen für den Zug oder für die Reisenden gefährlichen Charakter an sich trug. Zutreffend ist allerdings, dass in Kufstein der Lokomotivführer, der turnusgemäss den Zug von Kufstein nach München zu fahren hatte, angetrunken zum Dienste kam, deshalb aber auch sofort vom Stationsvorstand vom Dienste suspendirt wurde und die Fahrt von Kufstein bis Rosenheim im Packwagen mitmachte. Während der Fahrt scheint sich seine Aufregung gesteigert zu haben, er begab sich auf der Station Rosenheim, wo der Zug fahrplanmässig 10 Minuten Aufenthalt hatte, vom Gepäckwagen zur Zugmaschine, bestieg dieselbe mit der Erklärung, er sei nicht betrunken und wolle den Zug weiterfahren. Da er dem bestimmten Befehle des diensthuenden Stationsbeamten, die Lokomotive wieder zu verlassen, nicht Folge leistete, die Abfahrtszeit des Zuges gekommen war und der disziplinarwidrigen Scene ein Ende gemacht werden sollte, begab sich auf Anordnung des Abfertigungsbeamten ein Oberwerkführer der Betriebswerkstätte Rosenheim auf die Lokomotive und übernahm mit dem Führer, der den Zug von Kufstein bis Rosenheim gefahren hatte, den Dienst und die Führung des Zuges. Es ist demnach die Schilderung, dass der Schnellzug mehrere Stationen weit von dem berauschten und sinnlos aufgeregten Lokomotivführer allein gefahren worden sei und dadurch eine Verspätung von einer halben Stunde erlitten habe, nicht richtig, denn es befanden sich auf der Lokomotive ausser dem betrunkenen Führer ein maschinentechnischer Beamter, ein dienstthuender Instruktionsführer und ein in Rosenheim beigestellter Ersatzheizer, welche drei Männer wohl in der Lage und imstande waren, allenfallsige bedenkliche Manipulationen des Betrunkenen hintanzuhalten. Die Thätigkeit desselben, der übrigens sich schon nach ganz kurzer Zeit, auf der zweiten Unterwegsstation ab Rosenheim, beruhigte und sich von da an vollständig unthätig verhielt, war eine ganz nebensächliche, die anderen Beamten mehr hindernde, so dass der Zug bis Grafing 11 Minuten, nicht wie angegeben, eine halbe Stunde versäumte. Nach Lage der Sache war somit jede Gefahr für den Zug ausgeschlossen und bestand für die Passagiere nicht der mindeste Grund zu einer Beunruhigung oder Aufregung.

— **Die Frage des Anschlusses Württembergs an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft** kam kürzlich auch in der Sitzung der Handels- und Gewerbekammer Rottweil zur Verhandlung. Der Vorsitzende Geheime Kommerzienrath

v. Duttenhofen beleuchtete die Vortheile, die Württemberg voraussichtlich aus einer Angliederung an ein grosses Bahnnetz ziehen würde. Die Hauptsache ist, führte er u. a. nach einem Bericht des „Schwäb. Merkur" aus, die finanzielle Seite der Frage gewissenhaft zu untersuchen. Eine solche Prüfung vorzunehmen, ist nur die württembergische Eisenbahnverwaltung mit Hilfe ihres amtlichen Materials imstande. Erst nach Klarstellung dieser Seite der Frage wird zu erwägen sein, inwieweit die sich daraus ergebenden Konsequenzen mit politischen Rücksichten in Einklang gebracht werden können. Es ist unrichtig, die Eisenbahngemeinschaft als eine Abgabe der Bahnen an Preussen aufzufassen; es würde mit ihr nur annähernd das erreicht werden, was Bismarck einst anstrebte, die Eisenbahnen zur Reichssache, also zur allgemeinen deutschen Sache zu machen. Württemberg könnte sich dabei ein grosses Maass von Selbständigkeit erhalten; dafür, dass es anderen Einfluss auf seine Verwaltung einräumte, würde es seinerseits wieder Einfluss auf andere Verwaltungen gewinnen. Der jetzige Zustand, der öfters zu gegenseitigen Kämpfen der Eisenbahnverwaltungen führt, schädigt nicht nur Industrie und Handel und bedeutet vielfach eine irrationelle Verschwendung von Arbeit und Material, sondern verstösst auch gegen den Artikel 42 der Reichsverfassung, der die Bundesregierungen verpflichtet, „die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehres wie ein einheitliches Netz verwalten zu lassen". Das Reichseisenbahnamt war dazu bestimmt, diesem Artikel Geltung zu verschaffen, hat aber seine Aufgabe nicht lösen können. Der an der Grenze gelegene, zu den badischen Nachbarn in engsten Beziehungen stehende Rottweiler Kammerbezirk hat besonders häufig Gelegenheit, zu beklagen, dass die Eisenbahnverwaltungen verschiedene Interessen verfolgen. Die Erklärung des Ministerpräsidenten v. Mittnacht in der Kammer über die Einigung der süddeutschen Verwaltungen in der Personentarifreform ist insofern mit Freuden zu begrüssen, als damit die Stellung Württembergs bei etwaigen Verhandlungen mit Preussen eine festere und überhaupt eine Einigung aller Verwaltungen erleichtert wird. Von der Tagesordnung ist aber damit die Frage der deutschen Eisenbahngemeinschaft nicht verschwunden. Je eher der Anschluss erfolgt, zu um so günstigeren Bedingungen wird sich Preussen verstehen; Württemberg darf nicht warten, bis es isolirt, den Anschluss unter allen Umständen suchen muss. Nach Durchführung der — gewiss nur zu billigenden — Tarifermässigungen und des Baues verschiedener nur einen geringen Verkehr versprechender Nebenbahnen wird die Rente aus den württembergischen Eisenbahnen wieder sinken, wahrscheinlich sich wieder ein Defizit einstellen, das um so eher zu erwarten ist, als auch die württembergischen Eisenbahnbeamten ihren Kollegen in den anderen Verwaltungen bezüglich der Bezahlung werden gleichgestellt werden müssen. Darf man bei dieser Sachlage die finanzielle Erleichterung, die eine Eisenbahngemeinschaft etwa für Württemberg bringen könnte, um einer mehr scheinbaren als wirklichen Selbständigkeit willen ohne weiteres von der Hand weisen? Nachdem noch mehrere Mitglieder der Kammer den Ausführungen des Vorsitzenden beigetreten waren, ein Mitglied jedoch auch darauf hingewiesen hatte, dass die preussische Verwaltung dem Publikum nicht mehr entgegenkomme, als die württembergische, insofern also ein Fortschritt aus einer Vereinigung nicht zu erhoffen sei, stellte der Vorsitzende den Antrag, die württembergische Regierung in einer Eingabe zu ersuchen, sie möchte die Frage, welche allgemeine wirthschaftliche Vortheile und welche finanzielle Vortheile speziell für Württemberg von einer Eisenbahngemeinschaft zu erwarten sind, einer eingehenden Prüfung unterziehen, und die Eingabe den anderen Kammern des Landes zur etwaigen Unterstützung zur Kenntniss zu bringen. Der Antrag wurde von den anwesenden Kammermitgliedern (nur 2 Mitglieder fehlten) einstimmig angenommen.

— **Automobilfahrt Budapest - Berlin.** In den nächsten Tagen erfolgt die Abfahrt eines Motorwagens von Budapest nach Berlin, und damit nehmen die Vorversuche zu den grossen internationalen Automobilrennen ihren Anfang. Bisher wurden zu derartigen grossen Strecken Fabrikate französischen Ursprunges verwendet. Der Leiter der Automobilabtheilung der Vereinigten Elektrizitätsaktiengesellschaft und der Hofwagenfabrik Jakob Lohner & Comp. in Budapest will die etwa 900 km lange Strecke in $2^1/_2$ bis 3 Tagen zurücklegen. Die Reiseroute ist Budapest, Galantha, Gänserndorf, Littau, Berlin, zurück Berlin, Kolin, Wien, Budapest. Die Rückfahrt erfolgt auf derselben Strecke wie seiner Zeit das Distanzreiten Berlin-Wien.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Hagenbeck, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Magdeburg, ist zum Regierungs- und Baurath ernannt worden.

— Das Mitglied der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen, Oberfinanzrath Karl August Hartenstein, ist nach längerem Leiden gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— Am 16. d. Mts. besichtigte der Kaiser die untere **Wienthallinie der Wiener Stadtbahn**, welche voraussichtlich am 26 d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, und drückte wiederholt seine volle Befriedigung über die schöne Durchführung des schwierigen Baues aus.

— **Deutsch-österreichische Eisenbahntarifanomalien.** Im Zusammenhange mit einer dem Eisenbahnministerium zur Zeit vorliegenden Eingabe des Vereines der Montan-, Eisen- und Maschinenindustriellen in Oesterreich ist der heutige Stand der österreichischen Exporttarife speziell für Eisen und Eisenwaaren nach Deutschland im Vergleiche mit den umgekehrt für den deutschen Export nach Oesterreich geltenden Tarifen zum Ausgangspunkte genommen worden, um gegen die österreichische Tarifpolitik auf diesem Gebiete Beschwerde zu erheben. Auch in der jüngsten Session des Staatseisenbahnrathes gelangte ein Antrag zur Verhandlung, in welchem auf die Thatsache verwiesen wurde, dass heute in einer Reihe von Relationen des Verkehres mit dem Rheinland und Westfalen die österreichischen Exportsätze für gewisse Eisenwaaren höher gehalten seien, als die auf den gleichen Strecken, aber nur in der Richtung nach Oesterreich geltenden, also nur der deutschen Exportwaare zur Verfügung stehenden Tarife. Der Vertreter des Eisenbahnministeriums konnte indessen schon bei der mündlichen Verhandlung im Staatseisenbahnrathe hervorheben, dass die hier beklagten Differenzen nur eine naturgemässe Folge des Umstandes bilden, dass die deutschen Verwaltungen, dem Beispiele der österreichischen Staatsbahnen folgend, darangegangen sind, in den gemeinsamen Verkehren für gewisse Artikel ihres Exportes ermässigte, nur in der Richtung nach dem Auslande gültige Frachtsätze einzurechnen. Unter diesen Umständen ist es selbstverständlich in erster Linie nur eine Frage der geographischen Situation der Transportstrecke, ob der Exporttarif sich in der einen oder der anderen Richtung höher stellt, und in jenen Relationen, wie gerade in den meisten des rheinisch-westfälischen Verkehres, in welchen eine ungleich längere deutsche Theilstrecke in Betracht kommt, auf welcher die für die deutschen Ausfuhrartikel zur Verfügung stehenden Ermässigungen daher ungleich stärker wirken, wird die Differenz nothwendigerweise zu Ungunsten des österreichischen Exportes ausschlagen. Aber nicht nur die beiderseitigen Exportermässigungen, sondern auch die Einheitssätze der beiderseitigen Tarife für den Lokalverkehr fallen hierbei wesentlich in die Waagschale, indem jene Bahnverwaltung, welche in der Lage ist, dem fremden Produkte den höheren Lokalfrachtsatz vorzulegen, schon dadurch zumeist zu Gunsten ihres Exportsatzes zu entscheiden vermag. Dieses Moment ist gerade beim Exporte der österreichischen Eisenwaaren von ausschlaggebender Bedeutung; trotzdem die österreichischen Staatsbahnen sich entschlossen haben, in der Ermässigung für diese Ausfuhrartikel in gewisser Relation bis zu den deutscherseits für den Export gewährten Einheitssätzen und selbst unter dieselben herunterzugehen, wird es nur vereinzelt möglich sein, die Gleichstellung mit den deutschen Exportsätzen im rheinisch-westfälischen Verkehre nach Oesterreich herbeizuführen, indem den deutschen Bahnen in dieser Beziehung ihr ungleich höherer Lokaltarif — Spezialtarif I gegenüber der Wagenladungsklasse B bei den österreichischen Staatsbahnen — zur Belastung des fremden Produktes zustatten kommt. Der deutschen Einfuhr einen höheren Satz als den Lokaltarif vorzulegen, verbieten, abgesehen davon, dass dies eine zweischneidige Waffe wäre, die Bestimmungen des Handelsvertrages, und so könnte gründliche Abhilfe in dieser Frage nur durch eine ausgibige Erhöhung des Lokaltarifes für die in Rede stehenden Artikel geschaffen werden, ein Mittel, dessen Anwendung den Wünschen der Interessenten kaum zusagen dürfte. Aus dem Gesagten ergibt sich, wie verfehlt es wäre, aus der differentiellen Gestaltung der kritischen Exportsätze sofort einen Schluss auf eine ungünstigere tarifarische Behandlung der heimischen Produktion zu ziehen. Dagegen ist es in der That eine Anomalie, wenn, wie von verschiedenen Seiten hervorgehoben wurde, für ungarische Stationen im rheinisch-westfälischen Verkehre heute noch die früheren billigeren, in beiden Richtungen geltenden Frachtsätze für die bezeichneten Artikel in Kraft sind. Es ist dies jedoch nur auf den zufälligen Umstand zurückzuführen, dass die Umrechnung des die ungarischen Verbandstationen enthaltenden

Tarifheftes auf Grund der von den deutschen Bahnen eingerechneten differentiellen Antheile sich lediglich aus technischen Gründen verzögert hat. Mit der demnächst zu erwartenden Neuausgabe auch dieses Heftes wird diese Anomalie gleichfalls beseitigt sein.

— **Die Investitionsanleihe der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.** Am 8. d. Mts. hat die zweite Konferenz in betreff der von der Staatseisenbahngesellschaft in Aussicht genommenen Investitionsanleihe zwischen den Vertretern des Eisenbahn- und Finanzministeriums sowie den Delegirten der Staatseisenbahngesellschaft stattgefunden. Während in der ersten Besprechung die Vertreter der Gesellschaft die von der Regierung mitgetheilten Wünsche und Bedingungen zur Kenntniss genommen hatten, brachte die zweite Konferenz bereits eine meritorische Erörterung der einzelnen Wünsche und Forderungen. Was die mit dem Anlehen selbst in unmittelbarem Zusammenhange stehenden Bedingungen anbelangt, so bildete insbesondere die Ingerenz der Regierung auf die Verwendung des Anlehens den Gegenstand eingehender Auseinandersetzung. Uebrigens ergab die Verhandlung, wie das „Oesterr.-Ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, dass in Bezug auf den grösseren Theil der mit der Anleihe in unmittelbarem Konnexe stehenden Fragen eine Verständigung keinen wesentlichen Schwierigkeiten unterliegen würde.

— **Südbahngesellschaft.** Rechtsanwalt Heymann hat seinen Mandanten über seine in Angelegenheit der Besserung der Lage der Südbahnaktionäre entwickelte Thätigkeit Bericht erstattet. Es wurde ihm die Zustimmung zu seinem Vorgehen in der Generalversammlung der Südbahngesellschaft ausgesprochen und man billigte seine Absicht, mit allen Mitteln die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung anzustreben. Das Handelsgesetz enthält die Bestimmung, dass die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung dann erfolgen muss, wenn dieselbe von Aktionären beantragt bezw. verlangt wird, welche den nachgewiesenen Besitz des zehnten Theiles des gesammten Aktienkapitals repräsentiren. Insoweit die Gesellschaftsstatuten hierfür etwas anderes festsetzen, gelten die letzteren. Die Statuten der Südbahngesellschaft enthalten nun in dieser Beziehung keine Bestimmung, es gilt sonach hier das Handelsgesetz. Nun hat die Opposition in der ordentlichen Generalversammlung selbst nur von den in der Versammlung vertretenen Aktien bei weitem nicht den zehnten Theil repräsentirt; es erscheint daher so gut als ausgeschlossen, dass es gelingen werde, die nach dem Gesetze erforderliche Anzahl von Aktien für einen derartigen Antrag aufzubringen.

— **Leoben-Vordernberger Eisenbahn.** Nachdem die Voraussetzung für die konzessionsmässige Verpflichtung der Leoben-Vordernberger Eisenbahn zur Legung des zweiten Gleises eingetreten ist, haben vor kurzem im Eisenbahnministerium Verhandlungen stattgefunden, welche die Modalitäten der Ausführung dieser Investition im gegebenen Zeitpunkte, sowie die Beschaffung der hierfür erforderlichen Mittel zum Gegenstande hatten. Auf Grund des in Aussicht genommenen, vor seinem unmittelbaren Abschlusse stehenden Uebereinkommens würde die Leoben-Vordernberger Bahn überdies die seinerzeit eingegangene Verpflichtung zur Herstellung der Verbindungskurve zu dem Staatsbahnhofe in Leoben zur Ausführung bringen und ausserdem eine grössere Anzahl neuer Erzwagen beistellen, welche in erster Linie auf der gesellschaftlichen Bahn, zum Theile aber auch auf der Staatsbahnlinie Eisenerz-Vordernberg zur Verwendung kommen sollen. Die Aufbringung der für den genannten Aufwand erforderlichen Mittel wird voraussichtlich durch Ausgabe von Prioritätsobligationen erfolgen.

— **Vintschgaubahn.** Zur Realisirung des Projektes der Vintschgaubahn kann trotz der gesetzlichen Sicherstellung des Staatsbeitrages von 4 300 000 fl., wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, noch immer nicht geschritten werden, da noch eine Reihe wichtiger Vorbedingungen zu erfüllen ist. Zunächst handelt es sich noch um die Sicherung der Interessentenbeiträge. Seitens des wichtigsten Interessenten, der Bozen-Meraner Bahn, ist wohl die prinzipielle Bereitwilligkeit, unter gewissen Voraussetzungen den Betrag von 800 000 fl. durch Uebernahme von Stammaktien für die Vintschgaubahn zur Verfügung zu stellen, ausgesprochen worden, allein darüber hinaus ist die Sache nicht gediehen. Die übrigen Interessenten, die Städte Bozen und Meran, haben eine bindende Zusage in betreff des von ihnen seinerzeit in Aussicht gestellten Beitrages von 300 000 fl. noch immer nicht gemacht. Auch die Frage der Benutzung der Etschregulirungsdämme ist noch nicht vollständig ausgetragen. Es muss vorerst noch festgestellt werden, ob dieselben als Bahnkörper geeignet sind und ob eventuell der Bau eines selbständigen Bahnkörpers nicht etwa geringere Kosten verursachen würde, als die Benutzung bezw. Adaptirung dieser Dämme. Ueberdies kommt auch noch die Frage der Erhaltungskosten in Betracht. Ein Fortschritt in der Angelegenheit der Vintschgaubahn ist nur insoweit zu verzeichnen, als die Interessenten geneigt zu sein scheinen, die Frage der Umlegung des Meraner Bahnhofes, welche finanziell von nicht unerheblicher Bedeutung ist, von dem Probleme der Vintschgaubahn loszulösen und ihrer selbständigen Lösung zuzuführen. Dadurch wird der komplizirte Charakter dieses Problems wenigstens einigermaassen vereinfacht.

— **Eisenbahn Wien-Aspang.** Nach dem Geschäftsberichte für das Jahr 1898 betrugen die Transporteinnahmen 902 221 (+ 27 346) fl. Die Gesammteinnahmen nebst Gewinnvortrag beziffern sich auf 926 550 (+ 32 147) fl., während die Betriebsausgaben 517 839 (+ 32 184) fl. und die Gesammtausgabe 703 729 fl. erforderten. Es verbleibt somit ein Gewinn von 222 821 (— 4 549) fl., von dem 10 fl. = 5 % auf die Aktie als Dividende vertheilt werden sollen.

Auf der Tagesordnung der für den 28. d. Mts. einberufenen Generalversammlung steht die „Garantie für den Prioritätendienst der Schneebergbahn“. Die Aspangbahn hat bekanntlich den Betrieb der Schneebergbahn übernommen und haftet für die Verzinsung und Amortisation der Prioritäten der Schneebergbahn. Da für die Schneebergbahn im Laufe der letzten Jahre Investitionen vorgenommen worden sind, wurde bei der Regierung um die Erhöhung des Prioritätenkapitals der Schneebergbahn, welches gegenwärtig 1 400 000 fl. beträgt, auf 2 400 000 fl. eingeschritten. Bisher ist dieses Ansuchen der Schneebergbahn noch nicht erledigt worden. Die Verwaltung der Aspangbahn erbittet für den Fall der Genehmigung dieses Ansuchens die Ermächtigung der Generalversammlung, auch für dieses erhöhte Prioritätenkapital die Garantie zu übernehmen.

— **Bozen-Meraner Bahn.** Der für das Jahr 1898 vorgelegte Geschäftsbericht bringt zunächst zur Kenntniss, dass der mit der Lokalbahn Bozen - Kaltern (Ueberetscherbahn) über das Mitbenutzungsrecht (Péagebetrieb) der zwischen der Station Bozen-Gries und der Abzweigstelle der Lokalbahn Bozen-Kaltern gelegenen, der Bozen-Meraner Bahn gehörigen Bahnstrecke abgeschlossene Vertrag sich für die Bozen-Meraner Bahn als ungünstig erwiesen habe. Uebrigens sei dieser Vertrag Ende Juni und Ende Dezember beiderseits halbjährlich kündbar. Der Bericht weist ferner darauf hin, dass die Staatsverwaltung durch das Gesetz vom 21. Dezember 1898 ermächtigt wurde, der Bahn Meran-Mals (Vintschgaubahn) auf die Dauer von 76 Jahren eine Reinertragsgarantie von jährlich 178 500 fl. zu gewähren, die einem 4 % Prioritätenkapital von 4 200 000 fl. entspricht. Da die Gesammtkosten der Bahnanlage mit 5 416 000 fl. veranschlagt sind, so sei ein Betrag von rund 1 300 000 fl. in anderer Weise zu beschaffen; ferner theilt der Geschäftsbericht mit, dass, nachdem der Tiroler Landtag im Jahre 1895 für diesen Bahnbau die Uebernahme von 200 000 fl. in Stammaktien beschlossen, die Verwaltung der Bozen-Meraner Bahn nach vorangegangenen Verhandlungen mit der Regierung sich zur Uebernahme des ganzen Fehlbetrages von 800 000 fl. bereit erklärt habe. Uebergehend zur Berichterstattung über die Ergebnisse des abgelaufenen Geschäftsjahres wird zunächst ein wesentlicher Rückgang des Güterverkehres festgestellt, während der Personenverkehr die steigende Tendenz beibehalten habe. Es wurden nämlich im abgelaufenen Jahre 350 541 Personen und 87 335 t Güter befördert gegen 316 905 Personen und 99 707 t Güter im Jahre 1897. Die Einnahmen betrugen im Personenverkehre 210 976 (+ 8 922) fl., im Güterverkehre 184 745 (— 15 196) fl. Die Hauptursache des ungünstigen Güterverkehres liegt namentlich in der verunglückten Obsternte des verflossenen Jahres. Den Verkehrseinnahmen von 395 721 fl. stehen Ausgaben in der Höhe von 185 627 fl. gegenüber, d. i. 45,872 % der Gesammteinnahmen. Die Betriebsrechnung für 1898 ergibt einen Ueberschuss von 219 036 fl., so dass zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre 237 666 fl. zur Verfügung der Generalversammlung stehen. Hiervon werden nach dem Beschlusse der Generalversammlung 9 fl. für die Aktie als Dividende vertheilt.

— **Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl.** Nach dem der Generalversammlung vorgelegten Rechnungsabschluss für das Jahr 1898 beträgt das Erforderniss aus dem Titel der Staatsgarantie für das abgelaufene Jahr 19 069 fl. gegen 21 004 fl. im Vorjahre. Die Generalversammlung berieth auch über einen Antrag des Verwaltungsrathes wegen Erwerbung der Konzession für die projektirte Lokalbahn Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings und wegen eventuellen Ankaufes der bestehenden Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya. Wie der Verwaltungsrath ausführte, lässt die Verkehrsbedeutung der projektirten Lokalbahn Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings, welche sich als eine weitere Theilstrecke der intendirten durchgehenden Bahnverbindung von Iglau (Wolframs) nach Amstetten darstellt, die Erwerbung dieser Konzession als im Interesse der gesellschaftlichen Lokalbahn gelegen erscheinen; aus diesem Gesichtspunkte ist auch der eventuelle Ankauf der zwischen der Stammlinie und der projektirten Lokal-

bahn liegenden Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya für den Fall des Zustandekommens einer annehmbaren Vereinbarung in Erwägung zu ziehen. Was die zu diesem Zwecke nothwendig werdende Kapitalsbeschaffung betrifft, so soll seitens der Staatsverwaltung die Garantie für die 4 % Verzinsung und Tilgung des zur Durchführung der Lokalbahn Waidhofen an der Thaya-Zlabings aufzunehmenden Prioritätsanlehens, sowie rücksichtlich jenes Anlehens gewährt werden, welches zum Zwecke des eventuellen Ankaufes der Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya aufzunehmen wäre. Die Generalversammlung genehmigte einstimmig die Anträge und ermächtigte den Verwaltungsrath zur Vornahme der zur Durchführung dieser Transaktion nothwendigen Maassnahmen.

— **Personentarif der Wiener Stadtbahn und der Wiener Verbindungsbahn.** Gleichzeitig mit der noch im Laufe dieses Monats zu gewärtigenden Eröffnung der unteren Wienthallinie der Wiener Stadtbahn wird der Betrieb auf der Wiener Verbindungsbahn (Unter-Hetzendorf-Praterstern), der während des Umbaues der Theilstrecke vom Hauptzollamt zum Praterstern eingestellt war, wieder aufgenommen und nunmehr von der Staatseisenbahnverwaltung selbst geführt werden. Mit Rücksicht auf den engen Zusammenhang der Verbindungsbahn mit der Stadtbahn wird auf ersterer, und zwar auch im Uebergangsverkehr mit der Stadtbahn dasselbe Tarifbarême zur Einführung gelangen, das auf den bisher eröffneten Theilstrecken der Wiener Stadtbahn in Geltung steht und auch auf der unteren Wienthallinie zur Anwendung kommen wird. (1. Zone bis 3 km, III. Klasse 10 Heller, II. Klasse 15 Heller; 2. Zone 3—8 km, III. Klasse 20 Heller, II. Klasse 30 Heller; 3. Zone über 8 km, III. Klasse 30 Heller, II. Klasse 95 Heller.). Diese einheitliche Tarifirung auf der Stadtbahn und Verbindungsbahn ermöglicht es, sowohl für den engeren Verkehr innerhalb jeder der beiden Bahnen als auch für den Uebergangsverkehr dieselben Fahrkarten (Zonenkarten) zu verwenden. Es ist gestattet, diese Karten in beliebiger Zahl im Vorverkauf zu lösen.

— Am 5. Juni und den folgenden Tagen wurde in Wien der **erste österreichische Bahnmeistertag** abgehalten. Von sämmtlichen Bahnen und aus allen Theilen Oesterreichs waren Delegirte erschienen, um über eine Reihe wichtiger Standesfragen zu berathen. Es wurde u. a. beschlossen, im Wege eines dem Eisenbahnministerium zu unterbreitenden Memorandums folgende Wünsche geltend zu machen: „Ernennung nach zehnjähriger Dienstzeit zum Beamten ohne Unterschied; Einreihung derjenigen Bahnmeister, die bereits eine zehn- und mehrjährige Dienstzeit hinter sich haben, in die entsprechende Beamtenkategorie, und zwar so, dass das Avancement von der Regulirung getrennt bleibt; Abschaffung des Titels ‚Bahnaufseher' und Einreihung aller derzeitigen Bahnaufseher in die Unterbeamtenkategorie als ‚Bahnmeister'. Eine bereits zurückgelegte 25 jährige Dienstzeit bedingt einen Mindestgehalt von 1 200 fl."

Weiter wurde beschlossen, im Interesse einer besseren Vorbildung der Bahnmeisteraspiranten dahin zu wirken, dass in den Gewerbeschulen und in den Unteroffiziersbildungsanstalten besondere Lehrkurse für solche Aspiranten errichtet werden.

Auch solle die Herausgabe eines Handbuches für Bahnmeister seitens der Bahnverwaltungen angestrebt werden, damit den Aspiranten ein besserer theoretischer Unterricht zu theil werden könne.

Die Bahnmeisteraspiranten sollen ein Tagegeld von 1,50 fl. erhalten und nach achtmonatlicher Probezeit die Bahnmeisterprüfung ablegen.

Es wurde ferner beschlossen, einen allgemeinen Verein der Bahnmeister Oesterreichs zu gründen, der in seinem Ausbaue dem Eisenbahnbeamten-, Kondukteur- und Lokomotivführervereine ähnlich, als Rechtsschutz- und Unterstützungsverein gedacht ist. Als Fachorgan wurde die „I. österreichische Bahnmeisterzeitung" beibehalten.

Vom Eisenbahnminister Ritter v. Wittek war nachfolgendes Handschreiben eingelangt: „Indem ich für die freundliche Kundgebung vom 5. d. Mts. herzlich danke, wolle das geehrte Präsidium sich versichert halten, dass das Eisenbahnministerium den Berathungen des Ersten österreichischen Bahnmeistertages ein reges Interesse entgegenbringt. Durch die veröffentlichten Berichte indessen über die Verhandlungen unterrichtet, sehe ich der Ueberreichung des dem Eisenbahnministerium zugedachten Memorandums mit dem Wunsche entgegen, dass die Berathungen zu einem allseits befriedigenden Ergebnisse führen mögen."

— **Kongress österreichischer Elektrotechniker.** Bei diesem am 15. d. Mts. in Wien eröffneten Kongresse besprach u. a. Ingenieur Eichberg (Wien) das kombinirte Wechselstrom-Gleichstromsystem für elektrische Bahnen, insbesondere das sogenannte Wellenstrom-Vertheilungssystem von Max Deri (Wien). Dieses System eignet sich nach den Mittheilungen des Vortragenden vor allem dazu, den Betrieb auf Vollbahnen, die für den Nahverkehr bestimmt sind und mit verhältnissmässig schweren und raschen Zügen befahren werden, wie dies insbesondere bezüglich aller Stadtbahnen gilt, nutzbringendst zu gestalten.

— **Weichselumschlag in Nadbrzezie.** In Erkenntniss der eminenten Bedeutung der schiffbaren Weichsel für den auswärtigen Handel Oesterreich-Ungarns von Seiten der österreichischen Staatsbahnverwaltung wurde eine Schleppbahn von der ursprünglichen Bahnstation Nadbrzezie (Linie der Lokalbahn Dembica-Nadbrzezie-Rozwadow) bis hart an das Weichselufer gebaut und somit ein Weichselumschlagsplatz für die Güterbewegung von Bahn zu Schiff und umgekehrt mit der Station „Nadbrzezie-Weichselumschlag" eröffnet. Dieser neu errichtete Weichselumschlagsplatz für den Güterverkehr ist mit guten Lagerräumen, Betriebsmitteln usw. versehen. Auch wurde daselbst eine Speditionsfirma mit der Führung eines „kommerziellen Agentur- und Speditionsbüreaus der österreichischen Staatsbahnen für den Weichselumschlag" betraut. Dieses Büreau hat nicht allein Auskünfte über die Art und vortheilhafte Güterbewegung mit der Weichsel zu ertheilen, sondern auch die Auf-, Ent- oder Umladung der Güter, Einlagerungen, Grenz- und Zollabfertigung in Oesterreich und in Russland, Uebernahme von Verfrachtungen sowohl auf der Bahn als auch auf der Weichsel bezw. Herbeischaffung der nöthigen Wasserfahrzeuge usw. und zwar nach den von dem österreichischen Eisenbahnministerium genehmigten Tarifen zu besorgen. Der grosse Holzexport Galiziens sowie der angrenzenden Gebiete Ungarns, der Bukowina, Südrusslands usw., ferner der immer stärkere Export dieser Länder in Hülsenfrüchten, Erdwachs, Holzstoffen, Papier usw. nach und über Danzig, endlich die Einfuhr von landwirthschaftlichen Maschinen, Oelen, Kolonialwaaren, Reis, Heringen, Soda, Aetznatron usw. lassen eine lebhafte Verkehrsentwickelung mit der Weichsel voraussehen.

Rumänien.

— **Neues Betriebsreglement.** Am 1./13. Mai d. J. ist, nach Allerhöchster Bestätigung und Veröffentlichung im Amtsblatte, für den Binnenverkehr der rumänischen Eisenbahnen ein neues Betriebsreglement in Wirksamkeit getreten.

Die bezüglich des Frachtverkehres in diesem Reglement enthaltenen Bestimmungen lehnen sich, ebenso wie die deutsche Verkehrsordnung und das Betriebsreglement der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen, an das Uebereinkommen für den internationalen Eisenbahnfrachtenverkehr an. Sie weisen jedoch, im Entgegenhalte zu letzterem, manche mehr oder minder einschneidende Unterschiede auf, die theilweise durch gewisse Satzungen des rumänischen Handelsgesetzes, theilweise — und dies ist hauptsächlich der Fall — durch die Ergebnisse der Erfahrungen geboten sind.

Die wichtigsten dieser Unterschiede sind folgende:

Frachtbrief. Der Frachtbrief kann auch „au porteur" adressirt werden, und in diesem Falle die Eigenschaft und die Bedeutung eines negociablen Dispositionspapieres über das Gut bekommen. — Das Formular des Frachtbriefes, welches die Farben der internationalen Dokumente hat (weisses Papier für Frachtgut und rothes für Eilgut), entspricht dem im österreichisch-ungarischen bezw. im deutschen Binnenverkehr im Gebrauch stehenden Muster. Es unterscheidet sich jedoch von demselben durch den Vordruck der Bezeichnung sämmtlicher tarifmässigen Gebühren, durch den Wegfall der Spalte für das abgerundete Gewicht und jener für die Angabe des Transportweges sowie durch einige andere Abweichungen, welche meist dem Umstande zuzuschreiben sind, dass im rumänischen Lokalverkehre nur eine Eisenbahn in Frage kommen kann. Da die Güter auf den rumänischen Eisenbahnen stets auf dem kürzesten Wege befördert werden und dieser Wegeleitung auch die billigste Fracht entspricht, bleibt die Wahl des Transportweges ausschliesslich der Eisenbahn überlassen. Die Frachtbriefe enthalten daher nie auf die Wegeleitung Bezug habende Weisungen des Aufgebers. Einen weiteren Unterschied bilden die Vorschriften, dass der Aufgeber im Frachtbriefe die Anzahl der etwaigen Begleiter der Sendungen von Leichen, Thieren, Wein usw. anzugeben hat und dass die in der Spalte „Erklärungen des Versenders" etwa enthaltenen Vermerke sowohl vom Versender als auch von einem Bediensteten der Aufgabestation unterschrieben sein müssen.

Vorläufige Einlagerung des Gutes. Die Eisenbahn ist, ebenso wie es in Oesterreich-Ungarn und in Deutschland der Fall, verpflichtet, die ihr zugeführten Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, soweit die Räumlichkeiten es gestatten, gegen Empfangsbescheinigung mit dem Vorbehalte in einstweilige Verwahrung zu nehmen, dass die Annahme zur Beförderung erst dann erfolgt, wenn die Beförderung

möglich ist. Für derartige Güter übernimmt jedoch die rumänische Eisenbahn keinerlei Haftung und wird für die Ablagerung nur in dem Falle die tarifmässig vorgeschriebene Gebühr berechnet, wenn die betreffenden Güter zurückgezogen werden. Die Empfangsbescheinigung wird auf einem besonderen Muster ausgestellt, welches dem Betriebsreglement als Anhang beigegeben ist.

Zahlung der Fracht. Der Anspruch der Partei und der Eisenbahn auf etwaige Erstattung der Mehrfracht beziehungsweise Nachzahlung des zu wenig Geforderten erlischt binnen sechs Monaten vom Tage der Zahlung. Im internationalen Verkehr sowie im österreichisch-ungarischen und im deutschen Binnenverkehr können bekanntlich derartige Ansprüche binnen Jahresfrist erhoben werden. Rücksichtlich der Einbringung von Frachterstattungsansprüchen gelten folgende Bestimmungen: a) Zur Behebung der Mehrfrachten ist der Versender beziehungsweise Empfänger berechtigt, je nachdem der eine oder der andere die Mehrzahlung an die Eisenbahn geleistet hat. Ersterer kann sowohl auf Grund des Frachtbriefes als auch auf Grund des Frachtbriefduplikates den Erstattungsantrag stellen. Letzterer nur auf Grund des Frachtbriefes. b) Die Verjährungsfrist wird durch die Einbringung eines Frachterstattungsanspruches durch eine hierzu nichtberechtigte Person nicht unterbrochen. c) Die Frachterstattungsansprüche sind unter Angabe des geforderten Betrages zu begründen. Weder das Internationale Uebereinkommen, noch die deutsche Verkehrsordnung enthält derartige ins einzelne gehende Bestimmungen.

Im rumänischen Betriebsreglement sind ferner, rücksichtlich der Zahlung der Fracht folgende Vorschriften enthalten, durch welche gewisse strittige Fragen transportrechtlicher Natur für den Bereich des rumänischen Binnenverkehres entschieden sind: 1. Bei Unzulänglichkeit der Frankatur wird der nichtgedeckte Betrag vom Empfänger eingehoben. 2. Wird die Unzulänglichkeit der Frankatur erst nachträglich, d. i. erst nach Ausfolgung des Gutes festgestellt, so wird der Ausfall vom Versender eingebracht. 3. Die Zuschläge wegen unrichtiger Inhalts- oder Gewichtsangabe werden vom Empfänger bezahlt. Wird jedoch die Annahme des mit derartigen Zuschlägen belasteten Gutes vom Empfänger zurückgewiesen, so wird der Versender zur Begleichung derselben aufgefordert. Ebenso obliegt dem Versender die Bezahlung, falls nachträglich, d. i. erst nach Ausfolgung des Gutes ermittelt wird, dass bei Berechnung der erwähnten Zuschläge ein Irrthum zum Nachtheil der Eisenbahn unterlaufen ist. Die Beförderung auf Grund von Frankaturnoten kommt im rumänischen Binnenverkehr nicht vor.

Baarvorschüsse sind nur bis zur Höhe von 100 Lei (Francs) zulässig.

Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt — analog den Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens, des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements und der deutschen Verkehrsordnung — sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder von dem letzteren verlangt ist. Dieses Verlangen braucht jedoch nicht, wie es in den genannten Vorschriften bedingt wird, der Eisenbahn im Wege der Klage zugestellt zu sein. Es genügt vielmehr das einfache formelle Verlangen des Empfängers nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte. Ein weiterer Unterschied besteht in der Beschränkung, dass rücksichtlich der, der Explosion unterworfenen Gegenstände keinerlei Verfügungen ertheilt werden können.

Spezialtarife im Sinne der Artikel 14 und 35 des Internationalen Uebereinkommens beziehungsweise Ausnahmetarife im Sinne des § 51 der deutschen Verkehrsordnung und des § 51 des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements, durch welche dem Verfrachter niedrigere Preise als Entgelt für längere Lieferfristen und eine mindere Entschädigung im Falle von Verlust und dergl. geboten werden, kennt dass rumänische Betriebsreglement nicht.

Transporthindernisse. Bei Leitungen über Hilfswege wird rücksichtlich der bereits vor Eintritt der Transporthemmnisse aufgegebenen Güter keine Mehrgebühr eingehoben. Für Leitung über Hilfswege der nach Eintritt dieser Hindernisse aufgegebenen Güter ist die Eisenbahn berechtigt eine Mehrfracht einzuheben. Diese Bestimmung unterscheidet sich wesentlich von den diesbezüglichen Vorschriften des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements und jener der deutschen Verkehrsordnung.

Ausfolgung der Güter. Güter, die mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche au porteur adressirt sind, werden dem Vorzeiger des Duplikatfrachtbriefes gegen Einziehung desselben ausgefolgt. Sämmtliche auf Grund eines Frachtbriefes beförderten Güter müssen gleichzeitig ausgefolgt werden.

Ablieferungshindernisse. Güter, die mit Frachtbriefen aufgegeben werden, welche au porteur adressirt sind, werden dem Aufgeber als unanbringlich angezeigt, wenn sie nicht binnen 30 Tagen nach der Ankunft abgeholt werden.

Beschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten. Ausser den im Internationalen Uebereinkommen enthaltenen Haftpflichtbeschränkungen enthält das rumänische Reglement noch die Bestimmungen, dass bei Sendungen von: Asche, Erze, Graphit, Dünger, Kohle, Koks, Rüben und Rübenschnitzel, Torf und Torfabfälle, Knochen, Salz, Schiefer, Spodium, Oelkuchen, Eisenabfälle und Kalk die Eisenbahn für Gewichtsverluste bis 4 % nicht aufkommt.

Wiederauffinden des Gutes. Der Entschädigungsberechtigte kann, wenn er die Entschädigung für das in Verlust gerathene Gut in Empfang nimmt, den Vorbehalt machen, dass er für den Fall, als das Gut aufgefunden wird, hiervon seitens der Eisenbahn sofort benachrichtigt werde. Laut Internationalem Uebereinkommen ist der Entschädigungsberechtigte hierzu nur in dem Falle berechtigt, wenn das Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird. Eine gleiche Beschränkung enthalten auch die österreichisch-ungarischen und deutschen Vorschriften. Das rumänische Reglement verpflichtet die Eisenbahn, den diesbezüglich gemachten Vorbehalt ausdrücklich zu bescheinigen. Als weiterer Unterschied wäre noch zu erwähnen, dass in dem Internationalen Uebereinkommen, übereinstimmend mit den deutschen und österreichisch-ungarischen Vorschriften, die Frist, innerhalb welcher der Anspruch auf Ausfolgung des eventuell wiedergefundenen Gutes geltend gemacht werden kann, mit 30 Tagen nach erhaltener Benachrichtigung festgesetzt ist, während im rumänischen Reglement diese Frist nur acht Tage beträgt.

Höhe des Schadenersatzes für die Ueberschreitung der Lieferfrist. Die Entschädigung wird, wenn eine Deklaration des Interesses an der Lieferung nicht stattgefunden hat, mit Rücksicht auf die Dauer der Verspätung bemessen und beläuft sich auf das Doppelte der Fracht, falls die Transportdauer die reglementsmässige Lieferfrist um 100 % übersteigt.

Verjährung. Die Forderungen gegen die Eisenbahn wegen gänzlichen Verlustes oder Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung verjähren nach sechs Monaten. Im Bereiche des Internationalen Uebereinkommens sowie der deutschen Verkehrsordnung dauert die diesbezügliche Verjährungsfrist ein Jahr, während dieselbe im Bereiche des österreichisch-ungarischen Reglements drei Jahre währt.

Vereinsausland.

— Die Betriebseröffnung der neuen elektrischen **Seilbahn zum Reichenbachfall** bei Meiringen hat einer Meldung aus Bern zufolge am 9. d. Mts. stattgefunden.

— **Erwerb von Obligationen schweizerischer Bahnen durch den Bundesrath.** Der Bundesrath unterbreitet der Bundesversammlung den Entwurf eines Bundesbeschlusses, wonach der Bundesrath ermächtigt wird, für Rechnung der zukünftigen Bundesbahnverwaltung die Obligationen derjenigen schweizerischen Eisenbahngesellschaften zu erwerben, welche in den Eisenbahnrückkauf einbezogen sind. Die Uebernahme solcher Obligationen soll erfolgen gegen Aushändigung von 3,5 % eidgenössischen Obligationen im gleichen Nennwerthe, welche einen Theil der zukünftigen Eisenbahnschuld des Bundes bilden werden. Der Bundesrath wird ermächtigt, solche Eisenbahnobligationen gegen Baar in denjenigen Beträgen zu erwerben, welche er durch Begebung von 3,5 % Obligationen der zukünftigen Eisenbahnschuld verfügbar machen wird. Die Bestimmung des jeweiligen Uebernahmepreises für Eisenbahnobligationen, die Festsetzung des jedesmaligen Emissionskurses für Bundesobligationen sowie die Aufstellung der näheren Modalitäten des Anlehens im Rahmen des allgemeinen Amortisationsplanes ist Sache des Bundesrathes nach Anhörung der von ihm bestellten Sachverständigenkommission. Die Höhe solcher Erwerbungen, durch Umtausch oder Ankauf, wird für einmal auf 200 000 000 Frcs. festgesetzt und damit zugleich die Bewilligung zur Aufnahme einer Staatsanleihe in derselben Höhe ertheilt.

Der Bundesrathsbeschluss ist von einer Botschaft des Bundesrathes begleitet, der wir folgendes entnehmen: Zunächst stellt die Bundesregierung fest, dass zur Zeit, da die bundesgerichtlichen Entscheide über die grundsätzliche Festsetzung des Reinertrages und des Anlagekapitals der fünf Hauptbahnen mit Ausnahme des Urtheils im Rekursfalle der Centralbahn noch ausstehen und das Bundesgericht es abgelehnt hat, im staatsrechtlichen Verfahren über die Abzüge von der Rückkaufsentschädigung für Minderwerthe Bestimmungen zu treffen, genauere Mittheilungen über die Höhe der Rückkaufsentschädigungen zu machen nicht möglich sei. In der Rückkaufsbotschaft vom 25. März 1897 waren diese Entschädigungen auf 1 021 530 541 Frcs. berechnet und auf den Zeitpunkt des Rück-

kaufes die konsolidirten Anleihen der Bahngesellschaften auf 677 756 200 Frcs. Weitaus der grössere Theil dieser Anleiheschuld nämlich rund 430 000 000 Frcs., sind zu 3,5 %, 212 000 000 Frcs. zu 4 %, nicht ganz 2 000 000 Frcs. zu 4,5 %, dagegen 8 000 000 Frcs. zu 3 % und 17 000 000 Frcs. zu $2^8/_{11}$ % zu verzinsen. Der Bundesrath ist nun der Ansicht, der heutige Kursstand der Bahnschuldverschreibungen lasse es als möglich erscheinen, dass der Bund sich zu vortheilhaften Bedingungen den Besitz eines erheblichen Theiles derselben sichern könne. In erster Linie wird dabei der Umtausch von 3,5 % Bahnschuldverschreibungen in solche der Eidgenossenschaft in Aussicht genommen. Namentlich Banken, Versicherungsgesellschaften usw., die einen beträchtlichen Theil ihrer Rücklagen in Schuldverschreibungen der schweizerischen Hauptbahnen angelegt haben, dürften sich für den Umtausch, der sie vor Kursschwankungen sichern würde, entscheiden. Zur Vornahme dieses Umtausches ist aber der Bundesrath nicht befugt, weswegen er der Bundesversammlung einen Beschlussentwurf vorlegt, der ihn zur Aufnahme eines Anlehens für den genannten Zweck ermächtigt. Mit 200 000 000 Francs glaubt die Bundesregierung vorerst auskommen zu können, da vom Betrag der 3,5 % Anleihe der fünf Hauptbahnen die 116 700 000 Frcs. der Gotthardbahn, die erst 1909 zurückzukaufen ist, vorerst weniger in Betracht kommen. Die Botschaft betont ausdrücklich, dass es sich nicht um Aufnahme einer Bundesanleihe zum Ankauf von Bahnschuldverschreibungen handelt, sondern in erster Linie um einen Austausch von Bundesschuldverschreibungen gegen Eisenbahnschuldverschreibungen. Indessen soll der Bundesrath ausnahmsweise auch Käufe vornehmen dürfen. Es erschien nicht zweckmässig, sagt der Bundesrath, den Uebernahmepreis für die Eisenbahnschuldverschreibungen, den allfälligen Ausgabekurs für die Bundesbahnschuldverschreibungen und die näheren Bedingungen des Anlehens zum voraus festzusetzen; die Durchführung des Geschäftes müsse sich bezüglich dieser Punkte der jeweiligen Lage anpassen.

— Konzessionen für neue schweizerische Eisenbahnen. Den „Schweiz. Bahnen" zufolge werden an die eidgenössischen Räthe Botschaften erlassen betreffend: 1. Konzession einer Schmalspurbahn (theilweise Zahnrad) von Stalden nach Sas-Fee; 2. Konzession einer Zahnradbahn auf den Dent de Vaulion; 3. Konzession einer normalspurigen Sekundärbahn Ins-Erlach nach Landeron, eventuell nach Neuenstadt; 4. Abänderung der Konzession einer Eisenbahn von Pont nach Brassus; 5. Konzessionsänderung einer normalspurigen Strassenbahn von Kriens nach Luzern.

— Eisenbahnunfall bei Alice Bel Colle. In einem Tunnel bei Alice Bel Colle der Strecke Acqui-Asti (Oberitalien) stiess, wie der „Nat.-Ztg." gemeldet wird, am 17. d. Mts. ein Personenzug mit einem Güterzug zusammen. 12 Personen wurden verletzt, unter ihnen 2 schwer.

— Projektirte neue Bahnbauten zur Gewinnung weiterer Verbindungen zwischen dem russischen Eisenbahnnetz und der sibirischen Bahn veranlassen die einflussreichen „Nowoje Wremjä" zu einer Polemik, der eine gewisse Berechtigung nicht ganz abgesprochen werden kann. Den Anlass hierzu hat die in der Ministerialkommission erfolgte Durchsicht des von der Wladikawkas-Eisenbahngesellschaft ausgearbeiteten Projektes eines Bahnbaues von Zarizyn (an der Wolga) nach Tscheljäbinsk (Station der westsibirischen Bahn) gegeben.

Die genannte Eisenbahngesellschaft führt aus, dass die projektirte Eisenbahn in zweifacher Hinsicht Bedeutung hat: 1. würde sie auf dem kürzesten Wege die sibirische Eisenbahn mit dem schwarzen Meere verbinden, und 2. die Erzreichthümer des Ural mit dem Donezsteinkohlenbassin verbinden. Ein Theil der Mitglieder der Kommission erachtete die erste Aufgabe, die Herstellung einer Haupttransitbahn für sibirische Güter als die hervorragendere, während andere wieder die Interessen der Montanindustrie für wichtiger hielten. Unter anderem malte der Vertreter des Bergressorts in grellen Farben den kolossalen Nutzen aus, den die projektirte Bahn der Montanindustrie Russlands bringen müsse, wenn sie grosse Erzmengen aus solchen Ortschaften, die der Ausbeutung nicht zugänglich sind, herbeischaffen würde. Die Erörterungen der Kommission konzentrirten sich vornehmlich auf zwei Fragen, 1. auf die Linienführung zwischen Orenburg und Tscheljäbinsk und 2. darauf, ob es unumgänglich nothwendig sei, unverzüglich den Bau der ganzen Linie von Zarizyn nach Tscheljäbinsk in Angriff zu nehmen, oder ob man sich einstweilen auf den Bau des nördlicher Theiles der Linie von Tscheljäbinsk nach Orenburg beschränken solle.

Was den ersten Punkt anlangt, so lagen zwei Vorschläge für die Linienführung vor, nämlich die eine — über die Städte Nowousensk, Uralsk und Orenburg und weiter den Ural entlang über Magnitnaja Gora, und die andere — in derselben Richtung bis nach Orenburg und von dort über die Stadt Orsk nach Tscheljäbinsk. In beiden Fragen gingen die Ansichten der Kommissionsmitglieder auseinander und es wurde als erwünscht erachtet, in Anbetracht der Wichtigkeit der projektirten Hauptbahn, zunächst noch genaue, detaillirte Untersuchungen anzustellen.

Gegen dieses Projekt wendet sich nun in erster Reihe die „Now. Wr.", indem sie ausführt, dass zur Verbindung mit dem Osten zu gleicher Zeit zwei Hauptbahnen von grösster Bedeutung projektirt werden, und zwar die Moskau-Kyschtym- (siehe Nr. 31 S. 540 d. Ztg.) und die Tscheljäbinsk-Zarizyn Bahn. Der Bahn nach Zarizyn wird in zweifacher Beziehung, führt die „Now. Wr." aus, eine grosse Bedeutung beigelegt: erstens wird durch dieselbe eine Verbindung zwischen den metallurgischen Fabriken des Ural und den Kohlengruben des Donezbassins hergestellt und ferner wird dem sibirischen Getreide durch diese Bahn der Zugang nach dem schwarzen Meere erschlossen. Für Getreidesendungen aus Westsibirien sei ein Ausgang nach Noworossijsk schon allein deshalb überaus wichtig, weil sonst die centralrussischen Märkte mit sibirischem Korn überschwemmt werden könnten. Mit diesen Ausführungen, mit denen die Nothwendigkeit der Eisenbahn Tscheljäbinsk - Zarizyn begründet wird, ist nun die „Now. Wr." nicht einverstanden. Zunächst, meint das genannte Blatt, ist die Nothwendigkeit einer Verbindung der metallurgischen Fabriken des Ural mit den Kohlenlagern des Donezbassins nicht ganz verständlich, weil es doch auch im Ural und in näher gelegenen Gebieten Sibiriens Kohlenlager gibt, die den Fabriken des Ural in jedem Falle leichter zugänglich sind, als die des Donezbassins. Was ferner den Ausgang sibirischen Korns nach dem schwarzen Meere anlangt, schreibt weiter die „Now. Wr.", so wird darauf hingewiesen, dass gegenwärtig 40 000 000 Pud sibirischer Güter — und zudem nicht nur Getreidesendungen — zu befördern sind und dass diese Gütermenge demnächst auf 100 000 000 Pud anwachsen dürfte. Das ist allerdings ein ganz ansehnliches Quantum, welches imstande sein könnte, Centralrussland mit billigem Korn zu überschwemmen. Die Rentabilität einer so grossen Linie, wie die Tscheljäbinsk-Zarizyn Eisenbahn erscheint jedoch noch lange nicht durch eine Transportmenge von 100 000 000 Pud sichergestellt. Zudem ist für dieselben 100 000 000 Pud durch die Kotlasbahn auch schon ein Ausgang nach dem weissen Meere geschaffen. Ferner werden zwei neue kolossale Linien projektirt, und zwar von Wjatka über Wologda nach St. Petersburg und von der Station Kyschtym über Kasan nach Moskau. Wenn man nun noch die Hauptlinie von Tscheljäbinsk nach Ssamara in Betracht zieht, so erweist es sich, dass die sibirischen Güter fünf Ausgänge nach dem schwarzen, dem baltischen und dem weissen Meere haben werden. Soweit die „Now. Wr."

Es ist ja kaum zu bestreiten, dass die baulustigen Eisenbahngesellschaften mehr oder minder bei der Begründung ihrer Projekte mit denselben Gütermengen operiren und dass, wenn alle Projekte zur Ausführung gelangen und die thatsächlich für den Transport frei werdenden Gütermengen nicht sehr wesentlich unterschätzt worden sind, die Rentabilitätsberechnungen natürlich unmöglich stimmen können. Wenn also diese Voraussetzung zutreffen sollte, so hätte die „Now. Wr." zum grössten Theil Recht. Aber uns scheint, dass die sibirischen Güter nur ein Theil derjenigen Transportgüter sind, mit denen die neuen Bahnen rechnen können, und dass dieser Theil der Transportmengen in den Vordergrund gestellt wird, weil z. Zt. ein ziemlich starkes, sibirisches Fieber der russischen Gemüther sich bemächtigt hat, das die Vorstellung von der Produktionsfähigkeit dieses Landes ziemlich ins Ungemessene gesteigert hat. Es ist daher augenblicklich die Nothwendigkeit eines Bahnbaues in jenen Gegenden am leichtesten mit dem Ueberfluss an sibirischen Gütern zu begründen. Ein weiterer Theil Transportgüter fällt der Bahn aber aus dem nun zu erschliessenden Produktionsgebiete zu, das die Bahn durchzieht, um Anschluss an die sibirische Bahn zu finden. Soweit namentlich diese letzteren Gebiete in Betracht kommen, kann Russland z. Zt. kaum zuviel Bahnen bauen, denn das Eisenbahnnetz ist noch immer sehr weitmaschig. Wie belebend selbst in bisher ganz menschenleeren Gebieten ein leistungsfähiger Verkehrsweg wirkt, zeigt den Russen die sibirische Bahn, warum sollten nicht auch Bahnen in anderen Theilen des grossen Zarenreiches, die heute auch noch ausserhalb des Verkehres liegen, eine ähnliche Wirkung hervorrufen.

Von diesem Gesichtspunkte aus hat die „Now. Wr." u. E. Unrecht, und es bliebe dann nur die Warnung übrig, sich nicht durch die Vorspiegelung goldener Berge, die nicht vorhanden sind, zu den Bahnbauten hinreissen zu lassen.

— Stationsentfernungen auf der Ostdonezlinie der Südostbahnen und der Zweigbahn Derbent-Baku der Wladikawkas-Eisenbahn. Auf der Ostdonezlinie der Südostbahnen sind, der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" zufolge, die Entfernungen der einzelnen Stationen, von der Station Kriwomusginskaja, der Wolga-Donzweigbahn aus, wie folgt, festgestellt worden: Ljapitschew 25, Tschir 52, Ssurowkino 79, Obliwskaja

105, Tschernyschkow 130, Morosowskaja 159, Walkowo 179, Tazinskaja 206, Gratschi 233, Belaja-Kalitwa 253, Repnaja 277, Lichaja 300 (Station der Hauptbahn Swerewo-Woronesh), Samtschalow 310 und Kowalewo 322 (Station der Hauptbahn Swerewo-Debalzewo.)

Ferner sind auf der Zweigbahn Derbent-Baku der Wladikawkas Eisenbahn die Entfernungen der einzelnen Stationen von Derbent aus, wie folgt, festgestellt worden: Belidshi 21, Jalama 41, Chudat 57, Chatschmas 77, Diwitschi 108, Kisil-Burun 126, Kiljasi 154, Kara-Tapa 173, Ssumgait 193 und Baladshary 217. Baladshary ist von der Station Baku 13 Werst entfernt.

— Die **elektrischen Eisenbahnen** machen jetzt grosse Fortschritte in Japan. Vor einiger Zeit wurde eine solche von Kawasaki nach dem berühmten Tempel von Daishi mit einem Kapital von 98 000 Yens gebaut, die Gesellschaft hat so gute Geschäfte gemacht, dass ihr jetzt eine ganze Anzahl Grosskapitalisten Tokios und Yokohamas beigetreten ist. Das Kapital wurde von 98 000 auf 850 000 Yens erhöht, und zwar zum Zwecke der Fortsetzung der Linie von Tokio nach Yokohama. Die Konzession ist angeblich schon erlangt.

Allgemeines.

— **Die „weisse Steinkohle“.** Alle Welt beschäftigt sich gegenwärtig wieder einmal mit dem Gedanken, was daraus werden soll, wenn der Steinkohlenvorrath der Erde zu Ende geht. Der Kohlenverbrauch ist so ins ungemessene gesteigert, dass in der That an den vorhandenen Kohlenbergwerken äusserst gezehrt wird. Gibt es nun für Steinkohle überhaupt einen Ersatz, insoweit sie heute beinahe die ganze Technik beherrscht? Der Londoner „Engineer“ weiss für die Menschheit einen Rath aus dieser scheinbar unausweichlichen Gefahr, indem er auf das hinweist, was er in einer eigenthümlichen Redewendung als die „weisse Steinkohle“ bezeichnet. Die weisse Kohle ist nichts anderes als die natürliche Kraft der Wasserfälle. Die Ausnutzung dieser Naturkraft nimmt ja schon gegenwärtig eine bedeutsam wachsende Entwickelung, aber sie steht doch noch in keinem Verhältniss zu der Möglichkeit der Verwerthung, wie sie geschehen würde, wenn man infolge von Kohlenmangel ausschliesslich auf die Wasserfälle angewiesen wäre. Die in allen je entdeckten Kohlenlagern verborgene Kraftquelle wird allein durch den Niagarafall aufgewogen, und nun kommen noch die Tausende von anderen mehr oder weniger bedeutenden Wasserfällen und Stromschnellen hinzu, die fast auf alle Erdtheile vertheilt sind und ihrer Ausnutzung harren. Welche Bedeutung eine Entwickelung der Technik nach dieser Richtung gewinnen kann, zeigt allein das Beispiel der Schweiz, die dank der Verwerthung des Rheines und der Rhone im Begriffe steht, sich in ein industriekräftiges Land zu verwandeln. Norwegen und Schweden geben die meiste Antwartschaft darauf, dem Beispiele zu folgen, und in Skandinavien kann die Benutzung der Wasserkraft zu ganz ausserordentlichen quantitativen Ergebnissen führen. Auch Italien regt sich, obgleich es an Wasserfällen nicht so reich ist wie die vorgenannten Länder, ferner kommen ausser den Alpen die Pyrenäen und das Centralplateau von Frankreich nicht unwesentlich in Betracht.

Deutschland steht in dieser Beziehung wohl etwas zurück, aber auch bei uns harren jedenfalls noch Millionen von Pferdekräften ihrer Umsetzung aus nutzloser in nutzbringende Arbeit. England, das nach den Vereinigten Staaten die meiste Kohle hervorbringt, besitzt nicht viele verwerthbare Wasserfälle, aber viele bedeutende Flüsse mit Gezeitenströmungen. Es ist vielleicht nur eine Frage der Zeit, in welcher Weise die Ebbe und Fluth des Meeres zum Betriebe von Maschinen ausgenutzt werden kann. Wir wollen uns also durch das Lamento über die nahende kohlenlose Zeit nicht stören lassen und ruhig der Entwickelung der „weissen Steinkohle“, der Wasserkraft, entgegensehen. Ausserdem ist es mit dem gegenwärtigen Kohlenreichthume der Erde noch gar nicht so schlecht bestellt, und ein so bedeutender Physiker wie Lord Kelvin hat sogar behauptet, dass die ganze Menschheit durch Sauerstoffmangel und Kohlensäurevergiftung zu Grunde gehen würde, wenn der gesammte Kohlenvorrath aufgebraucht würde. („Hamb. Corresp.“)

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 82,279 km lange, im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehende Strecke Vésztö-Kötegyán-Hollód, welche am 9. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Ferner wird die 22,302 km lange Strecke Markt-Oberdorf-Lechbruck der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Eröffnung von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Cassel. Am 20. d. Mts. ist der an der Strecke Hümme-Carlshafen zwischen den Stationen Helmarshausen (4,1 km) und Trendelburg (5,0 km) neu errichtete Personenhaltepunkt Wülmersen dem Personen- und Milchverkehr übergeben worden.

Ungarische Staatseisenbahnen. Am 30. März d. J. ist die auf der Csáktornya-Zágráběr Lokalbahn zwischen den Stationen Budinscina (5,918 km) und Novimarof (8,578 km) neu errichtete Verladestelle Podruk ausschliesslich für Wagenladungsfrachtgutsendungen der Budinscinaer Steinbruch- und Kalkbrennerei-Aktiengesellschaft eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. In der an der Strecke Marburg-Franzensfeste zwischen den Stationen Bleiburg und Völkermarkt-Kühnsdorf gelegenen Ausweiche Mittlern wird am 15. Juli l. J. der selbständige Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingeführt werden.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 1. Juli d. J. werden die Befugnisse der an der Lokalbahn Zauchtel-Bautsch zwischen der Personenhaltestelle Klein-Hermsdorf und der Station Wigstadtl gelegenen Halte- und Ladestelle Gr.-Glockersdorf dahin erweitert, dass, sofern die Fracht für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezahlt wird, Frachtgüter überhaupt, gleichviel ob die Beförderung in gedeckt oder offen gebauten Wagen stattzufinden hat, zur Auf- und Abgabe gelangen.

Ausgeschlossen ist auch vom 1. Juli l. J. an die Aufgabe und Abgabe von explosiven Gütern, von Gütern, welche über eine Wagenlänge hinausreichen, von Gütern, deren Gewicht 750 kg pro Kollo übersteigt, und von lebenden Thieren, Equipagen und sonstigen Strassenfahrzeugen, zu deren Auf- und Abladung besondere Ladevorrichtungen (als Rampen, Treppen u. dgl.) erforderlich sind.

Verkehrsbeschränkung.

Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Wegen Ausbesserung der Eisenbahnbrücke über die Trebel wird der Güterverkehr auf der Strecke Sülze-Tribsees vom 26. d. Mts. ab auf 10—12 Tage gänzlich eingestellt werden. Der Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten.

Umbau von Verladerampen.

Main-Neckarbahn. Die Verladerampe auf Station Auerbach ist dem Betriebe wieder übergeben worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Schmalspurige Eisenbahn Schönfeld-Geyer.

Für die Beförderung von geschlagenen Steinen des Spezialtarifs III (Ziffer 1) sowie von Erden, Spat und Erzen des Spezialtarifs III, wie in der Güterklassifikation des deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, genannt, werden am 1. Juli d. J. folgende ermässigte Frachtsätze eingeführt:

Tannenberg-Schönfeld Uebergang . . . . 0,02 ℳ
Geyer-Schönfeld Uebergang 0,03 „
für 100 kg.

Die Frachtsätze gelten bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und 2 Wagen der Schmalspurbahn.

Dresden, am 19. Juni 1899. (1682)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
II. Abtheilung.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 5.

Am 26. Juni d. J. treten für die Beförderung von Holz der Abtheilung b von einer grösseren Zahl Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach sächsischen Verkehrsstellen direkte Frachtsätze in Kraft.

Näheres ist bei unserem Verkehrsbüreau in Dresden, Wienerstr. 4 II, zu erfahren.

Dresden, den 19. Juni 1899. (1683)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Der mit Gültigkeit bis Ende Mai d. J. eingeführt gewesene, für den Bereich der badischen Staatsbahnen gültige Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen tritt mit sofortiger Wirkung bis Ende Dezember 1899 wieder in Gültigkeit.

Karlsruhe, den 18. Juni 1899. (1684)
Grossh. Generaldirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgut zwischen Stationen der badischen Bahn und der Bregthalbahn einerseits und Stationen der ostschweizerischen Eisenbahnverwaltungen andererseits tritt am 1. Juli l. J. ein provisorischer Tarif in Kraft, durch welchen alle in den südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheften II A und III A, sowie in dem vom 15. Januar 1895 gültigen provisorischen Tarif für den südwestdeutsch-schweizerischen Verband enthaltenen Frachtsätze für Eilstückgut und Frachtstückgut, Klassen 1 und 2, aufgehoben werden.

Neben Frachtermässigungen ergeben sich durch die neuen Frachtsätze auch einzelne kleine Frachterhöhungen; ferner werden die Frachtsätze für einzelne Stationsbeziehungen nicht ersetzt, infolgedessen etwaige Sendungen künftig zu theilweise um kleine Beträge höheren Gesammtfrachtsätzen als bisher auf den deutsch-schweizerischen Grenzstationen umkartirt werden müssen. Soweit Verkehrsbeschränkungen und Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 30. September l. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau, bei welchem auch der neue Tarif zum Preise von 2,20 ℳ bezogen werden kann.

Karlsruhe, den 16. Juni 1899. (1685)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Steinsalz.

1. Im mitteldeutschen Privatbahnverkehr treten in Kraft:

a) am 1. Juli d. J. neue bezw. ermässigte Ausnahmefrachtsätze von Station Thiede nach verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Köln und Mainz;

b) am 5. August d. J. an Stelle der zur Zeit bestehenden erhöhte Ausnahmefrachtsätze von Thiede nach Coblenz Moselb., Coblenz Rheinb. und Weissenthurm.

2. Ferner kommen am 1. Juli d. J. im mitteldeutsch-rechtsrheinischen und im mitteldeutsch-linksrheinischen Güterverkehr ermässigte Ausnahmefrachtsätze von Station Wendessen nach verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Köln zur Einführung.

Ueber die Höhe dieser Sätze ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen das Nähere zu erfahren.

Magdeburg, den 16. Juni 1899. (1686)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. von norddeutschen etc. Stationen nach Basel loko und transit usw. zur Ausfuhr nach der Schweiz usw. vom 1. Januar 1897 ist in dem Waarenverzeichniss unter 2, A. 1, hinter „d. Mühlenerzeugnisse" der Zusatz: „aus den unter a genannten Getreidearten" beigesetzt worden.

Frankfurt a/M., den 13. Juni 1899. (1687)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die neueröffnete Station Düsseldorf-Reisholz des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld in den rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarif, Heft B nebst Anhang, vom 1. Juni 1890 aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 15. Juni 1899. (1688)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Die nach dem Gütertarif (Heft 1, 2 und 3) für den Verkehr mit den Stationen der Bentheimer Kreisbahn sich ergebenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) werden vom 20. Juni d. J. ab um 0,03 ℳ bis 0,04 ℳ für 100 kg ermässigt. Näheres ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Münster, den 15. Juni 1899. (1689)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. treten Ausnahmefrachtsätze für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau (Ausnahmetarif 5 b) von Fassleben und Mittenwalde (Kr. Templin) nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 11. Juni 1899. (1690)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Juli d. J. tritt von den Stationen Chodau und Davidsthal nach Reichenberg (S. St. B. und S. N. D. V. B.) ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Schafwollgarn, ein- und mehrdrähtigem

a) bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg,
b) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg

für jeden Wagen und Frachtbrief mit nachstehenden Frachtsätzen in Kraft:

	Heller für 100 kg a)	b)
Chodau-Reichenberg S. St. B. und S. N. D. V. B. . . .	295	273
Davidsthal - Reichenberg S. St. B. und S. N. D. V. B.	311	283

Dresden, den 16. Juni 1899. (1691)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Zum Ausnahmetarif für den Transport von Steinen, Kies, Sand, Mergel, Lehm usw. vom 1. Mai 1898 für den gegenseitigen Verkehr der westschweizerischen Eisenbahnen gelangt mit dem Tage der Betriebseröffnung der Burgdorf-Thunbahn bezw. der Oensingen-Balsthalbahn der Nachtrag I zur Einführung.

Karlsruhe, den 16. Juni 1899. (1692)
Gr. Generaldirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

(Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. Dezember 1898.)

In Ergänzung des Ausnahmetarifs für Petroleum etc. wird mit sofortiger Wirksamkeit die Station Ustrzyki der k. k. österr. Staatsbahnen in den Tarif aufgenommen.

Ferner wird der Artikel „Petroleumkoks" unter die Artikel der Abtheilung a des Tarifes einbezogen.

München, den 16. Juni 1899. (1693)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Die Station Rädnitz unseres Bezirks wird mit sofortiger Gültigkeit in den im

Gruppentarif II bestehenden Ausnahmetarif 7 (Eisenerze etc. zum Hochofenbetriebe) als Versandstation einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Posen, den 16. Juni 1899. (1694)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni l. J. gelangen für die Beförderung von Holz ab Bischofshofen, Golling, Kuchl und Saalfelden nach Bernau direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 14. Juni 1899. (1695)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Zu Tarifheft Theil II, Heft B (gemeinschaftliches Heft) vom 1. November 1894 gelangt mit Gültigkeit vom 1. August unter Aufhebung der Nachträge I—IV Nachtrag V zur Einführung.

München, den 14. Juni 1899. (1696)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-schweizerischer Güterverkehr über Lindau.

Der Tarif für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau, Theil II, Heft 1 vom 1. August 1895 sammt Nachtrag I und die durch die Bekanntmachungen vom 27. November 1895, 27. Februar und 25. September 1896, 31. August und vom 5. November 1897 und 4. Juli 1898 eingeführten Frachtsätze, welche inhaltlich unserer Bekanntmachung vom 12. Mai d. J. Ende Juni ausser Kraft treten sollten, bleiben bis auf weiteres in Geltung. Ueber die Einführung des neuen Tarifs, womit theils Ermässigungen, theils Erhöhungen und Verkehrsbeschränkungen verbunden sein werden, erfolgt besondere Bekanntmachung.

Dresden, am 17. Juni 1899. (1697)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. Südwestdeutschland-Ostschweiz vom 10. Oktober 1897 ist mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. der IV. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Mülhausen Nord und kann von den betheiligten Verwaltungen, sowie von unserm Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 15. Juni 1899. (1698)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der bad.
Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit West-österreich.

Die in der Vereinszeitung Nr. 37 vom 17. Mai d. J. unter Post 1245 für Fassholz (Fassdauben, Fassböden)
von Dresden-Elbkai nach Budweis,
„ „ „ Frauenberg,
„ „ „ Pilsen und
„ „ „ Pilsenetz
publizirten Frachtsätze ermässigen sich um 4 ₰ für 100 kg.

Wien, am 14. Juni 1899. (1699)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänische Eisenbahnen.

Am 15. Juni l. J. tritt der Nachtrag IV zum Lokalkilometerzeiger in Kraft. (Preis 15 Cts.)

Bukarest, den 16. Juni 1899. (1700)
Generaldirektion.

2. Eisenbahneffektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Der am 30. Juni 1899 fällige Zinsenkupon Nr. 7 unserer 3½ % Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird u. z. jener der Schuldverschreibungen
lit. A pr. 5 000 ℳ. mit 87.50 ℳ.
„ B „ 1 500 „ „ 26,25 „
„ C „ 1 000 „ „ 17,50 „
„ D „ 300 „ „ 5,25 „
deutscher Reichswährung vom 30. Juni 1899 angefangen
in Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
„ Leipzig bei der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Filiale der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne und
bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. allgemeinen österr. Bodenkreditanstalt
eingelöst.

Teplitz, im Juni 1899. (1701)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

3. Verdingungen.

Verdingung von rot. 18 t Flusseisen, 4,5 t Schweisseisen, 0,9 t Gusseisen und 0,9 t Gussstahl für eine Fusswegüberführung bei Stat. 109 + 3,3 der Strecke Stettin-Jasenitz am 5. Juli 1899, Vormittags 11 Uhr. Angebote hierauf sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Eisenkonstruktionen für eine Fusswegüberführung“ an die unterzeichnete Betriebsinspektion, Bergstrasse Nr. 16 II bis zu der vorstehend für die Eröffnung der Angebote bestimmten Zeit einzureichen. Ebendaselbst können Angebotsbogen und Bedingungen eingesehen bezw. gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,25 ℳ. baar bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Stettin, den 13. Juni 1899. (1702)
Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 3.

Die Lieferung von Telegraphenstangen aus Kiefernholz, und zwar:
200 „ 7 „ „
70 Stück je 10 m lang und
soll vergeben werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin am 28. Juni 1899, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bahnhofstrasse 23, wo dieselben auch zur Einsicht offen liegen, gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in baar, nicht in Marken, zu beziehen.

Zuschlagsfrist: 14 Tage.

Erfurt, den 8. Juni 1899. (1703)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 816 000 kg präparirten Holzkohlen zur Wagenheizung für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 27. Juni 1899, Nachmittags 1 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 416. eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ. baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 24. Juli 1899.

Berlin, den 16. Juni 1899. (1704)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung eines Ueberladekrahns von 10 000 kg Tragfähigkeit nach Normalblatt I 2 auf Danzig lege Thor-Bahnhof, am 14. Juli 1899, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Bedingungen, Hauptabmessungen, Zeichnung nebst Angebotbogen sind gegen Einsendung von 50 ₰ von unserem technischen Büreau zu beziehen.

Danzig, den 14. Juni 1899. (1705)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die Herstellung des Oberbaues auf der Strecke Oberrottenbach-Köditz-Königsee und Köditz-Katzhütte soll in einem oder zwei Loosen vergeben werden.

Loos I: Oberrottenbach-Köditz-Königsee enthält ca. 6,7 km Gleis und 6 500 cbm Bettungsmaterial,

Loos II: Köditz-Katzhütte enthält ca. 22,2 km Gleis und 18 000 cbm Bettungsmaterial.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 20. d. Mts. ab im Büreau der Bauabtheilung zu Unterköditz aus. Die Bedingungen können gegen postfreie Einsendung von 3 ℳ. (nicht in Briefmarken) ebendaher bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Oberbau Oberrottenbach-Katzhütte“
bis zum Eröffnungstermin am 12. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, an die genannte Bauabtheilung einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, im Juni 1899. (1706)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 47. 24. Juni 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 12 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Zur Entwickelungsgeschichte der Stückgutbeförderung.

Am 11. Juli 1836 wurde dem Bierbrauer Lederer zu Nürnberg durch das Direktorium der Nürnberg-Fürther (Ludwigs-) Eisenbahn gestattet, mit dem ersten nach Fürth gehenden Wagen zwei Fässchen Bier an den Wirth zur Eisenbahn gegen eine Vergütung von je 6 Kreuzer Transportlohn unter der Bedingung zu senden, dass die Fässchen von dem Wirthe bei Ankunft des Wagens sogleich abgeholt würden. Der Direktorialkommissar Dr. Löhner, so hiess es weiter, sollte dafür Sorge tragen, „dass dieser kleine Anfang des Gütertransportes in gehöriger Ordnung vor sich gehe, um solchen vielleicht späterhin ins Grosse ausdehnen zu können.“

Auf der ersten deutschen Eisenbahn das erste Frachtstück! Man wird den 11. Juli 1836 als den Geburtstag des Stückgutverkehres auf den deutschen Eisenbahnen bezeichnen dürfen. Es ist der erste schüchterne Versuch des „Dampfwagens“, mit dem Planwagen des Strassenfuhrmannes, der in jahrhundertelanger Gepflogenheit den Waarentransport monopolartig beherrscht hatte, in Wettbewerb zu treten, der erste Vorstoss zu der kühnen That, den Verkehr in neue moderne Bahnen zu leiten.

Die Ludwigsbahn sollte freilich nicht dazu berufen sein, die geplante Ausdehnung des Stückgutverkehres ins Grosse zu verwirklichen. Infolge ihrer mehr lokalen Bedeutung hat sie es nie zu einem besonders entwickelten Stückgutverkehr gebracht, ja denselben später ganz drangegeben.

Besser ging es in dem Nachbarstaate Sachsen auf der demnächst eröffneten Leipzig-Dresdener Bahn. Der Fuhrmann mit Dampf ging hier von vornherein zum grossen Verdruss der ihre Interessen bedroht sehenden Fuhrherren tüchtig ins Geschirr. Der Bevollmächtigte der Bahn, der geniale Friedrich Busse, unternahm es, aus eigenen Ideen heraus den Gütertransport nach bestimmten Grundsätzen zu organisiren, und legte dadurch den Grund für die späteren Einrichtungen der Güterabfertigung auf den deutschen Eisenbahnen. Sein einfacher vorbildlich gebliebener Tarif unterschied von vornherein drei Klassen, für Eilgüter, für die mit den Güterzügen beförderten Güter und für Rohprodukte, welche mit den Bezeichnungen Klasse A, B und C belegt wurden. (Noch im Jahre 1853 weist die Frachtenklassifikation der benachbarten österreichischen Bahnen nur drei Klassen auf, Klasse 1, 2 und 3.) Die Eilgüter wurden wie Gepäck zumeist im Packwagen befördert, die Stückgüter, von denen hier hauptsächlich die Rede sein soll, in besonders eingerichteten Packzügen.

So war der Weg gezeigt für die sich nun allenthalben bildenden neuen Eisenbahnunternehmungen. 1838/39 wurden eröffnet: Düsseldorf-Elberfeld, Berlin-Potsdam, Braunschweig-Wolfenbüttel, München-Augsburg, Magdeburg-Leipzig, Frankfurt a/M.-Höchst, Köln-Müngersdorf. Freilich konnte von einem festen Zusammenschluss vorerst noch keine Rede sein. Jede Gesellschaft operirte ihrer isolirten Lage wegen auf eigene Faust, jede mit besonderen Interessen, mit anderen, den jeweiligen Verhältnissen angepassten Verwaltungsgrundsätzen. Da musste zunächst die Pflege des Lokalverkehres ins Auge gefasst werden. Ein Handinhandgehen mit den Fuhrleuten war hierbei nicht zu umgehen. Soweit Abfertigung von Bahnstation zu Bahnstation nicht möglich war, erfolgte gemischte Beförderung. Die Bahnen nahmen Güter von den Fuhrleuten gegen Zahlung der aufhaftenden Landfracht an, um sie dann unter Umständen wieder an einen anderen Fuhrmann auszuhändigen. Ein ähnliches Verhältniss bildete sich mit den Schifffahrtsgesellschaften heraus. In einem Reglement aus jener Zeit heisst es: „Es werden die Frachtgegenstände auf Verlangen der Parteien auch von der Bahn aus weiterbefördert und es wird für die weitere Strecke die Assekuranz besorgt. Es wird besondere Sorge getragen werden, den Frachtenlohn für die Weiterbeförderung auf das Billigste und die Lieferzeit auf das Kürzeste zu bedingen und es werden hierzu, wenn die Partei nicht selbst den Frächter namhaft macht, verlässliche Spediteure oder Fuhr-

leute gewählt werden, deren Name den Versendern auf Verlangen bekannt gemacht wird."

Aber nach und nach, wenn auch ganz allmählich, reihte sich Strecke an Strecke; es entstand neben dem Lokalverkehr ein mehr oder weniger beschränkter Anschluss- oder Nachbarverkehr. Steckte dieser auch noch in den Kinderschuhen, so erforderte er doch schon besondere Achtsamkeit der ausführenden Organe. Eilgut machte ja in der Regel nur kurze Wege, die Beförderung erfolgte, wie zum Theil noch heute, im Packwagen. Anders war es bei Stückgut. Bevor die Annahme erfolgen konnte, musste sorgfältig geprüft werden, in welcher Weise die Beförderung erfolgen konnte, ob von der Abgangs- bis zur Bestimmungsstation ein ununterbrochener Schienenweg vorhanden sei, ob etwa nicht überbrückte Flussübergänge, ob die Vermittelung von Spediteuren, ob Land- oder Wasserverfrachtung mit in Frage kämen — Dinge, die dem „Expeditor" oder „Einnehmer" bei der Mangelhaftigkeit des vorhandenen Materials oft Kopfschmerzen machten. Die nächste Sorge war die Fortschaffung des Gutes. Auf Anfangs- und grösseren Zwischenstationen hatte es keine Noth. Aber auf kleineren Stationen auf der Strecke war die Zuladung bei oft primitiven Einrichtungen und unzureichenden Lademitteln nicht so einfach. Der mit grossem Lederschurzfell ausgerüstete Packmeister, der Herr der Situation auf den sogenannten Packzügen, welche den Stückgutverkehr vermittelten, war zumeist nicht in der rosigsten Laune, wenn er das Gleise mit Kisten und Kasten, die der Fortschaffung harrten, gespickt vorfand, und weigerte nur zu oft, schon von Ferne rufend, die Mitnahme wegen Mangels an Raum; zum mindesten herrschte er das Stationspersonal gewaltig an. Dieses rekrutirte sich nun seinerseits auch nicht aus Engeln, und so entstanden nicht selten unter den Angestellten fortgesetzte Reibereien, die für den Dienst nicht gerade förderlich waren. Wurde auch nur ein einziges Frackstück für die Uebergangsstation zurückgelassen, so musste der „Einnehmer" seine aus 30 bis 40 Positionen bestehende Frachtkarte abändern, sie neu aufrechnen, ebenso das Versandregister richtig stellen, und das Gut musste wieder nach der Ladehalle gebracht werden, um es dann dem nächsten Packmeister von neuem anzubieten. Waren die Güter aber glücklich auf der Uebergabestation eingetroffen, so erfolgte eine peinliche Besichtigung jedes einzelnen Frachtstückes durch die übernehmende Bahn unter grösstmöglichster Wahrung der Einzelinteressen bei Beschädigungen, Klirren, Leckage u. dgl. Jede Bahn hatte ihren Vertreter, der nach dem Rechten zu sehen hatte, bevor er das Uebernahmeanerkenntniss vollzog.

Diese Mängel führten zu der Gründung von Verbänden. Um die direkte Abfertigung der Stückgüter, wie der Güter überhaupt, und deren Uebergang von einer Bahn auf die andere auf die einfachste und leichteste Weise zu ermöglichen, schlossen sich die bisher in abgeschlossene Verwaltungsbezirke getheilten Gesellschaften, deren Gebiete sich mittlerweile erweitert hatten, zu Transportgesellschaften zusammen, indem sie sich hierdurch der wirthschaftlichen Vortheile, welche eine solche Vereinigung bot, gemeinschaftlich zu versichern suchten. Sie veröffentlichten gemeinsame Tarife mit direkten Frachtsätzen, führten gemeinsame Abfertigungsbestimmungen ein usw. So entstand im Jahre 1848 der norddeutsche Verband mit den Endstationen Berlin, Harburg, Bremen und Köln. Ihm folgten nach und nach eine ganze Reihe ähnlicher Einrichtungen: der mitteldeutsche, der rheinisch-thüringische, der hannoverisch-thüringische, der westdeutsche, der preussisch-braunschweigische Verband u. a. m. Diese Verbände führten für ihre gemeinsamen Drucksachen, wie Karten, Beklebezettel, Abrechnungsmaterial, besondere Farben; so hatte der mitteldeutsche Verband Blaudruck, der norddeutsche Rothdruck.

Bestimmte Lieferfristen waren bisher auch schon im Fuhrmannsgewerbe üblich gewesen, namentlich im Verkehr zwischen wichtigen Handelsplätzen und Messorten; der Frachtbrief enthielt darüber in der Regel einen Vermerk. Die Eisenbahnen schlossen sich den bestehenden Gebräuchen an. „Es würden zwar alle Güter" — so ungefähr lauteten die Reglements — „mit dem nächsten Zuge befördert, eine bestimmte Lieferzeit könne aber nur für Waaren, welche auf den grösseren Stationen aufgeliefert würden, zugesichert werden. Sonn- und Feiertage seien in die Lieferzeit nicht einbezogen; die Lieferzeit für die Vormittags angelieferten Waaren würde vom Tage der Aufgabe an gerechnet, sonst begänne die Lieferfrist erst vom folgenden Tage ab. Bei Lieferfristüberschreitungen bis zu drei Tagen werde die halbe Bahnfracht, bei noch grösserer Verspätung die Bahnfracht zu Dreiviertel zurückerstattet." Die Reglements enthielten dann gleich die Lieferzeiten zwischen verschiedenen grösseren Punkten. Im übrigen war ohnehin dafür gesorgt, dass die Stückgutbeförderung möglichst rasch erfolgte. Die noch keineswegs ganz besiegte Konkurrenz der Fuhrleute, an den Wasserstrassen auch diejenige der Schifffahrt, und schliesslich der Mitbewerb der überall neu ins Leben tretenden Eisenbahngesellschaften, das waren die treibenden Ursachen, deren Zusammenwirken die Eisenbahnen auch ohne die dräuenden Paragraphen eines Reglements zur raschesten Beförderung der ihnen übergebenen Güter anspornten. Der Betrieb war übrigens meist rein kaufmännisch gefärbt, sodass man die Verfrachter als eine Art „Kundschaft" oder „Klientel" ansah.

Die Stückgutbeförderung der Verbände bedurfte unter dieser Umständen einer ganz besonderen Pflege. Als gemeinsamer Wächter für das „rollende Frachtgeschäft" war der Verbandspackmeister bestellt. Ihm lag das Ordnen und Zusammenladen der Stückgüter nach bestimmten Gruppen, die Ueberwachung des Ein- und Ausladens, die Ausnutzung des Materials und dessen äussere Instandhaltung, die Vorhaltung von Wagen, der ordnungsmässige Verschluss derselben, die Aufbewahrung der Papiere, die Innehaltung der bestehenden Wegeleitungen und schliesslich die Sorge für die Sicherung der ihm übergebenen sonstigen Güter, Wagenladungen, Viehsendungen, Equipagen, kurzum die Verantwortlichkeit für die zweckentsprechende Durchführung des Verbandszuges ob. Es war dies eine Art Vertrauensposten. Man nahm hierzu nur erprobte, tüchtige, energische und erfahrene Leute, welche gegenüber dem Stationspersonal Würde mit Ruhe zu verbinden wussten. Der Verbandspackmeister schaltete und waltete auf dem fahrenden Zuge wie der Kapitän auf dem Schiffe; seine Richtschnur war einzig und allein seine Instruktion. Er begleitete den Verbandszug vom Ausgang der Fahrt bis zu Ende, um dann einen Gegenzug zurückzuführen. Seinen Aufenthalt nahm er in dem für die damalige Zeit mit einem gewissen Komfort ausgerüsteten Verbandspackwagen, wo er neben den Papieren einige Erfrischungen aufzubewahren pflegte, auch war dort in der Regel ein Spirituskocher zur Bereitung von Speisen. Eine solche zuweilen Wochen dauernde Fahrt wäre freilich nicht möglich gewesen ohne Nachtruhe. Die Züge machten eben auf geeigneten Stationen eine Ruhepause, sie „übernachteten."

Es sei hier gestattet, ein Wort über die Sicherung der Güter gegen unberechtigte Eingriffe, insbesondere gegen Diebstahl einzuschalten. Man bediente sich hierzu zunächst einer Art Vorhängeschlösser, welche mit kleinen Ketten fest mit dem Wagen verbunden und oft in aussergewöhnlicher Höhe angebracht waren; später kamen die Plomben hinzu, so dass nach und nach ein gemischtes System entstand. Das führte zu der Nothwendigkeit, jede für den Güterverkehr eingerichtete Station mit einem Schlüssel derjenigen Verwaltung auszurüsten, welche Eigenthümerin eines mit Schlössern verschliessbaren Wagens war. Ausserdem gab es noch Verbandsschlösser, die ebenfalls die Vorhaltung eines „Dreikant" oder „Vierkant", wenn ein Verbandspackmeister nicht zugegen war, nothwendig machten. An den Güterzügen entwickelte sich da oft ein eigenartiges Leben. Typisch war unter den dort hantirenden Personen die Erscheinung des Schliessers, in der Regel eines älteren Arbeiters, der in der Rechten ein Schlüsselbund mit wahren Ungethümen von Dietrichen, in der Linken ein Säckchen mit Plomben, und schliesslich, über dem linken Arm hängend, eine schwere Plombirzange mit sich herumschleppte, des Winkes gewärtig, wo er einspringen

konnte. Ein anderer Mann hatte eine mächtige Schrottleiter in Verwahr, um beim Aus- und Einladen von schweren Fässern, Kisten und Kasten, Maschinen u. dergl. zur Hand zu sein. Diese Manipulationen ermangelten natürlich zuweilen des komischen Momentes nicht, wenn sich „der mit der Zange", wie der Schlüsselbewahrer und Plombirer kurzweg genannt wurde, hoch oben am Wagen hängend, vergeblich bemühte, die verrosteten Schlösser auf- oder zuzudrehen. Wenn alles nichts half, musste dann die „verkehrte" Seite geöffnet werden, oder es passirte gar, dass sich ein heimtückisches Schloss gar nicht öffnen liess, dass der Schlüssel abbrach und ähnliche kleine Malheurs, die das Durchfeilen des Bügels oder gar das Durchschleppen des Gutes zur Folge hatten.

Inzwischen hatte sich ein Ereigniss von weittragender Bedeutung vollzogen, die Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Eine seiner ersten gemeinsamen Einrichtungen war das Reglement für den Güterverkehr vom 1. April 1850. Eingeführt auf 39 Bahnen mit dem 1. Juli desselben Jahres schuf solches feste Normen für den gemeinsamen Verkehr, unter Beseitigung der bisherigen Lokal- und Spezialreglements. Das Reglement selbst enthält Bestimmungen über gemeinsame Lieferfristen nicht. Es musste dies bei der Verschiedenheit der Lokal- und Verbandsbestimmungen zweckmässig der Veröffentlichung in den betreffenden Tarifen überlassen werden. Wohl aber setzt das hierzu erlassene Uebereinkommen besondere Bestimmungen über Erledigung der Entschädigungsansprüche des Publikums fest. Es heisst dort in § 11: „Entschädigungsansprüche wegen verzögerter Beförderung der Güter haben allein diejenigen Verwaltungen zu vertreten, welche an der Verzögerung Schuld sind. Wenn durch solche Ansprüche auch nichtsäumige Verwaltungen dem Absender oder Empfänger gegenüber die Fracht verlieren, so müssen die säumigen Verwaltungen auch diese Fracht den nichtsäumigen ersetzen." Eine genauere Festsetzung des Rechtsverhältnisses zwischen Eisenbahn und Verfrachter enthält ein Aufdruck auf dem im Jahre 1856 eingeführten gemeinschaftlichen Frachtbriefformular. Unter Nr. 8 der auf der zweiten Seite abgedruckten Erklärungen ist zu lesen: „Entschädigungsansprüche wegen verspäteter Lieferung, wo solche überhaupt zulässig sind, sollen auf mehr als den Verlust der halben bezw. der ganzen Vereinsfracht nicht erstreckt werden dürfen."

Aber bald hatte es mit diesen immerhin eine gewisse Selbstherrlichkeit wahrenden Zuständen ein Ende. Mit der Veröffentlichung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches, in Preussen eingeführt durch Gesetz mit Gültigkeit vom 1. März 1862, wurden die bisher auf Herkommen und freiwilliger Bestimmung beruhenden Festsetzungen über die Lieferfristen, soweit solche überhaupt bestanden hatten, in gesetzliche Formen gefügt. Art. 394 lautet wie folgt: „Ist über die Zeit, binnen welcher der Frachtführer den Transport bewirken soll, im Frachtvertrage nichts bedungen, so wird die Frist, innerhalb deren er die Reise antreten muss, durch den Ortsgebrauch bestimmt; besteht ein Ortsgebrauch nicht, so ist die Reise binnen einer den Umständen des Falles angemessenen Frist anzutreten." Dann heisst es in Art. 397: „Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der bedungenen oder üblichen Lieferzeit entstanden ist, sofern er nicht beweist, dass er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können." Und in Art. 427: „Es kann bedungen werden: usw. 2. dass die Höhe des nach Art. 397 wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadensersatzes den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im voraus bestimmten Normalsatz, welcher auch in dem Verluste der Fracht oder eines Theiles derselben bestehen kann, nicht übersteigen soll".

Die Eisenbahnverwaltungen sahen sich genöthigt, ihre internen Bestimmungen hiermit in Einklang zu bringen. Das mit Gültigkeit vom 1. März 1862 provisorisch in Kraft gesetzte, später (1865) endgültig angenommene „Reglement für den Vereinsgüterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" bestimmt folgendes:

§ 12. Jede Bahn publizirt Lieferfristen. Durch Zusammenrechnung der einzelnen bei dem Transporte betheiligten Bahnen ergibt sich die Lieferungszeit für den Vereinsverkehr u. s. f.

§ 24. Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferzeit entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

§ 25. Die Haftverbindlichkeit der Eisenbahn für den durch Versäumung der Lieferzeit entstandenen Schaden, welchen der Entschädigungsberechtigte nachzuweisen hat, erstreckt sich der Regel nach nicht weiter, als höchstens auf den Verlust der Frachtgelder bezw. deren Erstattung für die Transportstrecke derjenigen Eisenbahn, auf welcher die Versäumniss vorgekommen ist. Nur wenn der Versender einen bestimmten Betrag als das Interesse der rechtzeitigen Ablieferung ausdrücklich angegeben hat, ist die Eisenbahn, welche in diesem Falle einen besonderen im Tarif festzustellenden Zuschlag zu den Frachtgeldern erheben darf, auch über den Betrag der Fracht hinaus bis höchstens zu dem Betrage der deklarirten Summe den nachgewiesenen Schaden zu vergüten verpflichtet.

(Schluss folgt.)

Die Entwickelung und Bedeutung der Eisenbahnen.

Von **Georg Muschweck**, königlichen Generaldirektionssekretär in München.

(Schluss aus Nr. 46.)

Ein weiterer Faktor für den Aufschwung der Eisenbahnen ist in ihren ein bequemes und angenehmes Reisen fördernden Einrichtungen zu suchen. Unsere Zeit ist so raschlebig, dass sie sich nicht mehr vorstellen kann, wie unbequem man früher reiste.

Holperige, staubige oder morastige Fahrstrassen, bezechte, schlaftrunkene Postillone, trostlose Herbergen machten die Reise oft zu einer wahren Pein. Der Reisende musste Hunger und Durst leiden und oft Tage lang im Freien kampiren, wenn ein Pferd stürzte, ein Rad oder eine Deichsel brach, der Wagen im Moraste stecken blieb oder gar umfiel. Wer sich ein Bild von den Annehmlichkeiten der früheren Reisen machen will, möge den Brief nachlesen, den Lessing im Sommer 1771 von seiner Braut, Frau Eva König, über eine Reise in Süddeutschland erhielt.

Man empfand deshalb das Reisen mit der Eisenbahn als eine schätzbare Wohlthat, obschon sie sich anfangs nicht gerade durch besonderen Komfort auszeichnete. Nur die Wagen I. Klasse waren geschlossen und hatten Fenster, die der II. Klasse hatten nur Stirnwände und Ledermäntel an den Seiten, die Wagen III. Klasse hatten zwar noch ein Dach, waren aber nach allen Seiten offen, während die Wagen IV. Klasse auch des Daches entbehrten. In den Wagen befand sich keine Beleuchtung. Erst am 18. November 1854 liess der preussische Kabinetsminister im Namen des Königs

die Aufforderung ergehen, für die Beleuchtung der Wagen zu sorgen. Zur Verhütung der Feuersgefahr wurden die Laternen anfangs vor den Wagenfenstern angebracht, von wo das Licht durch Spiegel in das Innere des Kupees geworfen wurde. An keinem Wagen befand sich ursprünglich ein Laufbrett. Die Stationen hatten keine Perrons.

Wie anders ist es heute.

Der Reisende wählt nach seinen Mitteln zwischen I., II., III. und IV. Klasse, zwischen Blitz-, Schnell- und Personenzügen, je nach Neigung und Bedürfniss zwischen Raucher- und Nichtraucherkupee. In die Wagen sind Fussdecken gelegt, für Heizung und Beleuchtung ist bestens gesorgt. In manchen Zügen verkehren Restaurationswagen, die durch ihren reichlichen Vorrath die Hoteltafeln nicht vermissen lassen. Das gastliche Bett der Schlafwagen ladet in den direkten Zügen den müden Wanderer zum Schlafe ein. Sanft gleitet der federnde Wagen über die glatten Schienen und keine markerschütternden Stösse scheuchen den Schlafenden aus seiner Ruhe auf. Elastische Gehäuse verbinden die Wagen, sodass man den ganzen Zug durchschreiten kann, ohne den Unbilden der Witterung ausgesetzt zu sein. Auf Strecken in malerischer Landschaft erlauben Aussichtswagen am Schlusse des Zuges ungehinderten Blick. Rundreisehefte und Abonnementskarten vermindern die Beschwerlichkeit der Reise. Eigene Packetfahrtgesellschaften besorgen in den grösseren Städten die Zuführung des Reisegepäcks in die Wohnungen.

Auf diese Weise ist es den Eisenbahnen gelungen, das ganze Kulturleben der Völker von Grund aus umzugestalten.

Die Menschheit ergreift ein allgemeines Sehnen, die Welt zu sehen und eine neue Völkerwanderung beginnt. Der biedere Landbewohner, der vordem kaum über seine vier Pfähle hinausgekommen war, wagt sich hinein in den Trubel der Grossstadt. Der Grossstädter, der oft das ganze Jahr kein Hälmchen blühen sah, strebt hinaus auf das Land, um sein Auge an der Schönheit der Natur zu weiden. Wie früher einzelne Familien, so laden sich heute ganze Völker gegenseitig zu Gast. Reiche Russen sehen wir dem Seinebabel zueilen, selbstbewusste Engländer die Museen des Kontinents überfluthen. Allsommerlich gibt sich die ganze Welt in den Bergen Tirols und der Schweiz[1]) oder am Nordkap Rendezvous. Kongresse, Ausstellungen, Feste ziehen viel Volk an. Der Kranke, der früher auf seiner Scholle elend dahinsiechte, sucht heute ein Bad an der Nordsee oder einen Luftkurort in den Alpen auf. Arme Sckulkinder werden in die Ferienkolonien gesandt, um in würziger Waldesluft ihre kranken Lungen zu stärken.

Eigene Arbeiterzüge befördern die Arbeiter um billiges Geld tagtäglich von ihren Wohnstätten an ihr Arbeitsfeld. Und wo grössere Unternehmungen, wie Eisenbahnbauten, Kanalbauten usw. oder periodisch wiederkehrende Arbeiten Verdienst versprechen, da stellen sich zur rechten Zeit selbst aus den entferntesten Gegenden die geeigneten Arbeitskräfte ein. Viele schütteln den Heimathstaub ganz von den Füssen und gründen sich in der Fremde einen neuen Herd.[2]) Manchem wird selbst die alte Welt zu enge und er versucht überm Wasser sein Glück.[3])

Aber auch auf die Güter überträgt sich die Freiheit der Bewegung.

Was die südlichen Zonen reifen, was im fernen Osten gedeiht, die Produkte des Nordens und die Erzeugnisse des Westens bringt die Dampfkraft weit in die Lande.

Wir trinken den duftenden Mokka, entzünden unsere Kuba an schwedischen Zündhölzern, Brot geben uns die fernen Donauländer, die Wolle zu unseren Kleidern beziehen wir von Spanien, die Baumwolle von Ostindien. Das Leder zu unseren Schuhen stammt aus den Prärien Südamerikas, unsere Uhr wurde in Genf, der Ring an unserem Finger in Amsterdam fabrizirt. Wir schreiben mit sibirischem Graphit und mit englischer Stahlfeder. Das Speiseöl in unserer Küche stammt aus der Provence, der Wein auf unserer Tafel kommt von der Mosel, der Fisch aus der Nordsee, das saftige Fleisch aus den Pussten Ungarns, das frühreife Gemüse aus Algier, in unseren Lampen brennt kaukasisches Petroleum.

Nicht mit Unrecht hat der Nationalökonom Knies behauptet, dass die Eisenbahnen latenten Verkehr entbunden hätten.

Zwischen Liverpool und Manchester verkehrten täglich mit der Post durchschnittlich 600 Personen, während die neueröffnete Eisenbahn 1 200 Personen benutzten. Die Frequenz zwischen den Städten Nürnberg und Fürth betrug 1833 zu Wagen 200 000 Personen, 1836 mit der Eisenbahn 470 000 Personen. Vor Eröffnung der Eisenbahnen fuhren in Frankreich mit den Postkutschen jährlich etwa 1 000 000 Personen, während die französischen Hauptbahnen im Jahre 1841 bei einem Besitzstande von 566 km bereits 6 378 666 und im Jahre 1896 bei 36 472 km 363 009 306 Reisende zählten. Die Post beförderte in Grossbritannien 1834 31 000 000, die Eisenbahn 1845 50 000 000, 1855 112 000 000, 1865 230 000 000, 1875 480 000 000, 1885 697 000 000, 1895 930 000 000 Reisende. In den ersten Jahren des Betriebes der in die Westbahnhöfe in Frankfurt a/M. einmündenden Bahnen belief sich der jährliche Gesammtgüterverkehr auf 50 000 t, während er heute 3 000 000 t beträgt. Der innere Personenverkehr der Berliner Stadt- und Ringeisenbahn stieg von 13 000 000 im Jahre 1884 auf 88 000 000 im Jahre 1897. Von und nach Paris wurden 1886 63 000 000, 1893 96 000 000 Reisende befördert. Die Verkehrsmittel Londons benutzten 1864 53 000 000, 1884 309 000 000 und 1897 881 000 000 Personen.

Im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sind zurückgelegt worden:

1877 8 801 812 256 Personenkm und 16 240 128 251 tkm,
1897 23 826 100 443 „ „ 43 531 873 330 „

Nach einer Schätzung Neumann's wurden im Jahre 1875 auf der Erde 1 550 000 000 Personen und 806 000 000 t Güter von 62 000 Lokomotiven, 112 000 Personenwagen und 1 465 000 Lastwagen befördert; gegenwärtig beläuft sich der jährliche Gesammtverkehr der Welt auf 6 570 000 000 Reisende und 2 900 000 000 Tonnen Güter und wird bewältigt von 150 000 Lokomotiven mit 300 000 Personenwagen und 4 000 000 Lastwagen.

Es dürfte nicht uninteressant sein zu erfahren, in welcher Weise die einzelnen Nationen von der Verkehrsgelegenheit Gebrauch machen. Es fährt jeder Einwohner einmal auf der Eisenbahn in Grossbritannien in 15, in der Schweiz in 24, in Belgien in 26, in Deutschland in 30, in Frankreich in 40, in Holland in 50 Tagen, in den Vereinigten Staaten in 2, in Oesterreich in 3, in Ungarn in 4, in Italien und Japan in 8 Monaten und in Russland in 2 Jahren. Es gibt jeder Einwohner jährlich an Eisenbahngütern auf: in den Vereinigten Staaten 10 500 kg, in Grossbritannien 9 100 kg, in Deutschland 5 430 kg, in Oesterreich 4 140 kg, in der Schweiz 4 000 kg, in Holland 3 300 kg, in Frankreich 2 700 kg, in Ungarn 1 700 kg, in Russland 900 kg, in Italien 540 kg und in Japan 150 kg.

Infolge des Massenverkehres, der den Eisenbahnen zuströmte, hat sich die Anlegung von Bahnen fast überall als gewinnbringende Spekulation erwiesen. Die Aktionäre der Bahnen sind reiche Leute geworden[4]) und die Staaten haben aus ihren

---

[1]) Im Jahre 1898 haben über 2 000 000 Touristen die Schweiz besucht und über 100 000 000 ℳ dort zurückgelassen.

[2]) In Bayern ist die Zahl der eingeborenen Bayern von 4 770 889 in 1871 auf 5 575 032 in 1895, also um 17 %, die Zahl der Nichtbayern aber von 92 561 auf 216 512, also um 134 % gestiegen. — In Frankreich ist die Zahl der eingeborenen Franzosen von 35 260 000 in 1872 auf 36 728 962 in 1896, also um 4 %, die Zahl der Ausländer aber von 740 000 auf 1 500 000, also um 102,7 % gestiegen.

[3]) In den letzten 25 Jahren sind aus Deutschland nicht weniger als 2 200 000 Personen, zumeist nach Nordamerika, ausgewandert. Newyork hat mehr Deutsche (850 000) als Hamburg und Chicago fast so viel (385 000) wie Leipzig.

[4]) Die Eisenbahnkönige Nordamerikas Mackay, Gould, Vanderbilt erwarben sich durch ihre Eisenbahnen ein Vermögen von 200 000 000, 400 000 000 und 800 000 000 ℳ.

Bahnen manches Defizit decken können. Das in den Eisenbahnen investirte Kapital beläuft sich gegenwärtig auf 150 000 000 000 ℳ. und ist zum grossen Theile durch die Ersparnisse der Bahnen selbst aufgebracht worden.

Aber auch das allgemeine Wohl ist durch die Bahnen gefördert worden. Eine grosse Anzahl von Beamten hat bei den Bahnen ihre Versorgung gefunden.[5]) Auch das reisende und verfrachtende Publikum ist auf seine Rechnung gekommen und der Volkswohlstand hat sich zusehends gehoben.[6])

Mit der Entwickelung des Eisenbahnverkehres ist auch der Schifffahrtsverkehr in ganz neue Bahnen eingelenkt. An Stelle des Segelschiffes ist das von Wind und Wetter unabhängige Dampfschiff getreten und hat die Beförderung da übernommen, wo die Lokomotive Halt machen musste. Ein Verkehrsmittel hat dem anderen neuen Verkehr zugeführt.[7])

Auch die Post hat sich das neue Verkehrsmittel bald zu Nutzen gemacht.

Anfangs scheelen Auges der raschen Entwickelung ihrer Schwester zusehend, hat sie sich bald darein gefunden, den Personenverkehr der Eisenbahn zu überlassen[8]) und sich auf den Nachrichtenverkehr zu beschränken, und befördert jetzt mit Hilfe der Bahn zehnmal so billig, so schnell und so oft und tausendmal so viel in die fernsten Winkel der Erde.[9])

Auch das rasche Aufblühen des Telegraphen- und Fernsprechverkehres hängt mit der kräftigen Entwickelung des Eisenbahnverkehres innig zusammen.[10])

Erst mit Hilfe der Eisenbahnen wird es den einzelnen Ländern möglich, sich auf das ihnen am meisten zusagende Produktionsfeld zu werfen und sich in die Arbeit zu theilen. Die Prärien, Pussten und Steppen wandeln sich unter dem Zauberstabe des Dampfgottes in wogende Getreidefelder. In anderen Ländern, wo Schlägel und Hammer blinkende Erze und die schwarzen Diamanten zu Tage fördern, wachsen Fabriken wie Pilze hervor. Auf diese Weise entstehen eigene Industrie- und Ackerbauheerde und das Bindeglied zwischen beiden wird die Eisenbahn. So ist England, das in der Mitte des vorigen Jahrhunderts noch ein Bauernstaat war, ein Industrieland geworden, so ist auch Deutschland auf dem besten Wege, sich zu einem Industriestaate auszubilden.[11])

Nicht allen Ständen haben die Eisenbahnen zum Vortheil gereicht. So hat z. B. das Gewerbe der Fuhrleute, Gastwirthe, Hufschmiede usw. grossen Schaden erlitten. Auch die Lage des inländischen Bauern ist immer verzweifelter geworden. Der Andrang fremder Produkte macht ihm schwere Sorgen. Nur eine rationellere und intensivere Bewirthschaftung des Bodens kann ihn vor dem Ruin retten. Dazu kommt noch der fluchtartige Abzug der Arbeiter in die Städte, die sich dort goldene Berge versprechen. Die Geldnoth zwingt ihn zum Abtriebe grosser Waldbestände, was wiederum schädlich auf die Landwirthschaft einwirkt.

Dagegen hat der Kaufmann aus den Eisenbahnen grossen Gewinn gezogen. Seine Hauptaufgabe, die Vertheilung der Güter, ist noch dadurch erleichtert worden, dass die Geldinstitute ihm erhöhten Kredit bei niedrigerem Zins gewährten. Eine Reihe von Waaren, deren innerer Werth zuvor gar nicht gekannt war[12]) oder die einen längeren Transport nicht vertrugen, ist erst mit Hilfe der Eisenbahnen transportfähig geworden. Durch den steten Ausgleich von Angebot und Nachfrage werden die Waarenpreise gleichmässiger und unterliegen nur geringen Schwankungen.[13]) Theuerungen und Hungersnoth[14]) sind nahezu ausgeschlossen. Während früher manche Länder in ihrem eigenen Fette erstickten, hielt in der guten alten Zeit in anderen Himmelsstrichen der Hungertod seine reiche Ernte. Heutzutage können fremde Länder mit ihren Gaben zu Hilfe kommen:

„Die im rauhen starren Norden,
Die in üppig warmen Zonen,
Es vertauschen ihre Schätze
Brüdern gleich die Nationen.“

Allerdings hat sich auch der Konkurrenzkampf der Kaufleute bedeutend verschärft. Die kleineren Geschäftshäuser werden durch Waarenhäuser verdrängt. Die Jahrmärkte der Kleinkaufleute fristen ein kümmerliches Dasein. Der Zwischenhandel wird als unnützes Glied ausgeschaltet.

Den grössten Nutzen haben die Eisenbahnen der Industrie gebracht, indem sie ihr einen bequemen, wohlfeilen und schnellen Bezug der Rohstoffe und einen leichten Absatz der Fabrikate ermöglichten. Je grösser die Unternehmungen waren und je zeitiger sie die Dampfmaschine, die Zwillingsschwester der Lokomotive, in ihren Betrieb einführten, um so reicher war der Gewinn. Darum schwindet auch die Hausindustrie immer mehr, die Werkstätten veröden[15]) oder sinken zu Reparaturanstalten herab. Kleinere, von einzelnen geleitete Geschäfte schmelzen zu grossen Aktien- oder staatlichen Unternehmungen zusammen. Kartelle und Ringe entstehen.

Die Arbeitskräfte werden mobiler. Dem Arbeiter, welcher früher beschäftigungslos darben und hungern musste, steht heute die ganze Welt als Arbeitsfeld offen. Alle Jahre kommen mit den Schwalben über 100 000 Italiener nach dem Norden und zu gleicher Zeit füllen sich in Schlesien die nach dem Westen

---

[5]) Nicht weniger als 5 000 000 Beamte, Diener und Arbeiter stehen im Solde der Eisenbahnen und ihr jährlicher Verdienst erscheint mit 6 000 000 000 ℳ. nicht zu hoch angegeben.

[6]) Wenn man die Kosten des Landtransportes für das Personenkilometer mit 6 ₰ und für das Tonnenkilometer mit 20 ₰ ansetzt und berücksichtigt, dass der gegenwärtige Durchschnittseisenbahnfrachtsatz für das Personenkilometer 2,81 ₰ und für das Tonnenkilometer 3,70 ₰ beträgt, so hat das deutsche Volk allein im Jahre 1897 im Personenverkehre 516 794 000 ℳ. und im Güterverkehre 4 655 283 000 ℳ., im ganzen 5 172 077 000 ℳ. Transportkosten erspart. Wenn mit der Post durchschnittlich 8 km, mit der Eisenbahn aber 40 km in der Stunde zurückgelegt werden und die Stunde nur auf 20 ₰ gewerthet wird, so ergibt sich eine weitere Ersparniss von 324 009 000 ℳ.

[7]) In Hamburg wurden zur See eingeführt 1872 2 137 903 t im Werthe von 1 000 000 000 ℳ. und 1897 8 100 000 t im Werthe von 1 750 000 000 ℳ. und ausgeführt 1872 620 658 t im Werthe von 516 186 000 ℳ. und 1897 3 700 000 t im Werthe von 1 435 000 000 ℳ.

[8]) Infolge der Eröffnung neuer Bahnlinien ist der mit der Post geleistete Personenverkehr seit 1872 von 5 560 000 auf 3 110 000 im Jahre 1896 gesunken.

[9]) Bei den deutschen Postanstalten gingen ein:

	Briefe	Packete	Postanweisungen
1872 . .	421 000 000	34 000 000	456 000 000 ℳ.
1882 . .	950 000 000	80 000 000	3 000 000 000 „
1896 . .	2 211 000 000	158 000 000	6 260 000 000 „

An die Bewohner der britischen Inseln wurden 1839 75 000 000, 1850 169 000 000 und 1897 2 012 000 000 Briefe abgeliefert.

[10]) Im Deutschen Reiche wurden befördert 1872 17 000 000, 1887 35 000 000, 1896 63 000 000 Telegramme. Die Gesammtzahl der von den Fernsprechvermittelungsanstalten ausgeführten Verbindungen stieg von 326 000 000 in 1892 auf 595 000 000 in 1896.

[11]) Die im Deutschen Reiche in der Landwirthschaft Beschäftigten sind von 1882 bis 1895 von 19 225 455 auf 18 501 307, also um 724 148 Köpfe zurückgegangen, die in der Industrie, im Bauwesen, Handel und Verkehr Beschäftigten haben sich von 20 589 160 auf 26 220 087, also um 5 630 927 Personen vermehrt.

[12]) In dem fernab vom Verkehre versteckt gewesenen siebenbürgischen Orte Mezöseg kostete noch im Jahre 1884 ein Kübel Bausand ebenso viel wie ein Kübel Mais, nämlich durchschnittlich 50 kr. pro Halbmetze.

[13]) Der Unterschied zwischen den höchsten und niedersten Kornpreisen betrug in dem Nothstandsjahr 1817 75 Sgr. und in dem Nothstandsjahr 1855, wo das Korn durchschnittlich noch theurer war, nur noch 23 Sgr. pro Scheffel.

[14]) In den 30er Jahren raffte die Hungersnoth in Indien über 3 000 000 Menschen, im Jahre 1878 nur soviel Hunderte dahin.

[15]) Die Anzahl der allein arbeitenden Gewerbsleute hat in Deutschland in 13 Jahren um 8,7 % ab-, die Anzahl der in grösseren Gehilfenbetrieben arbeitenden Personen aber in der gleichen Periode um 83 % zugenommen.

führenden Züge mit Sachsengängern. Der bleiche Weber des Vogtlandes wird in der neuen Welt zum begüterten Farmer, der starkknochige Italiener und der genügsame Chinese bauen fern von ihrer Heimath, der eine die Gebirgsbahnen Europas, der andere die Pacificbahnen Nordamerikas und Sibiriens.

Während es aber auf dem flachen Lande an Arbeitern mangelt, drängt sich das Volk in die Städte. Diese schwellen zu ungeahnter Grösse an.[16])

Die Eisenbahnen sind die Lebensadern der Grossstädte und die Unterbindung jener würde auch den Ruin dieser zur Folge haben. Wer anders als die Eisenbahn vermag auf die Dauer die Lebensbedürfnisse einer Millionenstadt zu befriedigen?

Die Eisenbahnen sind in Wahrheit die Pioniere geistigen Fortschrittes geworden. In den breitesten Volksschichten wird der Wissensdurst geweckt. Die Analphabeten sterben aus. Wo früher Kalender und Bibel die einzige Lektüre bildeten, da dringen Volkszeitschriften und Zeitungen[17]) ein. Real- und Industrieschulen entstehen, die Hörsäle der polytechnischen Hochschulen füllen sich. Die Kenntniss fremder Sprachen erweitert sich, die Nationallitteratur wird Gemeingut aller Völker. Den Entdeckern und Erfindern bringt die Mitwelt ein grösseres Verständniss entgegen, so dass sie zur rechten Zeit die Früchte ihres Talentes ernten können. Physik, Chemie, Mineralogie und Geologie finden in den Eisenbahnen mächtige Mäcene. An den Bauingenieur und den Maschinenbauer treten neue und interessante Aufgaben heran. Die Statistik hat in den Eisenbahnen wohlwollende Förderer gefunden. Die bildenden Künste können ihr Absatzgebiet bedeutend vergrössern.

Infolge der unaufhörlichen Völker- und Güterbewegung werden zwar die Ansteckungsstoffe menschlicher, thierischer und pflanzlicher Krankheiten leichter verschleppt, aber auch die prophylaktische Kunst der Aerzte ist fortgeschritten. Jeder neu auftauchenden Krankheit rückt ein Heer von Spezialisten zu Leibe, deren Ausbildung die Eisenbahnära sehr erleichtert hat.

Der eiserne Besen des Fortschrittes räumt mit dem Glauben an Hexen und Gespenster, aber auch mit Volkssitten und Gebräuchen auf. Die Wohnungen, das Geräth, die Küche verlieren ihren nationalen Charakter. Die poesievolle aber theuere Landestracht macht der Alleinherrscherin Mode Platz. Die Mundarten verschwinden. Die unendlich vielen Abarten von Geld, Maass und Gewicht müssen einem einheitlichen, den ganzen Kontinent umfassenden Systeme weichen. An Stelle der lästigen Ortszeiten, die den Reisenden nöthigen, alle Augenblicke seine Uhr zu stellen, tritt die Weltzeit.

So hoch das Wissen gestiegen ist, die Volksmoral ist nicht besser geworden. Bei dem Tanz des grossen Haufens um das goldene Kalb geräth manche Existenz vom Pfade der Tugend und wirft sich dem Laster und dem Verbrechen in die Arme. Der Mächtigere sucht den Schwächeren niederzudrücken. Das rothe Gespenst taucht auf und rüttelt an den Säulen des Staates.

Gegenüber diesen nicht wegzuleugnenden Gefahren stehen die immensen Vortheile, die der Staat aus dem neuen Verkehrsmittel gezogen hat.

Den Werth der Bahnen in militärischer Beziehung hat unser grosser Stratege Moltke mit den Worten anerkannt: „Die Eisenbahnen vertheidigen das Land besser als Festungen."

Im deutsch-französischen Kriege beförderten die deutschen Bahnen in der Zeit vom 24. Juli bis 12. August 1870 mit 1 520 Zügen auf 144 570 Wagenachsen 19 299 Offiziere und 556 000 Mann, 161 881 Pferde und 16 883 Geschütze und Fahrzeuge nach Frankreich und verhalfen der Armee zu ihren ersten und ausschlaggebenden Erfolgen. Die Bahnen erhöhten die Schlagfertigkeit des Heeres durch Zuführung weiterer 14 000 Offiziere und noch fernerer 500 000 Mannschaften, sie schafften den nöthigen Proviant herbei, sie beförderten die schweren Geschütze zur Beschiessung der Festungen, sie lieferten das Material für die fliegenden Feldbahnen, sie erleichterten den Feldpostdienst[18]), sie schoben die Gefangenen und die erbeuteten Waffen ab[19]), sie transportirten die Kranken und Verwundeten zurück. Den Eisenbahnen verdankten die Deutschen ihren in der Geschichte einzig dastehenden Siegeszug, verdankte Paris seinen raschen Fall und Frankreich den baldigen Frieden. Denn auch das ist eine Errungenschaft der Eisenbahnen, dass die Kriege zwar schlachtenreicher und blutiger, aber auch kürzer werden.

Die Eisenbahnen erleichtern der Regierung die einheitliche Verwaltung der Provinzen bedeutend und tragen dadurch, dass sie diese in innigeren Kontakt bringen, zur Stärkung des Nationalbewusstseins wesentlich bei. An Stelle des Kastengeistes und der Kleinstaaterei tritt das Gefühl der Zusammengehörigkeit. Und wie im Einzelstaate der eine auf den anderen angewiesen ist, so treten auch die Nationen immer mehr aus ihrer Abgeschlossenheit heraus, reissen die künstlichen Schranken nieder und verbinden sich durch Handels- und Schifffahrtsverträge, internationale Eisenbahn- und Postvereine zu einer grossen Familie.

„Näher gerückt ist der Mensch an den Menschen. Enger wird um ihn,
Reger erwacht, es umwälzt rascher sich in ihm die Welt."

[16]) Die Bevölkerung Bayerns ist von 4 339 210 in 1840 auf 5 818 544 in 1895, also um 34 %, die Einwohnerzahl der 24 grössten Städte Bayerns aber von 436 723 auf 1 225 730, also um 187 % gestiegen.

[17]) Die Zahl der jährlich durch die Post vertriebenen Zeitungsexemplare ist in Deutschland seit dem Jahre 1871 von 200 000 000 auf 1 000 000 000 im Jahre 1897 gestiegen.

[18]) Vom 16. Juli 1870 bis 30. März 1871 sind durch die Feldpost 96 408 637 Postsendungen befördert worden.

[19]) Nach Deutschland wurden 12 000 Offiziere, 370 000 Soldaten als Gefangene und 120 Fahnen sowie 7 000 Geschütze als Kriegsbeute befördert.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der preussische Landeseisenbahnrath** hielt am 16. d. Mts. unter dem Vorsitz des Unterstaatssekretärs Fleck im Konferenzsaale des Potsdamer Bahnhofes zu Berlin seine diesjährige Sommersitzung ab, für welche mehrere wichtige Gütertariffragen auf der Tagesordnung standen. Den wichtigsten Berathungsgegenstand bildete die „Frachtermässigung für Obst in Wagenladungen". Seit dem Januar 1896 ist die Einführung von Ausnahmetarifen für solche Obstsendungen von einer grösseren Anzahl Behörden und Interessenvertretungen beantragt worden. Neuerdings hat die Landwirthschaftskammer für Pommern beantragt, Ausnahmetarife von den pommerschen Stationen Stolp, Belgard, Neustettin, Stargard, Pasewalk und Greifswald nach Berlin, Dresden, Guben, Frankfurt a/M. und Stuttgart für Kern- und Steinobst in Wagenladungen einzuführen. Auch im Abgeordnetenhause ist die Sache wiederholt zur Sprache gekommen. Im Landeseisenbahnrath wurde am 16. d. Mts. von den Vertretern des Ministers der öffentlichen Arbeiten erklärt, dass die zur Erleichterung des Obstversandes angeregte Einführung von Ausnahmetarifen sowohl in wirthschaftlicher wie in tariftechnischer Hinsicht erheblichen Bedenken begegne. Die Hauptschwierigkeit bestehe in der Abgrenzung der Versand- und Empfangsgebiete. Demgegenüber bezeichnete der Vertreter des Ministers für Landwirthschaft usw. den Wunsch nach einer Ermässigung der Obstfrachten vom Standpunkte der landwirth-

schaftlichen Verwaltung als durchaus berechtigt. Es könne jede Tarifermässigung empfohlen werden, die geeignet sei, den heimischen Obstbau zu fördern, sofern sie nicht auch der Einfuhr ausländischen Obstes Vorschub leiste. Da nun zur Zeit frisches Obst einem Einfuhrzolle nicht unterworfen sei, so empfehle es sich vielleicht, die Angelegenheit bis zum Abschlusse der Verhandlungen über die Erneuerung der Handelsverträge zu vertagen. Nach längerer Debatte sprach sich der Landeseisenbahnrath einstimmig dahin aus, dass die Einführung von Ausnahmetarifen für Obst für einzelne bestimmte Stationen oder Bezirke nicht thunlich sei, dagegen empfehle er, eine Detarifirung von Obst in Aussicht zu nehmen.

Es folgt dann die Berathung über mehrere von der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen vorberathene Anträge zu den allgemeinen Tarifvorschriften usw., und zwar zunächst über die Tarifirung von Feld- und Gartenfrüchten. Es war beantragt, eine Anzahl der jetzt der allgemeinen Wagenladungsklasse zugewiesenen Feld- und Gartenfrüchte in den Spezialtarif II zu versetzen. Der Landeseisenbahnrath beschloss, den Antrag zu befürworten. In demselben Sinne sprach sich dann der Landeseisenbahnrath über den Antrag der ständigen Tarifkommission, betreffend die Tarifirung von Weiden und Reifholz aus, und wendete sich darauf dem Antrage, betreffend die Frachtberechnung der Fassonstücke aus Eisen oder Stahl, zu. Der „Ausschuss der Verkehrsinteressenten“ hatte den Antrag gestellt, die Mindestgrenze von 100 kg fallen zu lassen, die ständige Tarifkommission aber der bedenklichen Folgen wegen ihn abgelehnt. Der Landeseisenbahnrath beschloss die Befürwortung des Antrages der ständigen Tarifkommission.

Hinsichtlich der Tarifirung von Papier und Pappe hat sodann die ständige Tarifkommission beschlossen, die Anträge auf Versetzung von Papier sowie von Pappe aller Art in den Spezialtarif I abzulehnen. Dagegen ist der Antrag, Papier und Pappe aller Art im Falle der Ausfuhr aus dem Spezialtarif I in den Spezialtarif II zu versetzen, vom Ausschuss der Verkehrsinteressenten und der ständigen Tarifkommission angenommen worden. Der Landeseisenbahnrath befürwortete den Ablehnungsantrag der ständigen Tarifkommission.

Der Landeseisenbahnrath beschloss endlich, eine beantragte Frachtermässigung für Zinkerze von Kärnthen und Steiermark nach Oberschlesien und ihre Ausdehnung auf dergleichen Sendungen nach rheinisch-westfälischen Zinkhütten zu befürworten, dagegen die Nothwendigkeit einer Frachtermässigung für inländische, insbesondere Harzer Zinkerze zu verneinen.

— **Ergebnisse der preussischen Staatsbahnen im Jahre 1898.** In der letzten Sitzung der Budgetkommission des preussischen Abgeordnetenhauses, in welcher der Nachtragsetat in seinen einzelnen Posten bewilligt worden ist, hat der Finanzminister auch eine kurze Mittheilung über die Ergebnisse der Eisenbahnverwaltung im abgelaufenen Rechnungsjahre gemacht. Danach sind in diesem die Einnahmen um 5 % gegen den Voranschlag gestiegen, aber die Ausgaben ebenfalls und zwar um 7 %, so dass die Ueberschüsse nur gering sind und für allgemeine Staatszwecke keineswegs Summen zur Verfügung stehen dürften, wie man sie aus den letzten Finanzjahren gewohnt ist. Auch der Dispositionsfonds ist fast ganz zur Verwendung gekommen, zumal eine grössere Reihe dringlicher Um- und Neubauten, mit denen man im Rückstande war, ausgeführt worden sind.

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Im Monate Mai d. J. ist auf den preussischen und hessischen Staatsbahnen eine Einnahme von 108 256 000 ℳ. und gegen den Mai 1898 eine Mehreinnahme von 7 599 000 ℳ. erzielt worden. Von dieser Mehreinnahme rührten 2 382 000 ℳ. aus dem Personenverkehre, 4 831 000 ℳ. aus dem Güterverkehre und 386 000 ℳ. aus sonstigen Quellen her. Die Gesammteinnahme seit Beginn des Etatsjahres (1. April) stellt sich auf 209 180 000 ℳ. und ist um 11 816 000 ℳ. höher als im Vorjahre; der Personenverkehr ergab eine Mehreinnahme von 3 125 000 ℳ., der Güterverkehr eine solche von 7 857 000 ℳ. und aus sonstigen Quellen flossen 834 000 ℳ. mehr als in dem gleichen Zeitabschnitte des Vorjahres.

— **Gefährdung von Eisenbahnreisenden.** In der letzten Zeit sind, wie die Tagespresse mittheilt, wiederholt Revolverschüsse auf Züge der Berliner Stadtbahn abgegeben worden. Es handelt sich in allen Fällen dem Anscheine nach um ein und denselben „Revolverhelden“, der sein Unwesen in der Nähe des Bahnhofes Thiergarten treibt, jedoch trotz sorgfältigster Aufmerksamkeit noch nicht ermittelt werden konnte. Nach einer der Eisenbahndirektion Berlin zugegangenen Meldung wurde am Sonnabend Abend eine Dame, die die II. Wagenklasse eines von Spandau kommenden Vorortzuges benutzte, auf das Aergste gefährdet. Eine auf den Zug abgefeuerte Kugel drang oberhalb des Kopfes der Dame durch das Fenster des Abtheils, so dass die Glassplitter auf den Hut der Dame fielen. Das Geschoss wurde nicht aufgefunden und man nimmt an, dass es aus dem entgegengesetzten offenen Fenster hinausgeflogen ist, ein Umstand, der die Vermuthung nahelegt, dass sich der Thäter in der I. Etage einer Wohnung befunden haben muss.

— **Lokomotiven- und Wagenbestellungen.** Nach einer Mittheilung der „N. A. Ztg.“ beruht die Meldung, der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten habe die Bewilligung eines Extraordinariums von 50 000 000 ℳ. behufs Verstärkung des Lokomotiven- und Wagenparkes der Staatseisenbahnen beantragt, auf Irrthum, da dem Minister der öffentlichen Arbeiten aus dem Ordinarium und dem Extraordinarium des Etats für 1899 sowie aus den vom Landtage bewilligten ausserordentlichen Krediten noch hinlängliche Mittel zur Ergänzung des Betriebsparkes der Eisenbahnen zur Verfügung stehen.

— Nach dem Geschäftsberichte der **Bröltbaler Eisenbahnaktiengesellschaft** für 1898 hat der Verkehr in dem verflossenen Geschäftsjahre auf sämmtlichen Linien der Gesellschaft in erfreulicher Weise zugenommen. Wenngleich die Einnahmen aus dem Personenverkehre gegen das Vorjahr um einen geringen Betrag zurückgeblieben sind, so hat die weitere Entwickelung desselben sich dennoch trotz des ungünstigen Sommers, wo während der lange andauernden Regenzeit der Reiseverkehr ins Brölthal brach lag, in steigender Richtung bewegt. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehre im Jahre 1898 139 836 ℳ. (gegen 141 030 ℳ. im Vorjahre). Es ergab sich mithin ein Mindererträg von 1 194 ℳ. Der Güterverkehr dagegen zeigte, wie angestrebt und erhofft, eine weitere Steigerung der Mehreinnahmen und somit die durchschlagende Weiterentwickelung des Unternehmens, die auch in Zukunft nicht fehlen dürfte, wenn die schwebenden Unterhandlungen wegen der noch projektirten Anschlüsse, die Ausführung derselben sowie die weitere Erschliessung von Brüchen im Westerwald, welche sich vorbereitet, zu Ende geführt sein wird. Die Einnahmen aus dem Güterverkehre betrugen für 1898 351 599 ℳ. (gegen 286 801 ℳ. im Vorjahre), ergeben somit eine Mehreinnahme von 64 798 ℳ. Die sonstigen aussergewöhnlichen Einnahmen betrugen 22 375 (14 305) ℳ., mithin Mehreinnahme 8 070 ℳ. Bei dem Pacht- und dem Betriebsverhältnisse zur Heisterbacher Thalbahngesellschaft ist wiederum eine Wenigereinnahme gegen das Vorjahr zu verzeichnen. Die Betriebseinnahmen betrugen insgesammt 515 725 ℳ., die Betriebsausgaben 292 076 ℳ., mithin bleiben 223 649 ℳ. Hieraus sind vorab zu bestreiten: a) die Zinsen der Prioritätsobligationen mit 87 300 ℳ., b) der Amortisationsbetrag für die zum 1. April 1898 gekündigten Obligationen mit 12 000 ℳ. Aus dem hiernach verbleibenden Betrage von 124 349 ℳ. sind zunächst zu verwenden: zu Rücklagen in den Erneuerungsfonds 34 800 ℳ., in den Spezialreservefonds 4 237 ℳ., der Rest von 85 311 ℳ. steht der Generalversammlung zur Verfügung. Der Verwaltungsrath schlägt vor, den Rest wie folgt zu verwenden: 4 % Dividende auf 1 938 000 ℳ. Stammaktien 77 520 ℳ., Eisenbahnabgabe 1 988 ℳ., Tantiemen 5 309 ℳ., Vortrag auf neue Rechnung 765 ℳ.

— **Eisenbahn Wollin-Misdroy.** Am 1. Juli d. J. wird von der Nebeneisenbahn Wollin-Swinemünde die Theilstrecke Wollin-Misdroy mit den Stationen Gr. Mokratz, Warnow und Misdroy für den Gesammtverkehr, Rehberg dagegen nur für den Personen- und Gepäck-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

— **Teutoburger Waldbahn.** In Münster ist, nach einer Mittheilung der „K. Z.“, am 17. d. Mts. von den betheiligten Kreisen, Städten, Aemtern und Gemeinden sowie der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering & Wächter zu Berlin mit einem Kapital von 5 000 000 ℳ. die Teutoburger Wald-Eisenbahnaktiengesellschaft begründet worden. Sitz der Gesellschaft ist Tecklenburg.

— **Verkehr auf dem Hauptbahnhofe in Frankfurt a. M. während der landwirthschaftlichen Ausstellung.** Anlässlich der landwirthschaftlichen Ausstellung hatte der Hauptbahnhof von Frankfurt a. M. in den Tagen vom 8. bis 13. d. Mts. einen Verkehr aufzuweisen so stark wie kaum je zuvor. Die „Frankfurter Zeitung“ schätzt die Zahl der am 11. d. Mts. in Frankfurt anwesenden Fremden auf über 100 000 und ist von den Leistungen der Eisenbahnverwaltung derartig befriedigt, dass sie derselben ihre Anerkennung zu theil werden lässt, indem sie schreibt:

„Allein von den Stationen der Main-Neckarbahn wurden 10 000 Karten nach Frankfurt verkauft. Rechnet man als von allen übrigen hier einmündenden Linien etwa 60 000 hierher ausgegebene Karten hinzu, so sind an 70 000 Personen mit der Bahn angelangt. Vom frühen Morgen bis zum späten Abend war der Hauptbahnhof ‚schwarz von Menschen‘. Von 6 Uhr Nachmittags an war das Gedränge beängstigend. Ein Glück für die Bahnverwaltung, dass eben von 6 Uhr an schon die Rückreisen begannen. Sonst wäre es unmöglich gewesen, das vieltausendköpfige Publikum rechtzeitig zurück zu befördern.

Wie wir hören, wurden um 10½ Uhr die letzten Reservewagen und das letzte Reservepersonal ins Treffen geführt. Dann entstand eine halbstündige Pause, und dann waren auch wieder Wagen und Personal zurückgekehrt. Dem Vernehmen nach sind über 24 Nachzüge von hier abgelassen worden, keiner soll unter 20 Wagen stark gewesen sein. Trotz alledem ist alles glatt verlaufen, niemand ist wider Willen zurückgeblieben, und wenn der Hauptzug gefüllt war, wurden die Nachkömmlinge in den Nachzug verwiesen. Kupees mit 10 bis 15 Personen waren keine Seltenheit. Unter 1000 Mann ‚Besatzung' ging kein Zug ab. Die Bahnverwaltung verdient diesmal wirklich eine besondere Anerkennung für das Geleistete."

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monate Mai d. J. wurden bei einer Betriebslänge von 5560 (Mai 1898 = 5331) km 2870552 Personen und 1499622 t Güter befördert. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen 4151737 M., aus dem Güterverkehre 8054840 M., aus dem Gepäckverkehre 228029 M., aus dem Thiertransporte 242678 M., zusammen 12677284 M. (gegen 11850058 M. im gleichen Monate des Vorjahres). Die Einnahme für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Mai d. J. beziffert sich auf 54211972 M. (mehr gegen das Vorjahr um 2099333 M.).

— Am 1. Juli d. J. wird die vollspurige **Lokalbahn Nürnberg Ostbahnhof - Nürnberg Nordbahnhof** mit den Güterdienststellen Nürnberg Nordostbahnhof und Nürnberg Nordbahnhof, und zwar vorerst für den Güterverkehr, dem Betriebe übergeben werden. Die Bahn ist 6,27 km lang und dem Oberbahnamte Nürnberg unterstellt.

Die sich daran anschliessende Verbindungsbahn Fürth-Dutzendteich mit ihren Anschlusslinien ist zur Zeit theilweise im Bau, theilweise im provisorischen Betriebe, steht jedoch mit der Lokalbahn Nürnberg O.-B. - Nürnberg N.-B. vorläufig noch nicht in Verbindung.

— Die **Einnahmen der pfälzischen Eisenbahnen** blieben bei einer Betriebslänge von 753 km (im Vorjahre 742 km) im Personenverkehre trotz der gestiegenen Frequenz gegen das Vorjahr ein wenig zurück und zwar um 1146 M.; dagegen hat sich die Einnahme aus dem Güterverkehre um 53700 M. und die aus dem Kohlenverkehre um 10681 M. gesteigert, so dass die Einnahme im Monate Mai d. J. mit 2460783 M. ein Plus von 63235 M. aufweist. Das in den fünf ersten Monaten des Jahres erzielte Mehr hat sich dadurch bei 11223048 M. Gesammteinnahme erst auf 113362 M. erhöht.

— Die **„deutsche Bahnhofsmission"**, welche bereits seit einigen Jahren insbesondere in Berlin mit bestem Erfolge im Interesse der weiblichen Jugend wirkt, wird demnächst auch ihre Wirksamkeit auf das Königreich Württemberg ausdehnen, indem sie ihre Plakate, welche allein reisende Mädchen bei ihrem Zuzug nach den Städten warnen bezw. berathen sollen, auch in den Nichtraucherabtheilen der württembergischen Staatsbahnwagen III. Klasse anbringen lassen wird. Die Plakate nennen bekanntlich zuverlässige Mädchenherbergen in 36 Städten, darunter 28 deutsche, und weisen darauf hin, dass in den mit einem Stern bezeichneten Städten an jedem Vierteljahrestage „Vertreterinnen, deutlich an einem weissen Abzeichen mit rosa Kreuz zu erkennen, den Ankommenden gern mit Rath und Hilfe zur Seite stehen." Diese „Bahnhofmission", welche unter dem Protektorat der deutschen Kaiserin steht, geht von dem 1877 gegründeten internationalen Verein der Freundinnen der jungen Mädchen aus, der sich wieder in Nationalvereine gliedert und in Deutschland 3986 Mitglieder, darunter in Württemberg 159, zählt.

— Die Einnahmen der **sächsischen Staatsbahnen** betrugen im Mai d. J. 11179832 M. (+ 318945 M.) Die Gesammteinnahmen vom 1. Januar bis 31. Mai stellten sich auf 50070122 M. (+ 1893851 M.).

— **Die bayerische Bodensee-Dampfschifffahrt.** Einem von der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen verfassten Memorandum zufolge ist die 1836 unter Betheiligung der Postanstalt gegründete Unternehmung mit Beginn des Jahres 1862 von der Staatsregierung um 122625 fl. käuflich erworben worden. Als Aufsichtsbehörde und äusseres Vollzugsorgan der Generaldirektion wurde das Lindauer Betriebsamt der Bodensee-Dampfschifffahrt geschaffen. Das bayerische Schiffsmaterial besteht jetzt aus sechs Personendampfbooten, wovon fünf („Prinz-Regent", „Ludwig", „Rupprecht", „Wittelsbach" und „Bavaria") Halbsalonboote sind. Ferner ist eine Trajektdampffähre vorhanden nebst fünf Schleppkähnen und drei Trajektkähnen. Die Halbsalonboote sind sämmtlich Raddampfer und legen bei günstiger Witterung 23 km, bei Verspätungen sogar 27—28 km in der Stunde zurück. Die Trajektfähre dient lediglich dem Wagenladungsverkehr zwischen Lindau und Romanshorn; sie nimmt bei jeder Fahrt 16 Eisenbahnwagen, je ein Trajektkahn acht Wagen auf. Meistens schleppt die Dampffähre zwei Trajektkähne am Tau mit, sodass etwa 30 Wagen, also ein ganzer Güterzug, auf einmal übergesetzt werden. Die Trajektirung über den See erfolgt deshalb, weil der Schienenweg von Lindau nach der Schweiz durch österreichisches Gebiet (über Bregenz) führt, und die Frachtwagen bei Benutzung der Bahn nicht nur einen längeren Transportweg zurückzulegen haben, sondern auch einer zweimaligen Zollbehandlung unterworfen sind. Die Schleppkähne sind zur Beförderung von Massen- und Stückgütern, sowie von Vieh bestimmt; sie sind mit Segeln ausgerüstet und haben bei herrschenden Winden zur Ersparung von Schleppgebühren, sowie zur Entlastung der Personenboote thunlichst unter Segel zu fahren, wofür sogenannte Segelprämien gewährt werden. Von dieser Segelprämie, die 15 ₰ für ein Fahrtkilometer beträgt, erhält der Steuermann zwei Drittel, der Matrose ein Drittel. Im letzten Betriebsjahre wurden etwa 30000 Eisenbahnwagen nach Romanshorn über den See trajektirt. Die Dampffähre kostete beinahe 500000 M., die Schlepp- und Trajektkähne 300000 M., die Personendampfboote 1100000 M., das ganze Fahrmaterial nahezu 2000000 M. Der Rechnungsabschluss für 1898 ergab: 511716 M. Einnahmen und 425206 M. Ausgaben, demnach 86510 M. Ueberschuss. („Oe. E.-Ztg.")

Oesterreich-Ungarn.

— **Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich.** Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen gestaltete sich im Monate April d. J. folgendermaassen: Durch den Beginn der Legung des zweiten Gleises in der Strecke Kaaden-Brunnersdorf-Welchau-Wickwitz sind 25 km Hauptbahnen und durch den Baubeginn der Lokalbahnen Raspenau - Weissbach 6,4 km, Friedland - Reichsgrenze nächst Hermsdorf 10,6 km, dann Pila-Jaworzno 20 km, zusammen 25 km Hauptbahnen und 37 km Lokalbahnen zugewachsen; dagegen sind durch die Bauvollendung der Olmützer elektrischen Strassenbahn 5,9 km Kleinbahnen abgefallen. Es verblieben somit am Schlusse des Monates April 276,5 km Hauptbahnen (gegen 251,5 km im Vormonate) und 710,2 km Lokal- und Kleinbahnen (gegen 679,1 km im Vormonate) in Bauausführung.

— **Die Lokalbahnaktion in Böhmen.** Der böhmische Landtag hat in seiner jüngsten, kürzlich beendigten Session ein umfassendes Lokalbahnprogramm beschlossen, welches eine erhebliche Ausgestaltung des böhmischen Lokalbahnnetzes bedeutet. Der Landtag ist in seinen Beschlüssen über die Vorschläge des Landesausschusses hinausgegangen. Die Beschlüsse des Landtages theilen sich in zwei Kategorien, von denen die eine prinzipielle Fragen betrifft, während die andere die einzelnen Linien, deren Sicherstellung bezw. Förderung und Erwägung umfasst. (Vergl. auch Nr. 27 d. Ztg.)

In erster Beziehung sind folgende Beschlüsse hervorzuheben: 1. Der Landesausschuss wird beauftragt, die Anträge betreffend die Gewährung der Landesgarantie für Lokalbahnen erst dann dem Landtage vorzulegen, wenn die aus der Gewährung der Garantie erwachsende Belastung des Landes durch den in die betreffenden Anträge aufzunehmenden, vom Lande zu garantirenden jährlichen Reinertrag beurtheilt werden kann, und wenn auch die Höhe der von den Interessenten und eventuell vom Staate zu leistenden Beiträge bekannt sein wird. 2. Der Landesausschuss wird beauftragt, die zur Förderung der Versuche behufs Einführung des elektrischen Betriebes auf den vom Lande garantirten Lokalbahnen erforderlichen Maassnahmen zu treffen. 3. Der Landesausschuss wird beauftragt, Verhandlungen mit der Regierung in der Richtung einzuleiten, dass der Sitz sämmtlicher in Böhmen durchgeführten Lokalbahnen nach Prag verlegt werde. 4. Die Regierung wird dringend aufgefordert, den Lokalbahnen in Böhmen, insbesondere dort, wo es den Lokalbahninteressenten nicht möglich ist, die nach dem Lokalbahngesetze geforderten Beiträge aufzubringen, ausgiebigere Unterstützungen zu gewähren, als bisher.

— **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Mit 1. Juli d. J. gelangt eine Neuausgabe des **Lokalgütertarifes** (Theil II) für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf dem gesellschaftlichen Hauptbahnnetze zur Einführung. Der gleichartige Lokalgütertarif vom 1. Januar 1898 tritt ausser Wirksamkeit. In diesem neuen Tarife werden einerseits in den Tarifbestimmungen vielfache Erleichterungen und Begünstigungen aktivirt, andererseits die Beförderungspreise in zahlreichen Fällen und zum Theile in sehr wesentlichem Maasse herabgesetzt. Die wichtigsten dieser Tarifmaassnahmen sind die folgenden:

1. Es wird zugestanden, dass die für Wagenladungen geltenden Frachtsätze auch bei Bildung von Wagenladungen aus mehreren (höchstens fünf) an verschiedene Empfänger adressirten Sendungen angewendet werden.

2. Eine Anzahl von Artikeln wird in billigere Tarifklassen eingereiht, insbesondere Heu und Stroh, dann Kartoffeln in ganzen Wagenladungen in den Spezialtarif 3; landwirthschaftliche Maschinen als Stückgut in die Klasse A, bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen in die Klasse B; sperrige Güter bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen in die Klasse A, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen in die Klasse B.

3. Eine Reihe von neuen Ausnahmetarifen wird aufgenommen, und zwar: a) ein besonders ermässigter Ausnahmetarif (IV) für verschiedene minderwerthige Artikel, hauptsächlich für Drainröhren, gewöhnliche Erde, Schlacken, Schwefelkiesabbrände, Bruchsteine, rohen Thon, Torf, gewöhnliche Ziegel; b) ein Ausnahmetarif (V) für Sammelgüter (Güter der Klassen I und II in halben und ganzen Wagenladungen), dann der Klasse A in ganzen Wagenladungen; c) ein Ausnahmetarif (X), bei dem die Frachtberechnung nach der Bodenfläche des verwendeten Wagens erfolgt, für sperrige und andere Güter; d) ein Ausnahmetarif (XV) für Baumaterialien und Ausrüstungsgegenstände zu industriellen, land- und forstwirthschaftlichen Neuanlagen; e) ein Ausnahmetarif (XVIII) für Zucker von den Stationen, an welchen Zuckerfabriken gelegen sind, demzufolge für Mengen unter 5000 kg die Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifes V a (Güter der Klassen I und II in halben Wagenladungen), für Mengen von mindestens 5000 kg für den Wagen die Frachtsätze der Klasse A abzüglich 10 %, für Mengen von mindestens 10000 kg für den Wagen im allgemeinen die Frachtsätze der Klasse B abzüglich 15 % und im Falle der Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete die Frachtsätze der Klasse C abzüglich 5 % berechnet werden; f) ein Ausnahmetarif (XXIV) für mehrere Gruppen von Artikeln im Falle der Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete, namentlich für Bier, Eier, ordinäre Holzwaaren, Gemüse, Glas, Obst, Papier und Pappe, Eisen und Stahl, Möbel usw.

4. Die Gebühren des Ausnahmetarifes (neu XI) für lebende Thiere werden von gewissen Entfernungen angefangen ermässigt.

— **Eisenbahnen in den okkupirten Ländern.** Vom 1. Januar bis Ende März d. J. wurden auf den bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen 211316 Personen und 165756 t Güter gegen 199393 Personen und 136324 t Güter in der gleichen Zeit des Jahres 1898 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen bezifferten sich im Jahre 1899 auf 629490 fl., im Jahre 1898 auf 551377 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen 745 km beträgt, stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer und die bezeichnete Betriebszeit 1899 auf 845 fl. gegen 740 fl. im Jahre 1898, mithin um 105 fl. günstiger, oder auf das volle Jahr berechnet, für 1899 auf 3380 fl. gegen 2960 fl. im Jahre 1898, d. i. um 420 fl. oder 14,2 % günstiger.

— Die von der österreichischen Staatsbahnverwaltung mit 1. d. Mts. eingeführten 15 und 30tägigen **Abonnementskarten für Ausflüge ins Salzkammergut** erfreuen sich beim reisenden Publikum bereits grosser Beliebtheit. Infolge der lebhaften Nachfrage nach diesen Karten wurden bereits mehrere neue Ausgabestellen (so u. a. bei Schenker & Co. in München), in Graz (Südbahnhof) usw. errichtet.

Abgesehen von den ausserordentlich billigen Preisen der neuen Karten und der vollen Freizügigkeit, welche dieselben gewähren, kommt insbesonders noch der Vortheil hinzu, dass der Besitzer des Abonnements die Reise in einer jeden nicht zum Abonnementsgebiet gehörigen Station der österreichischen Staatsbahnen antreten oder beendigen oder im Anschlusse an das Abonnementsgebiet weitere Touren im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen unternehmen kann, indem es ihm gestattet ist, gleichzeitig mit dem Abonnement Fahrscheine zur einmaligen Befahrung der ausserhalb des Abonnementsgebietes gelegenen Strecken — ohne Rücksicht auf die Länge derselben — zu lösen, wobei dieselben Preise zur Berechnung gelangen wie für Fahrscheine im Vereinsreiseverkehre.

Um den Besitzern des Abonnements die Möglichkeit zu bieten, ähnlich wie die Fahrscheine für Strecken der österreichischen Staatsbahnen, auch solche für Strecken von Anschlussbahnen beziehen zu können, sind seitens der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung die nöthigen Verhandlungen eingeleitet worden, welche insofern von Erfolg begleitet waren, als auf Grund einer mit der Südbahn getroffenen Vereinbarung nunmehr auch Fahrscheine für österreichische Strecken der Südbahn — und zwar gleichfalls ohne Rücksicht auf die Länge der letzteren — mit den Salzkammergutabonnements verbunden werden können. Ein ähnliches Zugeständniss hat auch die bayerische Staatseisenbahnverwaltung rücksichtlich einzelner Fahrscheine für ihre Strecken zu Gunsten der Besitzer von Salzkammergutabonnements gemacht.

— **Vereinfachung der Güterauf- und Abgabe in Triest.** Vor kurzem hat in Triest eine Konferenz von Vertretern der Staatseisenbahnverwaltung und der Südbahn stattgefunden, in welcher bezüglich der Güterauf- und Abgabe in Triest eine Vereinbarung getroffen wurde, durch welche die bisherigen Verhältnisse zum Vortheile des Publikums eine wesentliche Vereinfachung erfahren. Die im Weichbilde der Stadt Triest bestehenden vier Güterabfertigungsstellen der Staatsbahnen und der Südbahn (je zwei im Zollgebiet und im Freihafen) nebst der zugehörigen Bahnmagazine sind nämlich z. Zt. von einander räumlich weit entfernt, daher die Aufgabe und Abnahme der Güter bei diesen verschiedenen Stellen für das Publikum mit grossen Unzukömmlichkeiten verbunden ist. Nach den nunmehr getroffenen Vereinbarungen schliesst die Staatseisenbahnverwaltung ihre bisherigen Magazine und es wird der gesammte Magazindienst der Staatsbahnen mit jenem der Südbahn in den entsprechend zu erweiternden Magazinen am Südbahnhofe vereinigt. Gleichzeitig werden die Abfertigungs- und Kassenstellen der Staatseisenbahnverwaltung und der Südbahn nach dem Südbahnhofe verlegt. Welche Vortheile hierdurch der Geschäftswelt erwachsen, liegt auf der Hand; diese Vortheile werden noch durch den Umstand erhöht, dass, dem Vernehmen nach, die Manipulationsgebühr von 8 kr. für 100 kg, welche z. Zt. seitens der Südbahn für die bei ihr zur Aufgabe oder Abgabe gelangenden Sendungen des Staatsbahnverkehres erhoben wird, von dem Zeitpunkte der erwähnten Zusammenlegung des Güterdienstes an nicht mehr zur Einhebung gelangen wird. Die neue Einrichtung soll jedenfalls bis Ende dieses Jahres aktivirt werden, dürfte aber vielleicht schon am 1. Oktober in Wirksamkeit treten können.

— **Kahlenbergbahn.** Der der Generalversammlung für das Jahr 1898 vorgelegte Bericht stellt fest, dass auf der 5,5 km langen Zahnradbahn Nussdorf-Kahlenberg im abgelaufenen Betriebsjahre 9676 Züge gefahren und 175683 Personen befördert wurden. Die Einnahmen betrugen 67839 fl., hiervon ab Fahrkartenstempel 1868 fl., verbleiben 65970 fl., das ist um 6631 fl. mehr als im Jahre 1897. Wie der Bericht betont, hatte mit Rücksicht darauf, dass der Lokalschiffsverkehr nach Nussdorf im abgelaufenen Jahre nur ein sehr beschränkter gewesen, der grösste Theil des den Kahlenberg besuchenden Publikums auch im Jahre 1898, sowie in früheren Jahren hauptsächlich nur den sehr begrenzten, durch die Neue Wiener Tramwaygesellschaft vermittelten Anschluss an den Gesellschaftsbahnhof in Nussdorf zur Verfügung. Auch die am 10. Mai v. J. erfolgte Eröffnung einer Theilstrecke der Wiener Stadtbahn hatte auf den Verkehr der Zahnradbahn keinen merkbaren Einfluss genommen, doch sei zu erwarten, dass mit der Vollendung sämmtlicher Linien der Wiener Stadtbahn, hauptsächlich aber durch die bereits konzessionirte Ausführung der elektrischen Strassenbahnen im Weichbilde von Wien, sowie auch durch die von der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft angestrebte Verlängerung der Linie Nussdorf-Schottenring in das Innere der Stadt sich ein wesentlicher Aufschwung im Verkehr der Zahnradbahn ergeben wird.

— **Die Wiener Genossenschaft der Kommerzialgüterbeförderer** hat an die Direktionen der in Wien einmündenden Bahnen eine Zuschrift gerichtet, welche die oft beklagten Uebelstände anlässlich der Güteraufgabe an den Wiener Bahnhöfen betrifft. Die Zuschrift führt aus, dass sich häufig deshalb Anstände ergeben, weil die zum Bahnhof zugeführten Güter mit den Angaben im Frachtbriefe nicht vollkommen übereinstimmen. Bisher besteht die Gepflogenheit, dass die Eisenbahnorgane die Speditionsbediensteten erst dann aufmerksam machen, wenn diese wieder gelegentlich in dem betreffenden Magazine zu thun haben. Dadurch entstehen Verzögerungen, die oft zu schweren Unannehmlichkeiten mit der Kundschaft geführt haben. Die Bahnverwaltungen werden daher ersucht, bei Feststellung von Nichtübereinstimmung des Frachtbriefes mit den thatsächlich übergebenen Gütern den Weg der sofortigen Verständigung durch Fernsprecher, Rohrpost oder Boten zu wählen und erklären sich die Spediteure bereit, die eventuell aufgelaufenen Kosten zu zahlen.

— Wie seiner Zeit mitgetheilt wurde (vgl. Nr. 41 Jahrgang 1898 d. Ztg.) errichteten die Bediensteten der Staatsbahndirektion Lemberg anlässlich des 50jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers eine **„Kaiser Franz Josef-Jubiläumsstiftung für Ferienkolonien“.** Nach dem Berichte des Verwaltungskomitees der Stiftung wurde das auf Rechnung derselben erbaute, mitten im Walde gelegene Ferienkoloniegebäude in Tuchla (an der Strecke Stryj-Lawoczne) noch im Sommer 1898 seiner Bestimmung zugeführt. Am 16. Juli 1898 rückten 81 Kinder (40 Knaben und 41 Mädchen) der ärmsten Bediensteten der Staatsbahndirektion Lemberg in die Kolonie ein.

Den einen Flügel des Gebäudes, welcher ausser zwei grossen hygienisch gebauten, für je 25 Betten eingerichteten

Schlafsälen, einem gemeinschaftlichen Waschzimmer, einem Aufsichtsraume und abgesonderten Krankenzimmern noch die für das Diener- und Lehrpersonal erforderlichen Wohnräume enthält, bezogen die 41 Mädchen mit dem nöthigen Lehraufsichts- und Dienerpersonal, während den anderen, die gleiche Anzahl Räume fassenden Gebäudeflügel, die Kolonie der Knaben mit dem Lehraufsichts- und Dienerpersonal einnahm. Beide Flügel sind durch eine grosse mit allen nöthigen Spiel- und Turnwerkzeugen versehene Mittelhalle verbunden. Im Hintergrunde befindet sich das Wirthschaftsgebäude sammt Nebenräumen. Vor dem Koloniegebäude dehnt sich ein geräumiger Spiel- und Tummelplatz für die Kolonisten aus.

Die Kinder blieben 45 Tage in der Kolonie und übte der Aufenthalt auf den Gesundheitszustand der Kinder einen ganz ausserordentlich günstigen Einfluss aus.

Im Jahre 1899 und den darauffolgenden Jahren werden zwei Abtheilungen zu je 100 Kinder auf die Dauer von je vier Wochen in die Kolonie geschickt werden.

Die Kosten der Erhaltung der Kolonisten nebst der Instandhaltung der Gebäude usw. betragen jährlich etwa 4 600 fl.

— Der Oberste Gerichtshof hat unter dem 9. Mai d. J. entschieden, **dass die Bahn in dem Falle nicht für die Ausfolgung des Gutes an eine unberechtigte Person haftet, wenn die unrichtige Ausfolgung auf eine Ordnungswidrigkeit bei Zustellung des Aviso durch die Post zurückzuführen ist.** Nach Ansicht des Gerichts liegt ein Verschulden der Bahn nicht vor, wenn sie nachweisbar das Aviso für den Destinatär rekommandirt bei der Post aufgegeben hat. Hierdurch hat die Bahn die ihr nach § 68 (1) des Betriebsreglements obliegende Verpflichtung, den Destinatär von der Ankunft der Sendung zu verständigen, erfüllt, und da ihr in dieser Bestimmung das Recht eingeräumt ist, sich dabei der Post zu bedienen, so hat die Bahn mit der Aufgabe zur Post dieser Avisirungspflicht voll Genüge geleistet und ist nicht dafür verantwortlich, wenn die Post bei der Zustellung des Avisos nicht ordnungsmässig vorgegangen ist; denn die Post ist eine selbständige Staatsanstalt und die Betriebsgebahrung und Einrichtung derselben sind dem Einflusse der Bahn gänzlich entzogen. Man kann daher die Post nicht unter die Leute der Bahn im Sinne des § 9 des Betriebsreglements zählen, für deren Verschulden die Bahn zu haften hat.

— Die als Fortsetzung der bereits im Betriebe befindlichen Linie Kralován-Arvaváralja neuerbaute Theilstrecke **Arvaváralja-Turdossin** der Arvathallokalbahn ist am 18. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden.

— **Besuch des ungarischen Handelsministers in der Druckerei der Staatsbahnen.** Der ungarische Handelsminister stattete dieser Tage der musterhaft eingerichteten Druckerei der Staatsbahnen einen Besuch ab. Namentlich eine von dem Leiter der Druckerei Ocskay erfundene Druckmaschine, welche 14 verschiedene Arbeiten verrichtet, erregte die Aufmerksamkeit des Ministers.

Vereinsausland.

— **Ein Eisenbahnunglück** hat sich dieser Tage früh bei Rouen in der Nähe der Station Mouville ereignet. Der Güterwagen eines Personenzuges war auf noch unbekannte Weise in Brand gerathen. Der Zugführer liess daher halten und rangirte ihn aus, da das Feuer nicht gelöscht werden konnte. Mittlerweile kam aber ein Güterzug in voller Fahrgeschwindigkeit daher und fuhr in den Personenzug hinein. Ein Personenwagen, aus dem die Reisenden glücklicherweise ausgestiegen waren, ging in Trümmer, ebenso ein Güterwagen, in dem sich zwei werthvolle Rennpferde befanden. Diese wurden getödtet. — Unbegreiflich erscheint, dass der Lokomotivführer des Güterzuges den auf offener Strecke haltenden Personenzug am hellen Vormittag nicht rechtzeitig bemerkt hat; aber auch ebenso unbegreiflich, dass der in seinem Lauf aufgehaltene Personenzug von dem Bahnpersonal nicht oder nur ungenügend durch Signale gedeckt wurde.

— **Besteuerung des Speisewagenbetriebes in den schweizerischen Kantonen.** Wie bereits in Nr. 91 S. 1421 Jahrg. 1898 d. Ztg. mitgetheilt, musste der Restaurationsbetrieb in den Expresszügen Berlin-Basel-Zürich, die auf ihrem 978 km langen Wege auch 62 km aargauisches Gebiet berühren, infolge der Steuerschraube des Kantons Aargau eingestellt werden. Der genannte Kanton hatte nämlich den Wirthschaftspächter des aus Abtheilen I. und II. Klasse nebst daranstossendem Küchenraum bestehenden Restaurationswagens mit einer jährlichen Wirthschaftssteuer von 1000 Frcs. belegt. Die Bahnverwaltungen erkannten an, dass diese Besteuerung gleichbedeutend sei mit der Inhibirung des Wirthschaftsbetriebes und entliessen den Pächter auf dessen Antrag aus dem Vertrage. Seitdem wird der Küchenraum des Wagens auf aargauischem Gebiet unter Zollverschluss gehalten.

Obwohl nun die Behörden des Kantons Aargau erfahren mussten, dass derjenige, welcher zu viel will, nichts bekommt, so scheinen sie der „D. Eisenb.-Beamten-Ztg." zufolge doch Nachahmer gefunden zu haben. Dieselbe schreibt nämlich:

„Allerlei kantonale Eisenbahnkuriosa hat die Schweiz aufzuweisen. Nachdem in den Gotthardzügen auf der Strecke Basel-italienische Grenze Restaurationswagen eingerichtet waren, kam die Regierung des Kantons Uri auf den drolligen Einfall, von der die Wagen bewirthschaftenden internationalen Schlafwagengesellschaft — Wirthschaftspatenttaxe einzufordern. Die Gesellschaft und die Gotthardbahndirektion remonstrirten. Umsonst. Sie erhoben Berufung an den Bundesrath. Es wurde ein Eingreifen der Landesversammlung erhofft, jedoch vergebens. Wohl werden sich die beiden letzten Instanzen darüber völlig klar gewesen sein, dass das kantonale Verlangen, zumal es auch noch auf die verhältnissmässig bedeutende Summe von 300 Frcs. hinauslief, welche vielleicht auf Urner Gebiet in den betreffenden Zügen das ganze Jahr hindurch nicht mit dem Restaurationsbetriebe verdient wird, durchaus unzeitgemäss und höchstens geeignet war, eine kaum eingeführte und lebhaft begrüsste Reiseverbesserung rückgängig zu machen. Allein die Lage der Zuständigkeiten und der Gesetzgebung liess die Kantonsregierung siegreich bleiben.

Nun ahmten die Steuergenies der sämmtlichen Kantone, welche die Gotthardbahn berührt, alsbald das erprobte urnerische Rezept nach, bis auf den einzigen Kanton Baselstadt, der sich in rühmenswerther Weise der Betheiligung entzog.

Jetzt kam eine neue Differenz. Die Taxhöhe war in den verschiedenen Kantonen äusserst ungleich. Nach langem Hin und Her wurde man dieser Schwierigkeit dadurch Herr, dass man für die ganze Strecke Basel-Chiasso das Taxmaximum von Luzern (das höchste in den verschiedenen Kantonen) erhob. Das sind 3 000 Frcs. jährlich. Diese Summe wurde kilometrisch auf die Kantone vertheilt.

So weit war's gut. Nun thut aber Baselstadt immer noch nicht mit. Da ergeht jüngst der salomonische Spruch: Es bleibt beim Alten, aber die 100 Frcs., welche auf Baselstadt entfallen, werden ‚reservirt'."

Man sieht, nicht überall steht die Welt im Zeichen des Verkehres.

— Nach dem Verwaltungsbericht für das Jahr 1898 hat die **Gotthardbahn** aus dem Betriebe 18 548 236 Frcs. (17 823 213 Frcs. im Vorjahre) vereinnahmt, während die Betriebsausgaben 8 837 656 Frcs. (9 188 573 Frcs.) erforderten, so dass sich ein Ueberschuss von 8 447 455 Frcs. (7 293 208 Frcs.) ergibt. Einschliesslich des Vortrages von 1 021 248 Frcs. (591 517 Frcs.), Zinsen und Kursgewinne usw. verbleibt ein Rohgewinn von 9 845 918 Frcs. (8 851 579 Frcs.). Hiervon erfordern die Obligationszinsen 4 054 138 Francs (3 904 868 Frcs.), der Spezialfonds erhält 224 434 Frcs. (656 392 Frcs.), die Abschreibungen und der Tilgungsfonds beanspruchen 502 033 Frcs. (349 845 Frcs.), so dass ein Nettogewinn von 5 049 525 Frcs. (3 921 248 Frcs.) verbleibt. Hiervon erhalten die Aktionäre $6\frac{2}{3}$ = 3 000 000 Frcs., als Vortrag verbleiben 2 049 525 Frcs. In Bezug auf die Erhöhung des Gewinnvortrages sagt der Bericht, dass die Rekurse der Gesellschaft gegen die Verfügungen des Bundesraths, betreffend Mehreinlagen in den Erneuerungsfonds, vom Bundesgericht noch nicht behandelt worden sind. Dagegen wurde der Gesellschaft seitens des Eisenbahndepartements eröffnet, dass die Einlage in den Erneuerungsfonds für 1898 wieder auf die für 1896 und 1897 ermittelten provisorischen Beträge festgesetzt worden sei, d. i. also auf 900 000 Frcs. für 1898 und 250 000 Frcs. als Ergänzungseinlage früherer Jahre. Auch gegen diese Verfügung habe die Gesellschaft den Rekurs an das Bundesgericht ergriffen, müsse aber den streitigen Betrag in Reserve stellen. Dieser streitige Betrag, der sich für 1896 auf 475 811 Frcs. und für 1897 auf 493 607 Frcs. stellte, beläuft sich für 1898 auf 925 565 Frcs. Insgesammt sind für diesen Zweck mithin 1 894 983 Frcs. zu reserviren, die in dem Gewinnvortrag enthalten sind. Sollten diese Beträge durch Entscheidung des Bundesgerichts zur Verfügung der Gesellschaft kommen, so sollen sie in der Hauptsache zu Kapitalstilgungen verwandt werden. Die endgültige Entscheidung hierüber ist dem Verwaltungsrath vorbehalten. Der statutarisch voll dotirte Erneuerungsfonds der Gesellschaft beläuft sich bekanntlich auf 5 000 000 Frcs. Die Revisoren heben in ihrem Bericht auch hervor, dass der Bestand an Material- und Reservevorräthen in seinem gegenwärtigen Umfange von 3 430 000 Frcs. mindestens mit 2 000 000 Frcs. ebenfalls als eine Rücklage, beziehungsweise als ein Theil des Erneuerungsfonds zu betrachten sei. Der Verwaltungsbericht erörtert kurz die Tragweite der ersten Entscheidung des Bundesgerichts in Sachen der Centralbahn, die man aber nicht von vornherein auch für die Gotthardbahn als maassgebend betrachten könne. In Bezug auf die noch nicht entschiedenen Punkte, insbesondere die Einlagen in den Erneue-

rungsfonds, hat die Gesellschaft, da sie annimmt, dass die Experten des Eisenbahndepartements, auf deren Gutachten sich die Forderungen des Bundesraths stützen, über die einschlägigen Verhältnisse unzureichend unterrichtet waren, der Behörde neues erschöpfendes Material zur Verfügung gestellt.

— **Die Eisenbahnunfälle zwischen Signa und Montelupo und zwischen Alice Belcolle und Mombaruzzo (Italien).** Hierzu wird uns aus Mailand geschrieben:

Die italienische Mittelmeerbahn muss leider in diesen Tagen zwei Unfälle verzeichnen.

Am 15. d. Mts. fuhren auf der doppelgleisigen Linie Florenz-Empoli-Pisa zwischen Signa und Montelupo ein Personenzug und ein Güterzug in entgegengesetzter Fahrtrichtung, jeder auf dem richtigen Gleise, und gelangten beinahe gleichzeitig zu einem Punkte der Strecke, an dem infolge eines fürchterlichen Wolkenbruches kurz vorher auf den Bahnkörper eine Menge Geröll und Gestein geschwemmt worden war. Vom Personenzug, welcher zuerst die verschüttete Stelle erreichte, entgleisten die Maschine mit vier Wagen. Gleich darauf, bevor noch die Sicherungssignale ausgesteckt werden konnten, kam der Güterzug, entgleiste ebenfalls und rannte auf den entgleisten Theil des Personenzuges. Bei diesem Unfall sind zwei Bahnangestellte schwer und einige Reisende leicht verletzt worden. Der Schaden am Material ist ziemlich bedeutend.

Noch unheilvollere Folgen hatte der Zusammenstoss, welcher sich am 17. d. Mts. im Tunnel zwischen den Stationen Alice Belcolle und Mombaruzzo der Linie Asti-Acqui-Genua zwischen dem Personenzug 762 und einem Güterzug ereignete. Der diensthabende Verkehrsbeamte der Station Alice Belcolle liess den Personenzug abgehen, obwohl die Führung eines Aushilfsgüterzuges, welcher in besagter Station mit dem Personenzuge kreuzen sollte, angesagt worden war. Da die Linie nur eingleisig ist, war der Zusammenstoss unvermeidlich, und die beiden Züge rannten gerade im Tunnel auf einander. Zum Glück hatte der Güterzug wegen der starken Steigung und seiner grossen Belastung eine sehr mässige Geschwindigkeit, und wurde der Stoss auf die mit Reisenden besetzten Wagen durch einige vor denselben eingefügte Güterwagen abgeschwächt; trotzdem waren die Folgen sehr schwere. Die beiden Lokomotiven und mehrere Wagen wurden zertrümmert und drei Bahnbedienstete und zwei Reisende schwer und vier andere Bahnangestellte und elf Reisende leicht verletzt. Die Schreckensscene im Tunnel lässt sich leicht vorstellen.

— Die italienische Mittelmeerbahn hat nun die Studien für die **Zufahrtslinie zum Simplon (Domodossola-Iselle)** beendigt. Nahe der Vollendung ist auch das Projekt für die neue Bahnstrecke Arona-Gravellona, durch welche die direkte Verbindung Mailands mit dem neuen Alpenübergang hergestellt werden soll. Für beide Linien ist der elektrische Betrieb in Aussicht genommen. Die Verwaltung der Mittelmeerbahn beginnt ferner schon jetzt das Problem eingehend zu prüfen, in welcher Weise der Betrieb der Linien, welche von Genua, Mailand und Turin dem Simplon zu führen, am geeignetsten eingerichtet werden könne, um denselben auf die höchst mögliche Leistungsfähigkeit zu bringen, und zwar sowohl in Bezug auf die Transportgeschwindigkeit, als auch in Bezug auf die Bewältigung der zu verfrachtenden Gütermengen. Sie verliert dabei nicht aus dem Auge, dass nur durch Einrichtung eines flotten Betriebes südlich des Tunnels die Ziele erreicht werden können, welche für die Erbauung dieser neuen Bahn über die Alpen maassgebend waren. Bis zur Eröffnung der Simplonbahn werden die geplanten Arbeiten im Hafen von Genua, für welche 18 000 000 L. bewilligt sind, vollendet und der elektrische Betrieb auf den Linien über den Giovi von Genua nach Novi eingeführt sein. Höchst wahrscheinlich wird auch der projektirte dritte Uebergang über den Apennin zwischen Genua und Novi, dem Schlüsselpunkt für den Hafen von Genua, gebaut und zu jener Zeit sich im Betriebe befinden, sowie die Betriebsgesellschaft über das nöthige Rollmaterial verfügen, da jetzt schon von ihr alle möglichen Vorstellungen bei der Regierung gemacht werden, um nach und nach auf einen solchen Wagenbestand zu kommen, dass er dem gesteigerten Verkehr entspricht. Die Lasten, die gegenwärtig die Regierung für die angemietheten Güterwagen zu tragen hat, haben von der wirthschaftlichen Nothwendigkeit überzeugt, Rollmaterial anzuschaffen.

— Zu den in **Italien projektirten Fernsprechlinien** (siehe die Mittheilung in Nr. 42 S. 745 d. Ztg.) kommen noch die internationalen Verbindungen Genua-Nizza, Turin-Lyon, Mailand-Zürich und Venedig-Triest.

— **Königlich portugiesische Eisenbahn.** Der Abschluss für 1898 ergibt an Roheinnahmen des Betriebes einschliesslich der Staatsgarantie für Beira-Baixa von 4 635 078 Milreis (1897: 4 329 822 Milr.). Davon wurden für Betriebskosten gebraucht 1 891 235 (1 752 874) Milr. und für Abgaben 70 360 (74 144) Milr. Der Obligationendienst erforderte bei dem erhöhten Goldagio 2 457 057 (2 198 323) Milr., daher als Ueberschuss nur 216 424 (304 491) Milr. verbleiben. Für Erneuerung eiserner Brücken waren aber 38 341 Milr. zu verausgaben, für aussergewöhnliche Erneuerungen der Werke 123 863 Milr., für Ergänzungsarbeiten, die das Aktivum vermehren, noch weitere 70 150 Milr., sodass mit einem kleinen Saldo des Gewinn- und Verlustkontos diesmal noch 18 108 Milr. ungedeckt bleiben. Hierbei sind 52 042 Milreis auf Spezialreserve für die seit 1895 unternommenen Arbeiten verbucht.

— **Projektirte Unterpflasterbahn in London.** Die Menge der Wagen in den grossen Verkehrsadern Londons ist nachgerade unerträglich geworden. Gerade die wichtigsten Strassen sind zum Theile sehr eng, und von einer umfassenden Regulirung und Erweiterung auch nur der allerwichtigsten kann bei den horrenden Grundpreisen nur in sehr beschränktem Maassstabe die Rede sein. Nunmehr ist ernstlich angeregt worden, bei den Budapestern in die Schule zu gehen und neben den zahlreichen unterirdischen Bahnen eine elektrische Strassenbahn unmittelbar unter dem Strassenpflaster anzulegen, die den oberirdischen Verkehr zu entlasten hätte und, genau dem Strassenzuge folgend, von dem Parlamentsgebäude zu Westminster unter dem „Strand", Fleetstreet und Cheapside bis zur Bank von England zu laufen hätte. Der Londoner Grafschaftsrath hat einen dahingehenden Antrag dem Ausschuss für das Strassenwesen zum sorgfältigen Studium überwiesen. Einen besonderen Vortheil erkennt man im Projekte schon darin, dass ermöglicht wäre, in den Tunnel die Gas- und Wasserleitungen, die elektrischen Kabel und die Telephonleitungen zu verlegen und dadurch das Aufbrechen des Pflasters für alle Zukunft vermeidlich zu machen.

— **Herstellung einer direkten Bahnverbindung St. Petersburg-Kiew und Besitzwechsel der Zarskoje-Sselo-Eisenbahn.** Bei unseren früheren Mittheilungen über den Bau der grossen Hauptbahn zur direkten Verbindung St. Petersburgs und Kiews haben wir schon wiederholt darauf aufmerksam gemacht, dass die Frage der Einmündung der Bahn in St. Petersburg erhebliche Schwierigkeiten verursache. Gegenwärtig scheint nun, wie St. Petersburger Zeitungen zu berichten wissen, eine Lösung gefunden zu sein, indem die Zarskoje-Sselo-Eisenbahn von der Gesellschaft der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn angekauft worden sein soll. Mit Ankauf dieser Bahn kann die Verwaltung der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn endlich den Bau eines direkten Schienenweges St. Petersburg-Kiew verwirklichen, der für Russland so überaus wichtig ist. Die in Aussicht genommene Linienführung ist: St. Petersburg-Witebsk-Mohilew-Tschernigow-Kiew. Die Verbindung mit Kiew würde gegen die jetzige Strecke um 400 Werst verkürzt werden. Der Bau der neuen Bahn beginnt im nächsten Herbst und zwar mit dem Bau der Strecke St. Petersburg-Witebsk. Die ganze Zarskoje-Sselobahn wird umgebaut werden müssen, da die Bahn breitspuriger als die für den allgemeinen Eisenbahnverkehr in Russland bestimmten Bahnen ist. Darum wird auch das ganze rollende Material erneuert werden müssen. An Stelle des jetzigen Bahnhofs soll ein ganz neuer erbaut werden, und zwar, wie die russischen Zeitungen hervorheben, ein solcher „nach ausländischem Muster".

Bestätigen sich alle diese Nachrichten, was wohl angenommen werden kann, so würde damit die älteste Bahn Russlands (der Betrieb wurde im Oktober 1837 eröffnet) in ihrer bisherigen, eigenartigen Gestalt verschwinden, um in verjüngter Form grösseren Zwecken zu dienen.

Bisher diente sie fast ausschliesslich der Personenbeförderung, indem sie eine Verbindung der Residenz mit dem kaiserlichen Schloss in Zarskoje-Sselo und mit dem Vergnügungsorte Pawlowsk herstellte. In diesem Verkehre wurden im Jahre 1896 1 577 740 Personen und daneben nur 2 155 044 Pud (1 Pud = 16,38 kg) einschliesslich Pferde und Vieh befördert.

Das Spurmaass der gegenwärtigen Zarskoje-Sselobahn beträgt 1,8284 m, das normale Spurmaass in Russland dagegen 1,5233 m.

— In neuerer Zeit hat man sich in den maassgebenden Regierungskreisen **Russlands** mehrfach mit der Frage der Wohlfahrtseinrichtungen für Arbeiter beschäftigt und ist auf diesem Gebiete, namentlich soweit es sich um Fabrikbetriebe handelt, mancher Fortschritt zu verzeichnen.

Nunmehr sind auch von dem Ministerium der Verkehrsanstalten die ersten Schritte gethan, indem einer Kommission die **Ausarbeitung gleichartiger sanitärer Einrichtungen für alle Eisenbahnen** übertragen worden ist. Diese Kommission hat eben ihre Arbeiten vollendet. Die Kommission beschloss, beim Ministerium um eine schleunige Regelung der sanitären Beaufsichtigung der an den Bahnen beschäftigten Arbeiterkolonnen nachzusuchen, wobei zur Bestreitung der damit verbundenen Ausgaben von den Bauunternehmern 0,5 % von der akkordirten

Summe für die von diesen übernommene Bauausführung erhoben werden soll. Ferner beantragt die Kommission die Einführung von Sanitätswagen, die Begründung von „Samariterkursen" für erste Hilfeleistung bei Unfällen und die Schaffung des Amtes eines Sanitätsschaffners, der zum Bestande der Schaffner an den Personenzügen gehören soll.

Bei allen solchen Einrichtungen kommt es natürlich sehr auf die Handhabung des Ganzen an, wenn es aber gelingt geeignete Personen ausfindig zu machen, d. h. theils die erforderliche Anzahl Aerzte, theils geschickte Personen unter den Schaffnern, dann können die Einrichtungen gewiss sehr segensreich wirken, namentlich in Russland, wo die Städte und Ortschaften nicht sehr dicht gesäet sind.

— Auf der 1907. Werst der **mittelsibirischen Eisenbahn ist die Holzbrücke durch Feuer beschädigt** worden, so dass infolge dessen der direkte Verkehr unterbrochen worden ist. Seit 26. Mai (7. Juni) d. J. trägt bis auf weiteres die Eisenbahn keine Verantwortung für die rechtzeitige Güterzustellung und den regelmässigen Wagenaustausch. Die Beförderung der Reisenden geschieht mit Umsteigen.

— Ueber die deutschen Bahnunternehmungen in Kleinasien veröffentlicht das „Wiener k. k. Korrespondenzbüreau" das folgende Telegramm:

„Konstantinopel, 17. Juni. Der formelle Schritt der Deutschen Bank für den **Weiterbau der anatolischen Bahn über Bagdad bis zum persischen Golf**, welcher dieser Tage erfolgte, hat im Yildizpalais die freundlichste Aufnahme gefunden. Der Ausbau der genannten nicht nur wirthschaftlich und militärisch für die Türkei, sondern auch für den Weltverkehr sehr wichtigen Linie ist eben auch ein persönlicher dringender Wunsch des Sultans, welcher wiederholt bei maassgebenden Persönlichkeiten auf den Weiterbau gedrängt hat."

Soviel bekannt, hat der Sultan in jenen Gebietstheilen grosse Privatbesitzungen. Die mehrfach erwähnte von den anatolischen Bahnen nach Kleinasien geplante Forschungsexpedition, die im August abgehen wird, wird zunächst von der Angorastrecke aus bis Bagdad gehen und dort die Schifffahrtsverhältnisse auf dem Euphrat studiren und von da Konia zu erreichen suchen. Je nach den Ergebnissen der Expedition wird dann die Frage entschieden werden, ob der Anschluss der anatolischen Bahn nach dem Euphrat- und Tigrisgebiet über Angora oder Konia geführt wird. Die von den deutschen Hauptingenieuren Kapp und Mackensen geleitete Expedition wird auch von einigen türkischen Beamten begleitet sein.

— **Uebereinkommen zwischen der anatolischen und der Cassaba-Eisenbahngesellschaft.** Unterhandlungen, die die anatolische Eisenbahngesellschaft mit der englischen Ottoman-Eisenbahngesellschaft betreffs eines Betriebsabkommens bezw. einer Fusion vor einiger Zeit geführt hatte, sind bekanntlich fehlgeschlagen. Daraufhin wurden neue Unterhandlungen mit der französischen Cassaba-Eisenbahn angeknüpft, und diese haben nunmehr zu einem Abkommen geführt, das für die weitere Entwickelung der Bahnen Kleinasiens von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist, zugleich auch eine verstärkte Konkurrenz für die englische Bahn bedeutet.

Am 5. und 6. Mai d. J. sind die Vertreter der Deutschen Bank und der anatolischen Eisenbahngesellschaft einerseits und die Vertreter der Ottomanbank und der Cassaba-Eisenbahn andererseits in Berlin zusammengekommen behufs Erzielung eines Einverständnisses sowohl in Hinsicht eines besseren Zusammenwirkens im Interesse der anatolischen und der Cassaba-Eisenbahn, als auch eines Einverständnisses betreffs des Fortsetzung der kleinasiatischen Eisenbahnen in der Richtung nach Bagdad und Bassorah. Diese gemeinsame Besprechung hat den ernsten Wunsch beider Gruppen zu Tage treten lassen, ihre Interessen für die Entwickelung jener Eisenbahnen sowohl für jetzt als auch für ein gemeinsames Vorgehen in der Zukunft zu vereinigen. Um ein demnächstiges gemeinsames Vorgehen zwischen der anatolischen und der Cassaba-Eisenbahn unter der Form eines Austausche von Aktien, eines Betriebsvertrages oder unter einer anderen Form vorzubereiten, ist beschlossen worden, dass zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes der anatolischen Eisenbahn in die Verwaltung der Cassabagesellschaft und andererseits zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes der letztgenannten Gesellschaft in die der anatolischen Bahnen eintreten. Diese gegenseitige Vertretung in den Verwaltungskörpern erschien beiden Gruppen als das beste Mittel, für die nächste Zukunft die Uebereinstimmung vorzubereiten, welche den Zweck der Zusammenkunft bildete. Bezüglich der Weiterführung der kleinasiatischen Eisenbahnen in der Richtung nach Bagdad und Bassorah ist beschlossen worden, die Betheiligungsziffern an diesem Unternehmen für die Gruppe der Ottomanbank auf 40 % und für die Deutsche Bank und ihre Gruppe auf 60 % festzusetzen. Falls es für vortheilhaft erachtet werden sollte, noch anderen Interessenten eine Betheiligung einzuräumen, so wird dieselbe nach dem schon genannten Verhältniss von beiden Seiten getragen werden. Schliesslich ist man noch dahin übereingekommen, dass beide Parteien sich gegenseitig über jede Proposition auf dem Laufenden erhalten sollen, die ihnen über solche Fragen gemacht werden sollte, welche die gegenwärtige Lage der Eisenbahnen in Kleinasien berühren.

— **Niederländisch-südafrikanische Eisenbahngesellschaft.** Der Jahresbericht, welcher zu der am 17. d. Mts. stattgehabten Generalversammlung vorgelegt wurde, theilt mit, dass in 1898 die Gesammteinnahmen 2 652 430 £ bei 1 364 946 £ Betriebskosten betrugen; in 1897 bezifferte sich der Rohertrag auf 3 008 091 £ mit 50,46 % Spesen. Die Superdividende belief sich bezw. auf 5,75 % gegen 7 %. In 1898 waren 1 147 km, in 1897 1 118 km in Betrieb. Die Verwaltung betrachtet das Ergebniss als an sich günstig, da die Einnahmeverminderung mit rund 250 000 £ auf freiwilligen Verzicht infolge der Frachtherabsetzung entfällt, bis jetzt habe die Tarifreform keinen ausgleichenden Aufschwung im Verkehr gebracht, sie sei im Gegentheil wegen der zeitweilig minder befriedigenden wirthschaftlichen Lage mit erheblicher Abnahme der Einfuhren nach der Republik zusammengefallen. Ferner wird die Ansicht ausgedrückt, dass die Verstaatlichungsfrage in weite Ferne gerückt sei, da gerade die verwickelten politischen Verhältnisse die Nothwendigkeit verdeutlicht hätten, eine völlig ausserhalb des Parteigetriebes stehende Privatgesellschaft zu erhalten. Würde seitens der Transvaalregierung die Ausdehnung der bestehenden Netze als erforderlich befunden werden, so würde die Verwaltung, vorbehaltlich der Zustimmung der Aktionäre, einen weiteren Ausbau der Bahn aufnehmen.

Allgemeines.

— **Rangirlokomotive mit Drehkrahn.** Unter Bezugnahme auf die unter dieser Ueberschrift in Nr. 44 S. 780 d. Ztg. enthaltene Mittheilung über die Erbauung eines Lokomotivdrehkrahnes, theilt uns die Verwaltung der grossherzoglich badischen Hauptwerkstätte in Karlsruhe mit, dass sie eine derartige Rangirlokomotive schon seit Oktober 1895 in ihrer Werkstätte im Betriebe habe. Dieselbe wurde von England bezogen, weil alle grösseren Lokomotivfabriken in Deutschland, darunter auch Henschel & Sohn in Cassel, an welche sich die Verwaltung jener Werkstätte damals wegen Lieferung gewandt hatte, von Stellung eines Angebotes abgesehen haben.

— Die Arbeiten am **Graf Zeppelin'schen Luftballon,** der auf dem Bodensee in der Nähe von Friedrichshafen gebaut wird, schreiten rüstig voran. Man hofft, dass der Aufstieg des Luftschiffes bis Mitte August d. J. stattfinden könne.

— **Motorwagen.** Frankreich ist wohl dasjenige Land, in welchem bis jetzt die Selbstfahrer am meisten Boden gefunden haben. Nicht etwa, weil dort der Bau von Selbstfahrern schneller ausgebildet worden ist als anderwärts, denn bis vor kurzem wurden dort noch vorwiegend Wagen deutscher Herkunft verwendet, sondern weil der vornehme Sport sich des neuen Fahrzeuges mehr als irgendwo anders angenommen hat. In Frankreich gehört es gewissermaassen zum guten Ton, einen Selbstfahrer zu besitzen. Ueber das ganze Land vertheilte Klubs sind diesem Sporte gewidmet und zählen die sogenannte „gute Gesellschaft" unter ihren Mitgliedern. Korsos und Wettfahrten mit Automobilen stehen auf der Tagesordnung und erregen allgemeines Interesse, das sich in spaltenlangen Zeitungsartikeln kundgibt. Bei der Automobilwettfahrt Paris - Bordeaux wurde kürzlich die 565 km lange Strecke von dem Sieger in 11 Stunden 43⅓ Minuten zurückgelegt, so dass der Selbstfahrer an Schnelligkeit die Personenzüge der Eisenbahn übertraf. Jetzt scheint man sich auch mehr und mehr dem Zeitpunkte zu nähern, wo die Verwendung der Selbstfahrer von dem Gebiete des Sportes auf das der allgemeinen praktischen Verwerthung übergeht. Früheren Zeitungsnachrichten, wonach in Paris 500 Selbstfahrerdroschken eingestellt worden sein sollten und beabsichtigt sei, die Zahl bis zur bevorstehenden Weltausstellung auf 3 000 zu erhöhen, war zwar die Unzuverlässigkeit deutlich aufgeprägt. Thatsächlich sind nun aber doch in der Seinehauptstadt seit einigen Monaten 24 Selbstfahrerdroschken im Betriebe, die sich — selbstverständlich schon des Reizes der Neuheit und der auffälligen Erscheinung wegen — beim Publikum grosser Beliebtheit erfreuen, zumal der Fahrpreis (für 1—2 Personen, wie bei den gewöhnlichen Droschken, 1,5 Frc. für die Fahrt ohne Rücksicht auf die Entfernung oder 2 Frcs. für die Stunde, und für jede weitere Person 50 Cts. mehr) niedrig ist. Selbst eine Hochzeitsgesellschaft hielt es für „chic", den Weg zur Kirche in Selbstfahrern zurückzulegen. Welchen Anklang die

Motordroschken gefunden haben, und was man von ihnen für die Zukunft erwartet, lässt sich aus der Thatsache beurtheilen, dass die auf 500 Frcs. lautenden Aktien der „Compagnie des Petites Voitures“ bald nach Einstellung der Motordroschken plötzlich auf 700 Frcs. schnellten.

In London sind nach der „Electrical Review“ Ende Mai 80 elektrische Droschken eingestellt worden.

Auch in Newyork beginnt die Verwendung von Selbstfahrern im öffentlichen Betriebe Fuss zu fassen. Nach dem „Scientific American“ sind etwa 100 elektrische Droschken im Gebrauche. Die elektrische Kraft dieser Wagen ist gleich 4 PS, ihre Geschwindigkeit lässt sich auf 6, 9 und 15 englische Meilen in der Stunde reguliren. Eine besondere Centralladestation befindet sich auf dem Broadway. Personen, wie z. B. Aerzte, die häufig Droschken benutzen, sollen sich der Motorwagen mit Vorliebe bedienen. Der „Scientific American“ hebt noch besonders hervor, dass die elektrischen Droschken im letzten Winter selbst dann den Dienst nicht versagten, als Wagen mit thierischer Zugkraft durch den Schnee nicht mehr hindurchkamen. Nach dem „Elektrotechniker“ ist neuerdings in Newyork ein grosses Unternehmen mit einem Kapital von nicht weniger als 37 500 000 D. geschaffen worden, welches die Electric Storage Battery Comp., die Electric Vehicle Comp. und die Electric Boat Company umfasst und dessen Zweck es ist, sowohl Akkumulatoren zu bauen, als auch Fuhrwerke und sonstige Fahrzeuge, die durch solche betrieben werden, Automobilen, Yachten, Fährboote usw. bauen zu lassen. Der Urheber dieses Planes ist das Whitney-Syndicate, welches an vielen industriellen Unternehmungen betheiligt ist und über grosse Kapitalien verfügt. Die Newyorker Metropolitan Street Railway Comp. hat der neuen Gesellschaft angeblich einen Auftrag für Akkumulatoren im Werthe von 3 000 000 D. gegeben, und nicht weniger als 12 000 Selbstfahrer (?) sollen im Laufe des Jahres bestellt werden. In das Gebiet des Humbugs gehört natürlich die von einem ausländischen Fachblatte gebrachte Notiz, dass in Maryland eine von Landort zu Landort fahrende Strassenpost sich im Betriebe befindet, welche die Funktionen eines Postamtes versieht. Die eine Seite des Wagens soll als Schalter hergerichtet sein, hinter welchem die Beamten sich mit der Annahme von Sendungen aller Art befassen.

Auch in Deutschland sind die Industriellen eifrig bei der Arbeit, für den öffentlichen Verkehr brauchbare Selbstfahrer zu bauen. Kapitalkräftige Gesellschaften haben sich zu diesem Zweck gebildet und lassen Gutes für die Zukunft erhoffen. Wettbewerbe und Wettfahrten finden statt, die dafür sorgen, dass auch die Allgemeinheit das Interesse für die Fortentwickelung bewahrt. Kürzlich wurde in der Berliner Polytechnischen Gesellschaft ein Selbstfahrer vorgeführt, bei welchem Benzin und Elektrizität zusammen die Kraftquelle bilden. Mit dem Benzin vermischt sich die Luft, die infolge der Bewegung ersterem zugeführt wird, so dass die Mischung aus $^1/_3$ Benzin und $^2/_3$ Luft besteht. Drei Liter genügen, um auf normalen Wegen den Motor 18 Stunden zu speisen. Da das Gefährt in der Stunde 45 km zurückzulegen vermag, so reicht die Füllung für eine Strecke von 810 km aus. Der Akkumulator entsendet den elektrischen Funken in das Benzin, das dadurch zum Explodiren gebracht wird. Die Explosion stösst einen Kolben empor, und dieser steht mit einem Schwungrad in Verbindung, das durch eine Uebersetzung wiederum mit den Hinterrädern verbunden ist. So wird ähnlich dem Prinzip, das bei den Gaskraftmaschinen zur Anwendung gelangt, die motorische Kraft erzeugt.

Ein anderer Selbstfahrer neuerer Art besteht in einem zweisitzigen Wagen, welcher ausser einem Petroleum-Spritmotor noch einen Elektromotor mit Akkumulatorenbatterie enthält. Ersterer befindet sich im Vordertheil des Wagens und ist mit biegsamer Welle an den Elektromotor gekuppelt. Die Inbetriebsetzung scheint darin zu bestehen, dass der Elektromotor zuerst mit dem Strom der Batterie beginnt und mittelst der Welle den Petroleummotor in Bewegung setzt. Sodann wird die Batterie ausgeschaltet und der Wagen erhält nur aus letzterem seine Triebkraft, was auf flachen Strecken sowie bei Thalfahrten bekanntlich vortheilhafter ist, und wobei zugleich dem Akkumulator der entnommene Strom wieder zugeführt werden kann.

Hoffentlich bringt die internationale Motorwagenausstellung, welche im Herbst in Berlin stattfinden wird, auf dem Gebiete des Selbstfahrwesens eine weitere kräftige Förderung. Das Ausstellungskomitee hat bereits mehrere Motorprobefahrten, zu welcher eine Reihe von Gästen geladen war, unternommen. Für das grosse Publikum hat besonderes Interesse die letzte mit einem Motoromnibus unternommene Probefahrt. Der Motoromnibus ist nach Art der Strassenbahnwagen gebaut und enthält 12 Sitzplätze und 6 Stehplätze auf dem Hinterperron. Die Akkumulatoren sind wie bei den Wagen der elektrischen Strassenbahnen unter den Sitzen angebracht und haben eine Kapazität, die für eine Fahrt von 20 km ausreicht, doch sind an dem Wagen Vorkehrungen angebracht, die es ermöglichen, ihm auf automatischen Wege nach kürzeren Strecken an bestimmten Stellen Nachladungen zuzuführen. Mit einer elektrischen Bremse kann der Wagen in voller Fahrt auf 1,5 m Entfernung zum Stillstand gebracht werden. Das Gewicht des Wagens beträgt 3500 kg; seine Herstellungskosten belaufen sich auf ungefähr 15 000 ℳ. Bereits im September hofft die Gesellschaft für Verkehrsunternehmungen, welche den Wagen gebaut hat, solche Omnibusmotorwagen in den Dienst des Publikums stellen zu können. Ob diese Hoffnung sich erfüllen wird, muss einstweilen dahingestellt bleiben, da ähnliche Erwartungen in Bezug auf Omnibusmotorwagen schon wiederholt ausgesprochen worden sind, ohne dass sie sich haben verwirklichen lassen. Dass es in der Möglichkeit liegt, für die Beförderung von zwei oder drei Personen geeignete Motorwagen zu bauen, steht schon jetzt ausser Zweifel; hier handelt es sich eigentlich nur noch um die Kostenfrage gegenüber dem Pferdebetrieb, wobei neben den Anschaffungskosten auch die Dauerhaftigkeit und Verlässlichkeit des Motors sehr bedeutend ins Gewicht fällt. Noch keineswegs entschieden ist aber, ob es gelingen wird, zur Fortschaffung grösserer Lasten Motorwagen mit Sammlerbatterien herzustellen, zumal nicht so leicht Mittel werden gefunden werden können, das grosse Gewicht der Akkumulatoren zu verringern.

(„D. V.-Ztg.“)

— **Ueber die Wirkungen eines elektrischen Schlages,** welcher beim Herabfallen eines Drahtes der Liegnitzer elektrischen Strassenbahn am 14. August 1898 den Rittergutspächter Hagemann getroffen, hat der Liegnitzer Arzt Dr. Kretschmer im „Centralbl. f. Heilkunde“ folgende Mittheilungen gemacht: Zuerst hatte Herr Hagemann nur die Empfindung, als seien ihm Glassplitter in die Augen geflogen; er konnte noch sein Hotel aufsuchen und dort zu Mittag essen. Erst nach einer Stunde hatte er im rechten Arme und Beine ein Gefühl der Schwere, und das Sehen wurde undeutlich. Er suchte einen Arzt auf und fiel dort unter Zuckungen zu Boden. Abends fand der Arzt das linke Auge völlig erblindet, während das rechte nur undeutlich im äusseren Gesichtsfelde Lichteindrücke aufnahm. Die linke Gesichtshälfte und die rechte Körperhälfte wurden gelähmt und unempfindlich, Geruch und Geschmack in hohem Grade irritirt und das linke Ohr völlig taub. Die Lähmung des rechten Armes und Beines ist allmählich zurückgegangen, so dass der Kranke nach zwei Monaten mühsam am Stock im Zimmer umhergehen konnte; auch konnte er mit dem rechten Auge im äusseren Gesichtsfelde grössere Schriftproben erkennen. Seitdem ist der Zustand unverändert und eine Hoffnung auf Besserung der linksseitigen Blindheit und Taubheit kaum vorhanden. Diese schweren Störungen im Nervensystem sind durch einen elektrischen Strom hervorgerufen, der ursprünglich eine Stärke von 500 Volt hatte, aber durch die Berührung des Drahtes beim Fallen erheblich abgeschwächt war.

— **Fester Spiritus für Brennzwecke.** Schon seit langer Zeit hat man sich bemüht, dem Spiritus für Brennzwecke feste Form zu verleihen, doch erst vor kurzem ist die Lösung dieses Problems in zufriedenstellender Weise einer deutschen Firma geglückt. Der von dieser Gesellschaft produzirte „feste Spiritus“ bildet eine gelblichweisse Masse mit dem charakteristischen Geruch des Aethylalkohols. Sie hat ungefähr die Konsistenz frischer Seife und gibt nach dem Verbrennen nur etwa 6 % Rückstand in Form eines zähen Schlammes. Die neue Masse schmilzt nur schwierig bei hoher Temperatur und brennt mit einer helleren Flamme als der gewöhnliche Alkohol. Dabei wird dieselbe Wärme entwickelt, während Russbildung gar nicht zu bemerken ist. Die Fabrikationsmethode wird geheim gehalten. Die Vorzüge des festen Spiritus vor dem flüssigen sind ausserordentlich wichtige. Einmal wird jede Explosions- und Feuersgefahr vermieden, selbst wenn man das Gefäss, in dem der Spiritus brennt, umwirft, da dieser hierbei nicht ausgegossen wird; dann ist der neue Brennstoff bequemer zu transportiren und aufzubewahren. Er wird durch ein Zündhölzchen ebenso leicht entzündet wie der gewöhnliche Alkohol. Was den Preis anbetrifft, so hofft man, dass er sich geringer stellen wird als derjenige, den man für Brennspiritus gegenwärtig zahlt.

— **Die Ausnutzung der in der Natur vorhandenen Wasserkräfte zur Schaffung elektrischer Energie** hat seit der elektrischen Ausstellung in Frankfurt a. M. enorme Fortschritte gemacht, die ihren bisherigen Gipfelpunkt in den kolossalen elektrischen Anlagen am Niagarafall finden. Wir entnehmen den Mittheilungen des Internationalen Patentbüreaus Reichelt einige weitere Angaben über dieses Thema, wie sie in amerikanischen Blättern von Zeit zu Zeit veröffentlicht werden. Danach hat in den letzten Jahren ganz besonders Kalifornien eine grosse Anzahl von derartigen Kraftstationen erhalten, die geeignet sind, nicht nur dieses früher ganz auf die Einfuhr des Ostens angewiesene Land in industrieller Beziehung vollkommen unabhängig zu machen, sondern auch vor allem die Hebung des grössten Reichthums Kaliforniens, seiner grossen mineralischen Schätze, in leichter und schneller Weise zu fördern. Hier, wo Brenn-

material sehr spärlich, Dampfkraft daher theuer ist, gewährt die Anwendung der durch Naturkräfte erzeugten Elektrizität ausserordentliche Vortheile. So sind denn dort mehr als ein halbes Dutzend solcher Kraftstationen in letzter Zeit entstanden, unter denen die grösste, an dem sehr reissenden Santa Annafluss, an Kostspieligkeit der Anlage nur von den Niagarawerken übertroffen wird. Durch eine 660 m lange Leitung mit einem Gefälle von 250 m wird das Wasser in die Turbinen geleitet, die direkt mit den den Strom liefernden Dynamos gekuppelt sind. Man erwartet von dem Fluss im ganzen eine Leistung von etwa 12 000 000 PS in der 130 km entfernten Hauptstadt Los Angeles nutzbar machen zu können, wobei durch Anwendung eines Stromes von 33 000 Volt nur 10 % verloren gehen sollen. Noch weiter entfernt von Los Angeles, mitten im Minendistrikt, soll der Kern River hauptsächlich für die Arbeiten in den Silbergruben nutzbar gemacht werden. Die überschwänglichsten Hoffnungen auf eine ungeahnte Entwickelung der kalifornischen Minenindustrie knüpfen sich an die Ausführung dieses Planes.

— **Bildliche Darstellung der Einweihung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn.** Unter den Neuerwerbungen der Nationalgalerie in Berlin befindet sich eines der frühesten Bilder von Adolf v. Menzel aus dem Jahre 1847, das die Einweihung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn darstellt.

Binnenschifffahrt und Landwirthschaft.

In der am 29. Mai d. J. in Ulm stattgehabten 9. Hauptversammlung des Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in Bayern, hielt Geheimer Hofrath Max von Eyth, der Begründer und langjährige Leiter der Deutschen Landwirthschaftsgesellschaft, eine interessante Rede über Binnenschifffahrt und Landwirthschaft, aus der wir nach einem Berichte des „Ulmer Tageblatts“ das Wesentliche entnehmen.

Die Bestrebungen zur Förderung der deutschen Binnenschifffahrt, führte der Redner etwa aus, haben in weiten Kreisen eine lebhafte Gegenströmung hervorgerufen. Gegen eines der verheissungsvollsten Projekte unserer Zeit, den Mittellandkanal zwischen Rhein und Elbe, hat die Steinkohlenindustrie Schlesiens, die Braunkohleninteressenten Mitteldeutschlands und die Kaufmannschaft unserer grössten Seestadt Hamburg energischen Widerspruch erhoben. Gegen den Grossschifffahrtskanal Berlin-Stettin hat sich selbst in Schifffahrtskreisen eine entschlossene Gegnerschaft gebildet. Es ist deshalb unberechtigt, die Opposition der Landwirthschaft gegen den Ausbau unseres schiffbaren Fluss- und Kanalnetzes als besonders engherzig und gehässig anzusehen. Aufgabe auch des Vereins für Hebung der Kanal- und Flussschifffahrt in Bayern ist es, die Ursachen verstehen zu lernen, welche die Landwirthschaft in ihre gegnerische Stellung gedrängt hat, und die Haltlosigkeit ihrer Befürchtungen, wenn und wo sie unberechtigt sind, mit Geduld und Ausdauer nachzuweisen.

In früheren Zeiten wurde der Bau von Wasserstrassen seitens der Landwirthschaft freudig begrüsst. Auch sie hatte unter den Schwierigkeiten des Massenverkehres im Binnenlande schwer gelitten. Die Wasserstrasse machte diesen Verkehr auch für landwirthschaftliche Erzeugnisse möglich. Heute noch ist sie ein unentbehrliches Hilfsmittel in all denjenigen Ländern, in denen die Landwirthschaft ein lohnender Erwerbszweig des Volkes geworden oder geblieben ist. Auch in Deutschland ist dies der Fall, wo sie, wie in den von der Elbe durchzogenen Zuckerrübendistrikten, die Schifffahrt so eifrig benutzt, wie irgend ein anderes Gewerbe. Und während sie überall nach billigen Frachten, nach Eisenbahnen, nach Kleinbahnen ruft, stellt sie sich, allerdings nur in Deutschland, mit scheinbarer Einmüthigkeit dem Ausbau unserer Wasserstrassen feindlich gegenüber, d. h. dem Haupthilfsmittel des billigen Massenverkehres, den sie, mehr als irgend ein anderes Gewerbe, bedarf.

Drei Hauptursachen liegen diesem Widerstreben zu Grunde. Oertliche Interessen, die die Erhaltung der bestehenden Verhältnisse verlangen, Besorgnisse für das Gedeihen und die Stellung der Landwirthschaft innerhalb unseres deutschen Volkslebens im allgemeinen und endlich parteipolitische Motive. Letztere bleiben, als nicht in die Versammlungen des Vereins gehörig, unerörtert. Die örtlichen Interessen spielen allerdings in jedem Einzelfalle eine überaus wichtige Rolle, sind aber schliesslich von keiner die Gesammtfrage beherrschenden Bedeutung. Kein Fortschritt wäre möglich, wenn solche Bedenken bei grossen Unternehmen den Ausschlag gäben. Keine derartigen Unternehmen können zur Ausführung kommen, ohne bestehende Verhältnisse zu schädigen und selbst zu vernichten, aber auch, wenn sie gesund und berechtigt waren, ohne an ihre Stelle andere und bessere zu setzen. Das eben nennt man Fortschritt. In einem gesunden Volk, dass wir Gott sei Dank noch sind, muss die Kraft liegen, solche Widerstände nach ihrem Werthe zu prüfen und, wenn es für die Gesammtheit erspriesslich ist, zu überwinden. Wo diese Kraft fehlt, ist der Niedergang des Volkes unvermeidlich.

Die berechtigste Ursache der landwirthschaftlichen Gegnerschaft ist die Furcht vor dem Einfluss der Binnenschifffahrtsentwickelung auf die deutsche Landwirthschaft als Gesammtheit. Ihre gegenwärtige Nothlage wird in erster Linie dem modernen Verkehr zugeschrieben, der zwei Dinge gebracht hat: die Weltkonkurrenz von aussen und den werdenden Industriestaat im Innern. Wie ist das gekommen? Konnte es abgewendet werden? Die Erfindungen unseres Jahrhunderts, eine Erscheinung, die keine Menschengewalt zurückhalten konnte, haben das Leben aller civilisirten Völker in ungeahnter Weise gehoben und beschleunigt. Unter diesem Impuls hat auch die Bevölkerung Deutschlands in raschem, gesundem Wachsen 52 000 000 überschritten, und schon seit Jahrzehnten war die deutsche Landwirthschaft nicht mehr imstande, den Bedürfnissen der Volksernährung zu genügen. Die Gesammteinfuhr des Deutschen Reiches betrug im Jahre 1897 die riesige Summe von 4 500 000 000. Davon bedurfte die Industrie für Rohmaterialien 1 190 000 000. 1 065 000 000 kommen auf verarbeitete Gegenstände. Auf landwirthschaftliche Produkte zum Zwecke der Bekleidung kommen 750 000 000. Nahrungsmittel aller Art erforderten 1 893 000 000. Hierin finden wir als für unsere Landwirthschaft besonders wichtige Summen: 276 000 000 für Vieh, Eier, Geflügel usw. und 789 000 000 für Getreide, Hackfrüchte, Gemüse, d. h. 1 065 000 000 für Nahrungsmittel, die auf deutschem Boden wachsen könnten, wovon allerdings 158 000 000 wieder ausgeführt werden. Dagegen kommt hinzu die gewaltige Summe von nothwendigen Verzehrungsmitteln, die auf deutschem Boden nicht wachsen (Kaffee, Thee, Gewürze, Tabak usw.), so dass im ganzen rund 1 500 000 000 jährlich an das Ausland bezahlt werden muss, um die einfachsten Bedürfnisse des Volkes, wie es heute zu leben gewohnt ist, zu befriedigen.

Auf den Getreidebau als den wichtigsten Theil der Landwirthschaft eingehend, zeigt sich, dass heute 17 % der zur Ernährung des Volkes erforderlichen Körnerfrüchte eingeführt werden müssen, oder dass von unseren 52 000 000 Einwohnern heute schon $1/_6$, oder 8 500 000, vom Ausland mit Brot versorgt werden, eine Zahl, die sich jährlich um 600 000 vermehrt. Trotzdem nachweislich und in erfreulicher Weise die landwirthschaftliche Produktion Deutschlands rascher gestiegen ist als die Bevölkerung, ist die Einfuhr in fortwährendem Steigen, was sich daraus erklärt, dass auch die Lebensführung des Volkes stetig höhere Ansprüche stellt, mit denen die heimische Produktion nicht Schritt zu halten vermag.

Durch diese unabweisliche Nothwendigkeit einer beträchtlichen Einfuhr fremden Getreides ist die Weltkonkurrenz auf dem deutschen Markte unvermeidlich geworden; damit aber auch der Schutzzoll für die deutsche Landwirthschaft. Denn eine freie Konkurrenz mit Ländern, in denen der Getreidebau unter unverhältnissmässig günstigeren Bedingungen möglich ist, würde die Vernichtung unseres Bauernstandes als unausbleibliche Folge voraussehen lassen. Dem aber muss im allgemeinen Volksinteresse vorgebeugt werden; denn wir sind nicht und können in absehbarer Zeit nie ein seebeherrschendes Handelsvolk werden, wie die Engländer, die ihren Bauernstand den Interessen ihres Handels und ihrer Industrie geopfert haben. Getreideeinfuhr und Getreideschutzzoll sind zwei für uns unvermeidliche Dinge geworden, wenn wir bleiben wollen, was wir heute sind: ein gesundes, eigenartiges, grosses Volk, das steigender Wohlfahrt getrost entgegensehen kann, und diese doppelte Nothwendigkeit erkennt wohl auch jeder denkende deutsche Landwirth und Industrielle an.

Nun aber kommen Differenzen: Zunächst wird die Bedeutung der sogenannten „Einfallsthore“ unserer Seehäfen und ihrer Verbindung mit dem Innern des Landes von der Landwirthschaft weit überschätzt. Die Gesammtmenge der jährlichen Getreideeinfuhr ist eine bestimmte, dem absoluten Bedürfniss des Volkes entsprechend, da niemand aus Luxus oder der Billigkeit wegen mehr Brot isst, als er bedarf. Sie wird sich nicht wesentlich ändern, sondern auf die Einfallsthore nur anders vertheilen. Ob blos eins oder eine grosse Anzahl derselben offen stehen, ihr Einfluss auf die Gesammtlage der deutschen Landwirthschaft bleibt der gleiche. Dagegen dienen sie derselben auch als Ausfallsthore und die nach unseren Seehäfen führenden Wasserstrassen östlich am Rhein, von der Weser bis zum Memel, werden weit mehr von der deutschen Landwirthschaft als von dem Importhandel mit fremden landwirthschaftlichen Erzeugnissen benutzt. Eine augenfällige Thatsache ist überdies, dass in denjenigen Landestheilen, die den lebhaftesten Verkehr aufweisen und die deshalb gleichzeitig in engerer Berührung mit dem gefürchteten Weltverkehr stehen, die Nothlage der Landwirthschaft eine geringere ist, als in den verkehrsloseren Theilen des Reiches. Denn die letzteren sind ärmer geblieben, und dies wirkt, wie auf alles andere, auch auf die Entwickelung und das Erwerbsleben der Landwirthschaft drückend. Dies zeigt sich

auch in den Durchschnittspreisen der verschiedenen bayerischen Getreidemärkte im Vergleich mit Mannheim und beweist unter anderem, dass eine brauchbare Kanalverbindung der Donau mit dem Rhein die Durchschnittsgetreidepreise des Landes unmöglich weiter drücken könnte, viel wahrscheinlicher aber sie heben müsste.

Die Furcht vor dem „Industriestaat" ist der zweite Beweggrund, der die Abneigung gegen die Wasserstrassen in landwirthschaftlichen Kreisen nährt. Vor 100, ja noch vor 50 Jahren konnte man Deutschland ein Agrikulturland nennen. Die Macht und der Einfluss des Grundbesitzes war unbestritten und berechtigt. Diese Verhältnisse sind im Begriff sich zu ändern. Von dem Tage an, wo die deutsche Landwirthschaft nicht mehr imstande war, die Bevölkerung vollständig zu ernähren, haben wir aufgehört, ein Agrikulturvolk im strengen Sinne des Wortes zu sein. Wir mussten andere Mittel der Selbsterhaltung suchen und fanden sie im Gewerbefleiss des Volkes. Seitdem ist die deutsche Industrie in stetigem und überraschendem Wachsen. Sie hat nicht nur den Fehlbetrag in unserer Abrechnung mit dem Auslande gedeckt, sie hat den allgemeinen Wohlstand des sprichwörtlich armen deutschen Volkes in einer Weise erhöht, wie er in keiner früheren Periode seit den Verwüstungen des 30 jährigen Krieges geblüht hat. Aber unvermeidlich verbunden ist hiermit, dass die landwirthschaftlichen Interessen nicht mehr die allein maassgebenden sind und nur ein vorsichtiges und gerechtes Abwägen zwischen beiden Interessensphären dem allgemeinen Wohl förderlich sein kann. Wir können nicht ohne unsere Landwirthschaft leben, wenn unsere Industrie fühlbar und dauernd zurückginge. Die Weltstellung, die sie sich errungen hat, ist jedoch keine gesicherte. Sie ist, wie bei allen anderen Völkern, das Ergebniss eines fortwährenden Kampfes und wie in jedem anderen Krieg würden wir sie einer schweren Niederlage aussetzen, wenn wir nicht alle Waffen zu führen wüssten, mit denen uns unsere Gegner bekämpfen. Zu diesen Waffen gehört in erster Linie die Verbilligung des Massenverkehres im Inlande, d. h. Ziel und Zweck aller Binnenschifffahrtsbestrebungen unserer Zeit.

Dieser Stand der Dinge ist nun aber für die Landwirthschaft in keiner Weise ein beklagenswerther oder gar ein verzweifelter. Ohne Frage: sie muss, wie jeder andere Stand, wie jeder einzelne Mensch sich in die sie umgebenden Verhältnisse schicken; aber sie kann unter diesen Verhältnissen gedeihen, so gut wie zuvor. Es ist zahlenmässig festgestellt, dass in den von der Industrie durchsetzten Provinzen Preussens die Landwirthschaft weit weniger leidet, als in den rein landwirthschaftlichen, obgleich jene gleichzeitig der Konkurrenz fremder Einfuhr weit mehr ausgesetzt sind als diese. Eine kaufkräftige industrielle Bevölkerung mit ihren wachsenden Lebensansprüchen ist der natürlichste und sicherste Markt für die heimische landwirthschaftliche Produktion.

In ähnlicher Weise löst sich ein Hauptvorwurf gegen die industrielle Entwickelung der Gegenwart: der wachsende Arbeitermangel. Es ist richtig, dass der industriell beschäftigte Theil der Bevölkerung in stetigem und raschem Wachsen begriffen ist, während der landwirthschaftliche sogar etwas abgenommen hat. Aber es ist wieder der rein landwirthschaftliche Osten, wo die Arbeiternoth am peinlichsten auftritt, während in dem industriellen Westen auch die landwirthschaftlichen Arbeiter weit nicht in dem Maasse fehlen wie dort.

Eins aber ist ganz sicher, eine künstliche Rückstauung des gewerblichen Aufschwunges Deutschlands in einzelnen Landestheilen, wozu die Hemmung der Binnenschifffahrt ohne allen Zweifel wesentlich beitrüge, müsste für diese zur Verarmung, zu einem niederen Preisstande auch der Lebensmittel und schliesslich zu allgemeiner Landflucht führen, wovon wir da und dort jetzt schon Anzeichen beobachten können.

Immer wieder sind ferner die direkten Vortheile zu betonen, welche auch der Landwirthschaft der billige Massenverkehr auf Wasserstrassen bringt. Ihre Benutzung durch die im Wettbewerb stehenden fremden Produkte wird weit überschätzt. Genaue Feststellungen auf den norddeutschen Wasserstrassen östlich der Weser ergeben, dass sich dieses Verhältniss wie 2 zu 1 zu Gunsten der deutschen Landwirthschaft gestaltet hat. Auch für sie ist jede Verbilligung der Produktion, jede Möglichkeit, ihre Erzeugnisse möglichst billig dem geeignetsten Markte zuzuführen, von der höchsten Bedeutung.

So gelangen wir zu dem folgenden Schlussergebniss: Die Ernährung des deutschen Volkes erfordert gegenwärtig eine Einfuhr landwirthschaftlicher Produkte von 1 500 000 000 jährlich, welche die heimische Landwirthschaft nicht zu liefern vermag. Diese Summe wird durch den Gewerbefleiss des Volkes gedeckt. Dies erfordert aber einen unablässigen Kampf mit den mit uns konkurrirenden Nationen, in dem eines der unentbehrlichsten Kampfmittel ein möglichst billiger Inlandverkehr ist, der auch der Landwirthschaft wichtige Vortheile bringt. Der wichtigste dieser Vortheile aber ist das Gedeihen der Industrie selbst, welche der deutschen Landwirthschaft den sichersten und kaufkräftigsten Markt vor der eigenen Thüre aufbaut. Landwirthschaft und Industrie können in Deutschland ohne beiderseitiges Gedeihen nicht mehr existiren. Was im grossen ganzen die eine hebt, muss auch die andere fördern, und deshalb ist die Binnenschifffahrt, wo sie möglich und durchführbar ist, eine Nothwendigkeit auch für die Landwirthschaft. Sie bringt der wachsenden Bevölkerung, sei sie gewerblich oder landwirthschaftlich thätig, das, ohne was kein selbständiges Volk zu leben vermag: Arbeit und Brot.

Bücherschau.

— **Meyer's Reisebücher: Norwegen, Schweden und Dänemark** von Dr. Yngvar Nielsen, Professor an der Universität Christiania. 7. Auflage. Mit 21 Karten und 9 Plänen. Leipzig und Wien, Bibliographisches Institut. Preis gebunden 6 ℳ.

Von den drei skandinavischen Ländern, durch welche der vorliegende Band von „Meyer's Reisebüchern" die Führung bietet, wird Norwegen von deutschen Touristen seit langer Zeit bevorzugt, denn dort öffnet sich für den ausdauernden, kräftigen Fusswanderer und Bergsteiger ein reiches Gebiet von Hochgebirgstouren und Gletscherfahrten. Der Verfasser des Buches, langjähriger Präsident des norwegischen Touristenvereines in Christiania, ist ein ausgezeichneter Kenner seines Heimathlandes. Er hat auch in dieser neuen Auflage den norwegischen Theil selbst gründlich durchgearbeitet und wesentlich vermehrt, während die Abschnitte über Dänemark und Schweden von in Kopenhagen und Stockholm ortsangesessenen Kennern dieser Länder ebenfalls sorgfältig revidirt wurden. Eine willkommene Erweiterung hat das Buch durch die Aufnahme der Reiseführung nach Spitzbergen und darüber hinaus bis in das Eismeer erfahren, da man in neuerer Zeit gern diese Tour mit einer Nordlandreise verbindet.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 16,99 km lange Strecke Wollin-Misdroy der königlichen Eisenbahndirektion Stettin, welche am 1. Juli d J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll,

ferner die 6,27 km lange Lokalbahn Nürnberg Ostbahnhof-Nürnberg Nordbahnhof der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, welche am gleichen Tage für den Güterverkehr eröffnet werden soll, werden vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Eröffnung von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Hannover. Der an der Strecke Wunstorf-Bremen zwischen den Stationen

Etelsen (2,8 km) und Achim (3,6 km) neu errichtete Personenhaltepunkt Baden wird am 1. Juli d. J. eröffnet werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen den Stationen Tymbark und Limanowa in Kilometer 150,280 an der Strecke Zwardon-Neu-Sandec gelegene Haltestelle Lososina wird am 1. Juli d. J. für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Hannover. Am 1. Juli d. J. wird die an der Strecke Geestemünde-Bremervörde gelegene, bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehre dienende Haltestelle Wehdel auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2515 vom 15. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Anmeldungen in der Frankenwährung bei der Abrechnungsstelle des Vereins (abgesandt am 19. Juni d. J.).

Nr. 2648 vom 21. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 22. Juni d. J.).

Nr. 76 Z vom 21. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abonnementskosten für die Zeitung des Vereins für das zweite Halbjahr 1899 (abgesandt am 22. Juni d. J. an diejenigen Vereinsverwaltungen, welche derartige Kosten zu begleichen haben).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Gütertarif der Gruppe V und mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Die Entfernung Jüterbog-Finsterwalde wird mit sofortiger Gültigkeit auf 83 km berichtigt.

Halle a/Saale, den 17. Juni 1899. (1707)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juli d. J. wird von der Nebeneisenbahn Wollin-Swinemünde die Theilstrecke Wollin-Misdroy mit den Stationen Gr.-Mokratz, Warnow und Misdroy für den Gesammtverkehr, Rehberg dagegen nur für den Personen- und Gepäck-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Mit demselben Tage werden diese Stationen in die Gruppen- und Gruppenwechseltarife der preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen, sowie in den Staatsbahnviehtarif einbezogen.

Die Abfertigung von Fahrzeugen ist in Gr.-Mokratz und Warnow, diejenige von Sprengstoffen auf allen Stationen ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im Juni 1899. (1708)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung einer neuen Bahnstrecke.

Die als Fortsetzung der bereits im Betriebe befindlichen Linie Kralován-Arvaváralja neuerbaute Theilstrecke Arvaváralja-Turdossin der Arvathal-Lokalbahn wurde mit den Stationen Dluha, Podbjel, Turdossin, ferner mit den Haltestellen Kriva und Nirsna am 18. Juni 1899 eröffnet.

Budapest, am 19. Juni 1899. (1709)
Direktion
der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird der 2,8 km von Etelsen und 3,6 km von Achim an der Strecke Wunstorf-Bremen neu hergestellte Personenhaltepunkt Baden eröffnet.

Tarifsätze zur Abfertigung von Personen und Reisegepäck werden eingeführt zwischen Baden einerseits und den Stationen Achim, Bremen, Dörverden, Etelsen, Eystrup, Hagen (Hann.), Hannover, Langwedel, Linsburg, Mahndorf, Neustadt a/Rbge, Nienburg (Weser), Rohrsen, Sebaldsbrück, Verden und Wunstorf andererseits.

In Baden werden folgende Züge zum Aus- und Einsteigen von Reisenden anhalten:

a) Richtung Langwedel-Bremen

Zug		an		ab	
Nr. 320	Baden	5.23	Vorm.	5.24	Vorm.
„ 462	„	8.20	„	8.21	„
„ 464	„	12.50	Nachm.	12.51	Nachm.
„ 142	„	3.54	„	3.55	„
„ 310	„	7.05	„	7.06	„

b) Richtung Bremen-Langwedel

Zug		an		ab	
Nr. 461	Baden	5.41	Vorm.	5.42	Vorm.
„ 143	„	9.02	„	9.03	„
„ 309	„	12.27	Nachm.	12.28	Nachm.
„ 315	„	4.12	„	4.13	„
„ 469	„	7.22	„	7.23	„
„ 323	„	8.05	„	8.06	„
„ 317	„	8.43	„	8.44	„

Der Zug Nr. 464 verkehrt vom gleichen Tage ab von Station Bendingbostel um 1 Minute und von den Stationen Kirchlinteln, Langwedel und Etelsen um je 2 Minuten früher.

Die übrigen genannten Züge verkehren von einzelnen Stationen zwischen Verden und Bremen und umgekehrt um einige Minuten später.

Nähere Auskunft wird auf den genannten Stationen ertheilt.

Hannover, im Juni 1899. (1710)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. wird die an der Strecke Geestemünde-Bremervörde belegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr, sowie dem Güterverkehr in Wagenladungen dienende Haltestelle Wehdel für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die genannte Haltestelle direkte Frachtsätze für den Eil- und Frachtstückgutverkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahngruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen und unser Verkehrsbüreau hier.

Hannover, den 17. Juni 1899. (1711)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif.

Theil II Heft 3A vom 1. Januar 1899.

In Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 20 gelangen mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1899 für den Versand von Eisen und Stahl des Spez.-Tarifs II bei Aufgabe von 10 000 kg aus Oesterreich nach Bayern Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

München, den 21. Juni 1899. (1712)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif. Theil III Heft 1 vom 1. Dezember 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. August gelangt Nachtrag V zur Einführung, welcher Aenderung des Titelblattes, der Tarifbestimmungen und von Stationsnamen, Aenderung und Ergänzung der Tariftabellen I, II u. IV, Neuauflage der Abtheilung III, Ergänzung der Einlagerungstabelle, ferner Berichtigungen enthält.

München, am 21. Juni 1899. (1713)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch - sächsischer Kohlenverkehr. Tarif vom 1. April 1896.

Mit Ablauf des 31. August d. J. treten die Frachtsätze für die Kohlenbeförderung im Verkehre zwischen den Sta-

tionen Littitz, Nürschan und Staab der k. k. österreichischen Staatsbahnen und Johanngeorgenstadt der sächsischen Staatsbahnen ohne Ersatz ausser Kraft.

Dresden, den 22. Juni 1899. (1714)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch - nordwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. kommt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 13 zur Einführung, welcher u. a. Ergänzungen und Abänderungen des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife und sonstige Aenderungen enthält.

Insbesondere sind in demselben die am 1. April d. J. eingetretenen anderweiten Bezirksabgrenzungen und die dadurch bedingten Tarifänderungen durchgeführt und kommen daher die Entfernungen und Frachtsätze in den vom 1. April 1895 gültigen Wechseltarifen für den ostdeutsch-mitteldeutschen Verkehr (Gruppen I, II/V), Berlin - Stettin - mitteldeutschen Verkehr (Gruppen III/V) und Berlin-Stettin-nordwestdeutschen Verkehr (Gruppen III/IV) insoweit zur Aufhebung, als diese im vorliegenden Nachtrage enthalten sind.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, behalten die bisherigen Sätze noch bis zum 15. August 1899 Gültigkeit.

Die Nachträge sind von den betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 21. Juni 1899. (1715)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbandsgüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab kommen zur Einführung:

1. Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Blei in Blöcken, Stangen oder Mulden bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht von den Stationen Frankenscharm-Hütte, Gernrode a/Harz, Hettstedt, Langelsheim, Lautenthal und Oker nach einer Anzahl bayerischer Stationen,
2. ein Ausnahmetarifsatz von 1,19 ℳ für 100 kg für die Beförderung von Schlackensteinen von Eisleben nach Augsburg unter den für den Ausnahmetarif 5 b vorgesehenen Anwendungsbedingungen.

Ueber die Höhe der unter 1 gedachten Sätze ist das Nähere bei den betheiligten Abfertigungsstellen sowie der Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen in München und uns zu erfahren.

Magdeburg, den 20. Juni 1899. (1716)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Wollin-Misdroy des Direktionsbezirks Stettin treten von Alt-Ranft, Fürstenberg a/O., Königs-Wusterhausen und Pillgram nach Gross-Mockratz, Warnow und Misdroy Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Braunkohlenbriketts bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 17. Juni 1899. (1717)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Die Tarifkilometer für

a) für die Station Heidingsfeld der badischen Staatsbahn im Nachtrag IV zum Heft 1 der Abtheilung A des Tarifs für den rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Güterverkehr;
b) für die Stationen Eger, Franzensbad und Hof der sächsischen Staatsbahn im Nachtrag VI zum Heft 1 des Tarifs für den rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Güterverkehr;
c) für die Stationen Lichtenfels, Meiningen und Probstzella der preussischen Staatsbahnen im mitteldeutsch-linksrheinischen Gütertarife vom 1. April 1899

gelten auch für die gleichnamigen Stationen der bayerischen Staatsbahn im rheinisch-westfälisch-bayerischen Güterverkehr, soweit im Tarif für den letzteren Entfernungen überhaupt vorgesehen sind.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Tarifkilometer noch bis zum 10. August d. J. in Kraft.

Die Entfernungen für Heidingsfeld etc. im Verkehr mit Bocklemünd, Oekoven, Poulheim, Rommerskirchen und Stommeln gelten ebenfalls für die bayerischen Stationen Heidingsfeld etc.

Köln, den 20. Juni 1899. (1718)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Am 1. Juli l. J. gelangt für den Güterverkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn einerseits und den Stationen der Nebenbahn Mannheim - Weinheim-Heidelberg - Mannheim andererseits ein neuer Tarif zur Ausgabe, wodurch der bisherige Tarif vom 4. Oktober 1890 mit Nachträgen aufgehoben und ersetzt wird.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 17. Juni 1899. (1719)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Sufflenheim der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Tarif für den elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischen Güterverkehr einbezogen.

Ueber die Frachtsätze ertheilen die Dienststellen Auskunft.

München, den 17. Juni 1899. (1720)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juli 1899 gelangt ein neuer Tarif für den direkten Viehverkehr zwischen Stationen der k. b. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der bayer. Linien der Lokalbahnaktiengesellschaft in München andererseits zur Einführung, welcher vom Materialdepot der unterfertigten Generaldirektion um den Preis von 50 ₰ für das Stück bezogen werden kann.

München, den 19. Juni 1899. (1721)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Reichsbahn-Staatsbahn-Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. gelangen im obenbezeichneten Verkehr für Station Landsberg a. W. Brückenvorstadt des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg direkte Tarifsätze in demselben Umfange zur Einführung, wie solche für Station Landsberg a. W. bestehen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 17. Juni 1899. (1722)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-sächsischer Thierverkehr.

Mit dem 1. Juli d. J. gelangt zum Tarif für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag 5 zur Einführung. Durch denselben werden die Stationen Buk des Eisenbahndirektionsbezirks Posen und Brandis der sächsischen Staatsbahnen in diesen Verkehr einbezogen.

Druckabzüge des Nachtrages 5 können von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 15. Juni 1899. (1723)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Stettin (Gruppe III).

Für Steinkohlensendungen etc. in Mengen von mindestens 45 000 kg oder bei Versendung einer Jahresmenge von mindestens 5 000 000 kg etc. nach den Stationen Eggesin, Hoppenwalde, Torgelow und Ueckermünde des Direktionsbezirks Stettin kommen mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. an Stelle der in dem Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr unter Abtheilung II, Seite 42—48 und im Nachtrag IV, Seite 9 und 10 für die genannten Stationen vorgesehenen Frachtsätze die im gleichen Tarif bezw. Nachtrag (Abtheilung II) für Station Jatznick enthaltenen Sätze zur Berechnung.

Breslau, den 19. Juni 1899. (1724)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Betrifft: das Waarenverzeichniss des Holztarifs und des Rohstofftarifs.

Im Gruppen- und Gruppenwechselverkehr der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen sowie im Wechselverkehr der preussisch - hessischen Staatseisenbahnen mit Stationen der oldenburgischen Staatsbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn sind mit sofortiger Gültigkeit:

a) im Waarenverzeichniss des Holztarifs (Ausnahmetarif 1) unter Ziffer 2 die Worte „Holzsägespäne (Holzsägemehl), verpackt", und
b) im Waarenverzeichniss des Rohstofftarifs (Ausnahmetarif 2) unter Ziffer 6 hinter „(Holzsägemehl)" das Wort „unverpackt"

zu streichen.

Verpackte Holzsägespäne (Holzsägemehl) sind am 1. April d. J. aus dem Spezialtarif II in den Spezialtarif III versetzt worden (z. vergl. Nachtrag I zum Theil I des deutschen Eisenbahngütertarifs).

Berlin, den 20. Juni 1899. (1725)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Mergel zum Düngen.

Vom 1. Juli d. J. an werden die diesseitigen Stationen Oker und Vienenburg in den allgemeinen Ausnahmetarif für „Mergel zum Düngen" aufgenommen, und zwar für den Versand nach allen preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnstationen, sowie nach Stationen der bayerischen Staatsbahnen, der mecklenburgischen Bahnen, der

mitteldeutschen, ostdeutschen und westdeutschen Privatbahnen.

Magdeburg, den 14. Juni 1899. (1726)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich für die übrigen betheiligten Bahnen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1899 ab wird die Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn in den oben bezeichneten Ausnahmetarif, Abschnitt III A, für den Binnen- und den direkten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. Juni 1899. (1727)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages I zu den Gemeinsamen Beilagen zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1, 2, 3 und Tarif Theil I und Theil II (für Schmalspurbahnen) gültig vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1899, gelangt zu den Gemeinsamen Beilagen zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1, 2, 3 und Tarif Theil I und Theil II (für Schmalspurbahnen) der Nachtrag I zur Einführung.

Dieser Nachtrag I enthält:

I. Ergänzung des alphabetischen Stationsverzeichnisses der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen;
II. Ergänzung der Bestimmungen über die Einrichtung von Güternebenstellen;
III. Ergänzung der Rollfuhrtarife.

Exemplare des vorgenannten Tarifes sind bei den Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen gebührenfrei zu beziehen.

Wien, am 16. Juni 1899. (1728)

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung eines Nachtrages zum Tarife, Theil II, Heft 1.

Mit 1. August 1899 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. Februar 1899 gültigen Tarife, Theil II, Heft 1 (Kartirungssätze) zur Einführung.

Der Nachtrag enthält Ergänzungen, Aenderungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 60 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, den 19. Juni 1899. (1729)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Abänderung von Schnittfrachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1899 treten die in diesem Blatte u. zw. in Nr. 2 vom 7. Januar 1899 auf Seite 35 unter Pos. (88) und in Nr. 32 vom 26. April 1899 auf Seite 566 unter Pos. (1170) verlautbarten Schnittfrachtsätze für Getreide etc. und Kleie etc. nach den Stationen Laband, Polnisch-Neukirch, Reinschdorf und Pommerensdorf ausser Kraft und werden wie folgt ersetzt:

	a) Getreide etc.	b) Kleie etc.
Laband	44	36
Polnisch-Neukirch	68	47
Pommerensdorf	263	141
Reinschdorf	63	47

Wien, am 16. Juni 1899. (1730)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Essen an der Ruhr, Hannover, Köln und Münster i/W. einerseits und Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Georgsmarienhütten- und der westfälischen Landeseisenbahn andererseits. Theil II, gültig vom 1. April 1899.

Zum 15. August d. J. wird die in den obigen Tarif aufgenommene besondere Bestimmung zu § 14 der Verkehrsordnung, wonach es beim Uebergang aus einem Personenzuge in die niedrige Klasse eines Schnellzuges der Lösung einer Zuschlagskarte nicht bedarf, mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde aufgehoben.

Münster i/W., den 14. Juni 1899. (1731)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Verdingung.

Die Herstellung des Oberbaues auf der Strecke Oberrottenbach-Köditz-Königsee und Köditz-Katzhütte soll in einem oder zwei Loosen vergeben werden.

Loos I: Oberrottenbach-Köditz-Königsee enthält ca. 6,7 km Gleis und 6 500 cbm Bettungsmaterial,
Loos II: Köditz-Katzhütte enthält ca. 22,2 km Gleis und 18 000 cbm Bettungsmaterial.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 20. d. Mts. ab im Büreau der Bauabtheilung zu Unterköditz aus. Die Bedingungen können gegen postfreie Einsendung von 3 ℳ (nicht in Briefmarken) ebendaher bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Oberbau Oberrottenbach-Katzhütte"
bis zum Eröffnungstermin am 12. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, an die genannte Bauabtheilung einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, im Juni 1899. (1732)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die Zimmerarbeiten (110 cbm Hölzer), die Klempner-, Eisen- und Anstreicherarbeiten zur Herstellung der Bahnsteigüberdachungen auf Bahnhof Leinefelde sollen einschliesslich Materiallieferung verdungen werden, wozu Termin auf Sonnabend, den 1. Juli d. J., Vorm. 11 Uhr, anberaumt ist. Angebote sind bis dahin, mit entsprechender Aufschrift versehen, an unterzeichnete Behörde einzureichen, bei welcher Bedingungen und Zeichnungen einzusehen, bezw. gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ für erstgenannte, und 60 ₰ für die übrigen Arbeiten zu beziehen sind.

Nordhausen, den 19. Juni 1899. (1733)
Betriebsinspektion 1.

Für Bahnhof Ruhrort soll die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,07 m Nutzlänge öffentlich vergeben werden.

Die Ausführung hat nach Maassgabe der allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingungen sowie der für die preussischen Staatsbahnen gültigen Musterzeichnungen zu erfolgen. Die Verdingungsunterlagen können bei der unterzeichneten Inspektion eingesehen oder von dort käuflich bezogen werden und zwar zum Preise von 4 ℳ einschliesslich der Zusammenstellung der Gewichte, der Hauptabmessungen und aller Zeichnungen oder zum Preise von 1 ℳ ohne Zeichnungen.

Angebote sind portofrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung einer Drehscheibe für Bahnhof Ruhrort" unter Benutzung der diesseits kostenfrei zur Verfügung gestellten Angebotbogen bis spätestens zu dem auf Dienstag, den 11. Juli d. J., Vorm. 10 Uhr, in Zimmer 13 der unterfertigten Inspektion festgesetzten Eröffnungstermin hierher einzureichen.

Für den Zuschlag wird eine Frist von 14 Tagen vorbehalten.

Duisburg, den 20. Juni 1899. (1734)
Königl. Eisenbahnmaschineninspektion 1, Duisburg.

Verdingung.

Die Lieferung und Aufstellung von ca. 150 cbm kiefernen oder eichenen Brückenschwellen und ca. 2 200 qm kiefernen Bohlen für die eisernen Ueberbauten der Neubaustrecke Oberrottenbach-Katzhütte soll vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen liegen vom 23 Juni ab im Büreau der Bauabtheilung zu Unterköditz aus und können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 3 ℳ (nicht in Briefmarken) ebendaher bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am 6. Juli, Vormittags 11 Uhr, an die genannte Bauabtheilung einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 16. Juni 1899. (1735)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 37 ausgemusterten Eisenbahnwagen.

Am Mittwoch, den 12. Juli 1899, Vormittags 11 Uhr, in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst, W. Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 416 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 16. Juni 1899. (1736)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 48. 28. Juni 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.

Die französischen Eisenbahnen.

Auch im vergangenen Winter haben in den Etatsberathungen der französischen Abgeordnetenkammer die Eisenbahnen eine gewisse Rolle gespielt. Wiederum sind Vergleiche zwischen den deutschen und den französischen Eisenbahnen angestellt, die sich diesmal hauptsächlich auf die Ausstattung der beiden Netze mit Betriebsmaterial erstreckten. Alle Redner, einschliesslich des Ministers, sind darin einverstanden, dass die deutschen den französischen Bahnen an Zahl der Lokomotiven, der Personen- und der Güterwagen sowohl absolut als im Verhältniss der Ausdehnung der Netze überlegen seien. Die wirthschaftlichen und die militärischen Bedenken dieser „infériorité" Frankreichs werden von dem Einen mit mehr, von dem Andern mit weniger Nachdruck hervorgehoben. Die Verhandlungen haben in der französischen Presse noch lange nachgetönt, sie sind auch bei uns nicht unbeachtet geblieben. Sie scheinen mir immerhin von solcher Bedeutung, dass, nachdem ich im vorigen Jahre in diesem Blatt einige Bemerkungen zur französischen Eisenbahnpolitik veröffentlicht habe*), sich auch eine zusammenhängende Darstellung der diesjährigen Vorgänge verlohnen möchte.

I.

Die Einnahmen der französischen Bahnen sind auch im Jahre 1898 wieder gestiegen, an Zins- und Dividendenzuschüssen hat der Staat den in Frankreich selbst belegenen Bahnen nicht mehr ganz 21 000 000 Frcs. zu zahlen brauchen, während er im Jahre 1893 noch fast 100 000 000 Frcs. zu zahlen hatte. Von den sechs grossen Gesellschaften hatte der Staat nur noch an drei, an die Ostbahn, die Westbahn und die Südbahn derartige Zahlungen im Gesammtbetrage von 14 400 000 Frcs. zu leisten. Die reiche Nordbahn, die eigentliche Domäne der Rothschilds, steht seit Jahrzehnten auf eigenen Füssen. Mit der Mittelmeerbahn hat, wie ich das im vorigen Jahre (Nr. 61, S. 930 d. Ztg.) mittheilen konnte, der Staat 1897 einen Vertrag abgeschlossen, in dem die Forderungen des Staates aus Garantiezuschüssen mit den Forderungen der Bahn an Bauvorschüssen ausgeglichen und die beiderseitigen Konten abgeschlossen sind. Die Gesellschaft hat demgemäss im Jahre 1898 ihre Dividende von 55 Frcs. auf 57 Frcs. für die Aktie (von 500 Frcs.) erhöhen können und dem Staate den — zunächst bescheidenen — Betrag von 150 000 Francs als Gewinnantheil ausgezahlt. Die Orléansbahn hat von ihrer Garantieschuld 4 000 000 Frcs. zurückgezahlt.

Dieses erfreuliche Ergebniss verdanken die französischen Bahnen (d. h. alle französischen Bahnen einschliesslich der sog. réseaux secondaires) der Steigerung ihrer Einnahmen um 49 200 000 Frcs., während die Steigerung von 1896 auf 1897 nur 39 200 000 Frcs. und von 1895 auf 1896 nur 32 700 000 Frcs. betrug. Allerdings sind im Jahre 1898 auch die Ausgaben erheblich, um 28 900 000 Frcs. gewachsen, also der Reinertrag nur um 20 300 000 Francs, gegen 30 200 000 Frcs. und 31 200 000 Frcs. in den Vorjahren. Die Ursache dieser Einnahmevermehrung ist der auch in Frankreich mehr und mehr zu Tage tretende allgemeine grossartige Aufschwung des gesammten Verkehres, des Personen- und des Güterverkehres. Dieser Aufschwung ist aber nicht so gewaltig gewesen, wie in Deutschland und England. Es scheint mir ungemein beachtenswerth, dass der Franzose Colson das aus-

*) Zeitung des Vereins 1898, Nr. 60, 61 (6. und 10. August). Für die nachfolgende Darstellung sind u. a. benutzt: Stenographischer Bericht über die Sitzung des französischen Abgeordnetenhauses vom 7. Februar 1899. Ch. Gomel im Economiste français vom 25. Februar 1899, S. 235 ff. (Le matériel roulant des chemins de fer français). — C. Colson, Les chemins de fer d'intérêt général en 1898, Revue politique et parlementaire vom 10. Mai 1899, S. 386 ff.

drücklich bemerkt. Die Einnahmen der englischen Eisenbahnen sind im Jahre 1898 um 92 000 000 Frcs., die der deutschen um 112 000 000 Frcs. gegenüber dem Vorjahre gestiegen. In einer Tabelle werden die Hauptzahlen der Betriebsergebnisse der drei Länder gegenübergestellt, aus der ich wenigstens die Spalten hier abdrucke, die die prozentualen Ergebnisse enthalten, die übrigen möge man bei Colson (a. a. O. S. 390, 397) nachlesen.

Jährliche durchschnittliche Vermehrung in Prozenten

	in Frankreich	in England	in Deutschland
	1895–1898	1894—1897	1894/95—1897/98
Länge der Eisenbahnen	0,9	0,8	2,1
Einnahmen:			
aus dem Personenverkehr	2,6	3,2	6
„ „ Eilgutverkehr	4,3	4,8	8,5
„ „ Frachtgutverkehr	3	3,3	5,1
Gesammteinnahmen	3,1	3,5	5,8
Betriebsausgaben	1,9	3,7	3,3
Reineinnahmen	4,3	3,1	8,9
Kilometrische Gesammteinnahmen	1,9	2,7	4,7

Diese Tabelle ist recht lehrreich und sie kann uns Deutsche mit einem gewissen Stolz erfüllen. Die deutschen Eisenbahnen haben sich in jeder Beziehung schöner, ja glänzender entwickelt, als die der beiden anderen Länder. Woran liegt dies? fragt der französische Gewährsmann. Das Eisenbahnsystem allein kann nicht wohl der Grund sein; denn dieses ist in England ein anderes, als in Deutschland. In England das reine Privatbahnsystem, in Deutschland das Staatsbahnsystem. Colson findet die Ursache darin, dass der ganze wirthschaftliche Aufschwung in Frankreich nicht so gewaltig war, wie in den beiden anderen Ländern, und zwar hauptsächlich wohl deswegen, weil Frankreich mit Abgaben aller Art übermässig stark belastet sei. Das Gewicht dieser Abgaben drücke den Verkehr geradezu nieder. Colson untersucht dann weiter, ob vielleicht auch die Höhe der Eisenbahntarife mit der Erscheinung zusammenhänge. Die englischen Tarife seien im allgemeinen höher, als die französischen und deutschen. Genauere Zahlen darüber gibt es bekanntlich nicht. Die englische Statistik lässt uns da im Stich. In Deutschland haben 1897/98 die durchschnittlichen kilometrischen Einnahmen betragen: im Personenverkehr 3,51 Cts., im Güterverkehr 4,63 Cts., gegenüber 3,74 Cts. und 4,98 Cts. in Frankreich im Jahre 1898; d. h. die deutschen Durchschnittseinnahmen betrugen im Personenverkehr 6 %, im Güterverkehr 7 % weniger als in Frankreich. Mit Recht warnt Colson davor, aus diesen Durchschnittszahlen allein Schlüsse zur Beurtheilung der Tarifpolitik der beiden Länder zu ziehen und hebt einige der Punkte (die IV. Wagenklasse im Personenverkehr, die starken Rübentransporte, vor allem aber die Massentransporte von Erzen und Brennstoffen aller Art in Deutschland) hervor, durch die die Verschiedenheit der Tarife beider Länder bedingt wird. Wenn er dabei bemerkt, „die deutschen Tarife nöthigten die Verfrachter von Stückgut in den meisten Fällen die Hilfe der Sammelspediteure in Anspruch zu nehmen und die Verfrachter müssten infolge dessen höhere Gebühren zahlen, was bei einer genauen Vergleichung auch nicht übersehen werden dürfe,“ so scheint mir Colson doch die Bedeutung des Sammelverkehres zu überschätzen und zu übersehen, dass wenigstens die grossen Versender für Sammelladungen in der Regel geringere Preise zahlen, als für Stückgut.

Es ist nun, wie gesagt, eine sehr erfreuliche Erscheinung, dass auch hier wieder ein so bedeutender französischer Fachmann unbefangen und objektiv der deutschen Eisenbahnpolitik ein so gutes Zeugniss stellt. Er hält sie keineswegs seinen Landsleuten als mustergültig vor, aber er zeigt ihnen doch, dass auch unter der Herrschaft des Staatsbahnsystems schöne Erfolge erzielt werden können. Welcher Gegensatz zu gewissen deutschen Eisenbahnpolitikern, die jede aus dem Zusammenhang gerissene Notiz über einen Vorgang im französischen Eisenbahnleben mit Vergnügen dazu benutzen, ihren eigenen Eisenbahnen etwas am Zeuge zu flicken.

II.

Unter den vorerwähnten Zahlen über die Betriebsergebnisse der französischen Eisenbahnen muss eine besonders auffallen. Die Betriebsausgaben sind im Jahre 1898 um 28 900 000 Francs gestiegen, während sie in 1897 nur um 9 000 000 Frcs., in 1896 nur um 1 500 000 Frcs. sich vermehrt haben. Unwillkürlich wird man aus diesen Zahlen schliessen, dass die französischen Bahnen in den Jahren 1896 und 1897 in den Ausgaben zu sparsam gewesen sind, dass sie 1898 begonnen haben, das nachzuholen, was in den Vorjahren versäumt war. Und damit komme ich zu den Erörterungen über das Betriebsmaterial der französischen Bahnen, die Vergleiche, die in dieser Beziehung wiederum mit den deutschen Bahnen gezogen sind.

Hierüber vornehmlich wurde in der Sitzung der Deputirtenkammer vom 7. Februar d. J. verhandelt. Die Anzahl der Lokomotiven, Personen- und Güterwagen in Deutschland im Jahre 1896/97, in Frankreich im Jahre 1896 betrug:

	Frankreich	Deutschland
Lokomotiven Stück	10 565	16 350
auf 10 km	2,62	3,52
Personenwagen Stück	26 841	32 391
auf 10 km	6,59	7,05
Güterwagen Stück	277 769	346 392
auf 10 km	68,2	75,5

Diese Zahlen, die, wie es scheint, den Verhandlungen zu Grunde lagen, haben in Frankreich patriotische Beklemmungen erregt. Nachdem schon der Abg. Argeliès hervorgehoben, dass trotz der Besserung der Einnahmen die Eisenbahnen den Staat immer noch stark belasten und dass die Reineinnahmen zum Theil auf Verminderung der Ausgaben beruhen, die durch Entlassung von Arbeitern, Erhöhung der Arbeitszeit, Beschränkung der Beurläubungen herbeigeführt seien, tadelt der Abg. Vicomte de Monfort vornehmlich die Lässigkeit in der Vermehrung des Betriebsmaterials. Der Wagenpark der grossen Gesellschaften genüge nicht mehr den Bedürfnissen des Verkehres. Wenn man mehr Wagen beschaffe, so belaste man allerdings das Budget, das ohnedies stark belastet sei. „Aber die Ersparnisse, von denen ich spreche, sind verabscheuungswürdig, weil sie die Zukunft in Frage stellen, weil sie nur eine Augentäuschung sind, ein Fallstrick, den man der Wohlfahrt des Landes legt, und eine öffentliche Gefahr. Diese Ersparnisse sind eine Gefahr für die wirthschaftliche Entwickelung unseres Vaterlandes und eine Gefahr für unsere Sicherheit.“ Nachdem der Redner dann die wirthschaftlichen Gefahren, die Häufung der Unfälle, den fortdauernden Wagenmangel geschildert hat, kommt er auf die militärische Seite der Frage zu sprechen. Man müsse, sagt er, auch an den nächsten Krieg denken, der plötzlich kommen werde, wie der Dieb in der Nacht. Man müsse denken an die erste Schlacht, die Schlacht der ersten Stunden, die die Armee von 250 000 Eisenbahnarbeitern schlagen und die der Schlacht der 3 000 000 Streiter an der Grenze vorausgehen werde. Von dieser ersten Schlacht werde der Ausgang der übrigen Schlachten abhängen. Die grossen Gesellschaften hätten ihr altes Material nicht genügend ergänzt, sie seien säumig in Neubeschaffungen. Wenn Frankreich einmal plötzlich einem Kriege gegenüberstände, so würde sich das bitter rächen.

Beim Ausbruch eines Krieges komme es hauptsächlich auf die Schnelligkeit der ersten Bewegungen an. Alle kriegerischen Nationen seien eifrig bemüht, durch einen unvermutheten Angriff die Mobilmachung des Gegners zu stören. „Nach dieser Richtung hin haben unsere östlichen Nachbarn besondere Anstrengungen gemacht. Sie haben in ihrer Armee der ersten

Linie ein Werkzeug geschaffen, das zu einem zerschmetternden Angriff sich eignet und das allem überlegen ist, was jemals früher da war.“ Frankreich sei ebenso bereit zur Abwehr, wie Deutschland zum Angriff. In Zukunft werde es sich nicht mehr um Tage, sondern nur noch um Stunden handeln. Ganz unzweifelhaft sei Frankreich infolge des Mangels an Eisenbahnbetriebsmaterial gewissen Nachbarn nicht gewachsen, wenn es sich um eine unerwartete und schleunige Mobilmachung handle. Und dieser Missstand müsse um jeden Preis beseitigt werden. Während früher Deutschland und Frankreich in der Ausrüstung der Bahnen mit Betriebsmaterial gleichen Schritt gehalten, habe Deutschland in den letzten Jahren einen bedeutenden Vorsprung gewonnen, der unbedingt von Frankreich eingeholt werden müsse.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Krantz, stimmt dem Abgeordneten ganz unumwunden darin bei, dass das Betriebsmaterial der französischen Eisenbahnen nicht mehr genüge, was den Abg. Camille Pelletan zu dem Zwischenruf veranlasst: „Es ist wirklich nicht übel, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten eine solche Erklärung von der Tribüne aus abgibt.“ Dass der Mangel an Betriebsmaterial die militärische Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen beeinträchtige, gibt der Minister allerdings nicht zu. Der Kriegsminister sorge schon dafür, dass in dieser Richtung nichts versäumt werde. Er selbst habe auch die nöthigen Machtbefugnisse, um die Gesellschaften zu einer den wirthschaftlichen Bedürfnissen genügenden Ausrüstung ihres Betriebsmittelparkes nöthigenfalls zu zwingen. Zur Beruhigung der Abgeordneten theilt der Minister mit, dass bis Ende 1899 an neuem Betriebsmaterial 508 Lokomotiven, 3 168 Personen- und Gepäckwagen und 10 040 Güterwagen geliefert werden würden.

Auch der Berichterstatter, Camille Pelletan, gibt zu, dass die Gesellschaften in den letzten Jahren zu wenig Betriebsmittel beschafft hätten. Die Ostbahn z. B. habe heute 6 Lokomotiven weniger als vor 9 Jahren. Die deutschen Eisenbahnen hätten in dem letzten Jahrzehnt ihre Lokomotiven um 3 500, die französischen nur um 600 Stück vermehrt. Die Deutschen hätten 16 000, die Franzosen nur 10 000 Lokomotiven, um die Soldatenzüge im Kriegsfalle zu fahren; Frankreich hätte 80 000 Wagen weniger als Deutschland. Im Verhältniss zur Entwickelung des Verkehres hätten die Franzosen heute weniger Betriebsmittel als vor 10 Jahren, viel weniger als vor 20 Jahren. Vor 10 Jahren hätte Frankreich auf 100 km Eisenbahnen 30, Deutschland 33 Lokomotiven gehabt, heute stellten sich diese Zahlen auf 27 für Frankreich und 35 für Deutschland. Auch in Beziehung auf den Umfang und den Ausbau des Eisenbahnnetzes sei Frankreich seinem Nachbar nicht entfernt gewachsen.

III.

Bevor ich auf die an die Kammerverhandlungen sich anschliessenden Erörterungen der Fachpresse übergehe, will ich hier die neuesten Zahlen über die Veränderung in dem Bestand der Betriebsmittel beider Länder im Verlauf des letzten Jahrzehntes mittheilen, die zum Theil bei den Kammerverhandlungen und den späteren Erörterungen noch nicht bekannt waren, da die Statistik für Frankreich von 1897 und für Deutschland von 1897/98 noch nicht veröffentlicht war. Vergleicht man die Jahre 1887 (in Frankreich) und 1887/88 (in Deutschland) mit 1897 und 1897/98, so ergibt sich folgendes:

Es stellte sich auf den Eisenbahnen Deutschlands die Anzahl der

	1887/88	1897/98	Unterschied von 1887/88 und 1897/98
Lokomotiven . . .	12 811	16 884	+ 4 073
Personenwagen . . .	23 703	33 664	+ 9 961
Güterwagen	254 385	361 506	+ 107 121

Dagegen auf den Eisenbahnen Frankreichs:

	1887	1897	Unterschied von 1887 und 1897
Lokomotiven	9 729	10 611	+ 872
Personenwagen . . .	22 589	27 179	+ 4 590
Güterwagen	249 258	279 534	+ 30 276

Dass in dem letzten Jahrzehnt die Anzahl der Betriebsmittel in Deutschland in weit höherem Maasse vermehrt ist, als in Frankreich, darüber kann nach diesen Zahlen kein Schatten eines Zweifels obwalten. Dagegen würde es gewiss nicht richtig sein, wenn man aus diesen blossen Zahlen schlankweg auch folgerte, dass die deutschen Eisenbahnen den französischen wirthschaftlich überlegen seien.

Die militärischen Betrachtungen möchte ich, dem Beispiele der französischen Presse folgend, hier bei Seite lassen. Die Betriebsmittel sind vorhanden zur Bedienung des Verkehres; wenn der Verkehr schwächer ist in Frankreich, als in Deutschland, so brauchen die französischen Bahnen weniger Betriebsmaterial, es wäre ein wirthschaftlich ganz verkehrter Ehrgeiz, wenn die französischen Bahnen sich lediglich aus dem Grunde mit mehr Betriebsmaterial, als sie brauchen, versehen wollten, weil Deutschland mehr hat. Andererseits ist es gewiss richtig, dass bei Beurtheilung der Zahlen aus den beiden Jahren auch zu erwägen ist, dass die Leistungen der Betriebsmittel, die Zugkraft der Lokomotiven, das Fassungsvermögen der Personen- und der Güterwagen im Jahre 1897 bedeutend höhere waren, als zehn Jahre vorher. Die Technik in diesem Jahrzehnt hat riesige Fortschritte gemacht. Das trifft aber für beide Länder zu. Es wurde sogar in der Kammerverhandlung einmal behauptet, dass auch in dieser Beziehung Deutschland schneller fortgeschritten sei, als Frankreich, dass die Tragfähigkeit der deutschen Wagen, die Leistungen der einzelnen Lokomotiven in Deutschland verhältnissmässig mehr gestiegen seien, als in Frankreich. Beweiskräftige Schlüsse für die Beurtheilung der Verkehrsverhältnisse beider Länder liessen sich nur ziehen, wenn auch die Beschaffenheit der Betriebsmittel bekannt wäre, und darüber enthalten die Statistiken beider Länder keine vergleichsfähigen Angaben. Auch der in dem „Journal des transports“ und der „Revue générale des chemins de fer“ unternommene Versuch, aus dem Vergleich der Anzahl der Betriebsmittel mit den zurückgelegten Personen- und Gütertonnenkilometern den Beweis zu führen, dass die französischen Bahnen im Verhältniss zu dem Verkehr neuerdings besser mit Betriebsmitteln versorgt wären, als die deutschen, während früher das Umgekehrte der Fall war, scheint mir missglückt, eben weil die Betriebsmittel heute ganz andere sind, als vor 10 und 15 Jahren (vergl. Glaser's Annalen vom 15. Juni 1899, S. 244/45).

Wir Deutsche haben im übrigen keinen Anlass uns über diese Betrachtungen der Franzosen aufzuregen. Die Sparsamkeitspolitik der französischen Privatbahnen scheint in der That schon jetzt nicht unbedenkliche Folgen für das wirthschaftliche Gedeihen des Landes zu zeitigen und die Kammerverhandlungen und die sich daran anschliessenden Erörterungen zeigen, dass jetzt viele Leute wieder über die grossen Gesellschaften in Frankreich weniger erbaut sind, als in den letzten Jahren. Bezeichnend ist in dieser Beziehung besonders die am 7. Februar 1899 gehaltene Rede des Abg. Dejeante. Nachdem dieser zunächst daran erinnert hat, dass die französischen Bahnen bis jetzt den Steuerzahlern 4 135 Millionen Francs gekostet haben, äussert er sich mit folgenden allerdings recht scharfen Worten über die Gesellschaften: „Sie haben das Recht über Leben und Tod für das Publikum und ihre Bediensteten. Sie haben das Recht, das öffentliche und das Privateigenthum in Brand zu stecken ohne andere Verantwortlichkeit, als eine durch Geld zu sühnende. Sie haben ein Anrecht auf sozialen Reichthum und sie verfügen über alle öffentlichen Gewalten, endlich sie können, ohne beunruhigt zu werden, die

Gesetze und Verordnungen übertreten und ihre Verpflichtungen gegenüber dem Publikum und selbst gegenüber ihrem eigenen Personal vernachlässigen. Dem gegenüber muss man sich fragen, ob es nicht endlich an der Zeit ist, von diesen Gesellschaften Bürgschaften für das Publikum und ihr Personal zu verlangen. Ich weiss recht gut, dass man sich da an eine gewaltige Macht stösst, deren Ueberlegenheit über den Staat seit langer Zeit anerkannt ist. Aber gerade, weil diese Macht so gross ist gegenüber der Regierung und der Presse, weil sie gegenüber den skandalösen Vorgängen, auf die ich sogleich zu sprechen komme, sich in Stillschweigen hüllt, ist unbedingt erforderlich, dass die Tribüne der Abgeordnetenkammer wiederhallt von den lauten Erklärungen des Publikums und des Personals, der Opfer der grossen Eisenbahngesellschaften.“ A. v. d. L.

Zur Entwickelungsgeschichte der Stückgutbeförderung.

(Schluss aus Nr. 47.)

Auf den Modus der Stückgüterbeförderung übten die im früheren erörterten Maassnahmen zunächst keinen wesentlichen Einfluss aus. Die mehr oder minder zweckmässige Anordnung der Verladevorschriften, der Einrichtungen an den Güterschuppen und Ladeanlagen, der Ausgestaltung der Fahrpläne, der Erziehung eines tüchtigen Personals und die hiervon abhängige mehr oder minder schnelle Beförderung beruhte auf dem Verwaltungsgeschick der leitenden Stelle. Der frühere Wettkampf zwischen Fuhrmann und Bahn hatte sich, soweit nicht Verbandsinteressen vorlagen, auf den Verkehr der Bahnen untereinander übertragen; ein unausgesetzter Wechsel des Zu- und Abflusses der Güter fand statt, je nachdem die eine oder andere Bahn den Strom der Güter über ihre Linien zu leiten verstand; bald war auf derselben Strecke, wo vordem Ebbe gewesen war, eine kaum zu bewältigende Hochfluth und umgekehrt. Da war eine fortwährende Regulirung von nöthen. Das persönliche Eingreifen von der leitenden Stelle aus, die unausgesetzte Ueberwachung der Güterbewegung durch sachkundige Kontroleure, die Anordnung zweckmässiger Einrichtungen an Ort und Stelle, die Beseitigung aller einer raschen Abwickelung des Transportgeschäftes hinderlichen Manipulationen liessen jedwede geschriebene Instruktion als überflüssig erscheinen. Persönliche Anordnungen, die Ueberlieferung von Mund zu Mund, waren die Richtschnur für die unteren Organe. Die oberste Regel war jedenfalls schon damals die Bildung möglichst vieler geschlossener Stückgutladungen von Station zu Station oder doch für gewisse Umschlagsplätze. Man wartete oft Tage lang, um nach weiter gelegenen Stationen eine Ladung anzusammeln, hatte dann aber den Vortheil, dass diese Ladung unaufgehalten grosse Strecken durchlaufen konnte. Einzelne Bahnen hatten Sammel- und Umladehallen erbaut, auf denen ein Austausch der Güter aus den und für die verschiedenen Richtungen stattfand, um nach Maassgabe des augenblicklichen Zuflusses die Abfertigung geschlossener Ladungen zu ermöglichen. Andere richteten Centralgüterschuppen ein, in denen das gesammte Stückgut von den strahlenförmig einmündenden Strecken angesammelt wurde, um dann von neuem wieder nach den verschiedenen Richtungen abgelassen zu werden. Auf den Zufuhrstrecken war hierbei die Regel der Einlade- oder Ausladezug mit Packmeister, Bremsern und Schuppenpersonal. Als Zu- und Abfuhrvehikel zwischen Güterboden und Zug dienten kleine offene Wagen ohne Seiten- und Kopfbords mit einer auf vier Trägern ruhenden Decke, sogenannte Stationswagen, auf denen man die zuzuladenden und nachher die Ausladegüter vorläufig unterzubringen pflegte. — Ein anderer Modus wiederum war die Abfertigung von Stückgutwagen von Station zu Station. Eine Station, z. B. Giessen, lud einen Stückgutwagen für Deutz an; der Ausnutzung halber musste Gut für die Nachbarstationen Wetzlar und Dillenburg beigeladen werden. Der Wagen kam zunächst in Wetzlar an den Schuppen, Wetzlar lud das für dort bestimmte Gut aus, lud Gut sowohl für Dillenburg als für Deutz bei und sandte den Wagen dann weiter nach Dillenburg. Hatte Wetzlar aber genügende Güterwagen für Deutz, so wurde dort das Dillenburger Gut ausgeladen und der Wagen direkt auf Deutz abgerichtet; das ausgeladene Dillenburger Gut musste dann bis zur nächsten Gelegenheit liegen bleiben. Die nach den Umständen am zweckmässigsten erscheinende Art und Weise der Behandlung war vollständig in das pflichtmässige Ermessen des Ladebeamten gestellt, der abwog, welcher Weg einzuschlagen sei. Jedenfalls wurde bei diesem Verfahren die Schnelligkeit der Beförderung zu Gunsten einer ausgiebigen Wagenausnutzung wesentlich beeinträchtigt. Auch wurden die Kräfte des lokalen Personals durch fortwährende Bewegung grosser Lasten übermässig in Anspruch genommen.

Die Ereignisse auf politischem Gebiet führten inzwischen zur Einführung des ersten staatlichen Betriebsreglements — Betriebsreglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde vom 10. Juli 1870 —, welches am 22. Dezember 1871 als Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands auf das Reich übernommen wurde. Dieses Reglement gründete sich im wesentlichen auf diejenigen Bestimmungen, welche für die dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Bahnen für den Verkehr von Bahn zu Bahn auf Grund des Handelsgesetzbuches in dem oben erwähnten Vereinsreglement von 1862, endgültig angenommen 1865, vereinbart waren und zur Zeit in Geltung standen. Es konnte aber im Hinblick auf die erst allmählich durchführbaren Bestimmungen der Reichsverfassung bezüglich des Eisenbahnwesens nur als ein Provisorium angesehen werden.

Die Folgen des Milliardensegens, der wirthschaftliche Aufschwung in Deutschland in der sogenannten Gründerzeit, gaben den ersten Anstoss und drängten zu einer Aenderung. Namentlich das Kapitel von den Lieferfristen, die nach den bisherigen Bestimmungen schwer zu berechnen waren, bildete eine Quelle ständiger Beschwerden seitens des Publikums. Die vorhandenen Einrichtungen erwiesen sich vielfach als nicht genügend; der Stückgutverkehr war, besonders in den Industriegebieten, kaum zu bewältigen. Es kam vor, dass Stückgüter mangels Raumes in den Güterschuppen im Freien unter gewöhnlichen Wagendecken gelagert werden mussten; eine Verstopfung löste die andere ab und ihre Beseitigung war eine stete Sorge der bedrängten Verwaltungen. So sah man sich genöthigt, allenthalben den Hebel anzusetzen zu thatkräftiger Abhilfe.

Verbesserung der Fahrpläne, Erweiterung der Güterschuppen, der Umladeanlagen, Einrichtung von Nachtdienst, von direkten Abfertigungen, Vereinfachung der Uebergabe mit Nachbarbahnen waren das nächste Erreichbare. Vielfach sah man auf die Einrichtungen der Postverwaltung hin, machte, freilich vergeblich, Versuche, das Abfertigungsgeschäft auf den Zug zu verlegen, junge intelligente Leute als Kontroleure des Aus- und Einladedienstes am Zuge einzustellen u. dgl. Für bestimmte Strecken wurde die bewährte Einrichtung der Verbandspackmeister weiter ausgebildet.

Da erschien das neue Betriebsreglement vom 1. Juli 1874 mit wesentlich verschärften Bestimmungen bezüglich der Beförderungsfristen. Feste, leicht zu berechnende Lieferfristen, Fortfall der Zuschlagsfristen für Uebernachten, Umexpedition Kurswechsel, Flussüberschreitungen, das Erforderniss der Ge-

nehmigung von Zuschlagsfristen bei Messen, Märkten, bei Benutzung von Umgehungs- und Verbindungsbahnen kennzeichnen es als dem Handelsstande besonders günstig. Der betreffende § 57 setzt folgendes fest:

„Jede Bahnverwaltung publizirt durch die Tarife für den Verkehr innerhalb ihres Bahngebietes Lieferungszeiten, welche sich aus Transport- und Expeditionsfristen zusammensetzen und die nachfolgenden Maximalansätze nicht überschreiten dürfen:

a) für Eilgüter:
 1. Expeditionsfrist 1 Tag,
 2. Transportfrist für je auch nur angefangene 225 km 1 Tag,

b) für Frachtgüter:
 1. Expeditionsfrist 2 Tage,
 2. Transportfrist für je auch nur angefangene 225 km 2 Tage.

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer andern anschliessenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Den Eisenbahnverwaltungen wird vorbehalten, für Messen und andere aussergewöhnliche Verkehrsverhältnisse mit oder vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagfristen festzusetzen und zu publiziren.“

Dann heisst es weiter:

„Wenn das Gut einen nicht überbrückten Flussübergang oder eine bei einem grösseren Orte zwischen mehreren daselbst mündenden Bahnen bestehende Verbindungsbahn zu passiren hat, so können für solchen Transport angemessene Zuschlagfristen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde publizirt werden.“

Um eine Uebersicht über die bestehenden Lieferfristverlängerungen zu gewinnen, veröffentlichte der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen alljährlich ein Verzeichniss dieser Ausnahmefälle zugleich mit der Bekanntgabe kürzerer als der reglementsmässigen Lieferfristen, soweit solche zugestanden waren. Verkürzte Lieferfristen bestanden z. B. seit 1879 für Frachtgut zwischen Breslau und Bromberg (4 Tage), zwischen Leipzig und Breslau (4 Tage). Die Tendenz der Lieferfristverkürzung ging namentlich von Preussen aus, dessen Verhältnisse im nachfolgenden vorwiegend in Frage kommen. Die preussische Staatsbahnverwaltung hatte inzwischen die als Vorstoss vom östlichen Staatsbahnnetz her anzusehenden Bahnen Halle-Sorau-Guben und Halle-Cassel in Betrieb genommen, während nach Westen hin die leicht erreichbare westfälische Eisenbahn, nach Süden die Main-Weserbahn die Fortsetzung bildeten, und suchte mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln nicht nur den Verkehr auf den eigenen Linien zu verbessern, sondern auch in gleichem Sinne auf die in ihrem Interessengebiet liegenden Verbände einzuwirken. Ein Erlass des Ministers für Handel an die Direktion der Main-Weserbahn in Cassel vom Jahre 1878 sagt ausdrücklich, dass die Einheitlichkeit und Leistungsfähigkeit der Staatseisenbahnverwaltung auch in der Art und Weise der Stückgutbeförderung zur Geltung zu bringen und diese von denjenigen Erschwernissen zu befreien sei, welche als Folgen der Zersplitterung des Eigenthums und des Betriebes, sowie der Verschiedenartigkeit der Interessen der einzelnen Bahnen anzusehen seien. Es werden dann die Mittel angegeben, welche zur Erreichung dieses Zieles geeignet sind:

1. möglichste Ausdehnung des durchgehenden Güterdienstes, ohne Rücksicht auf die Grenzen der einzelnen Verwaltungsbezirke, namentlich Vereinbarung beschleunigter durchgehender Güterzüge zwischen den wichtigeren Handelsplätzen, der direkten Kartirung thunlichst auch da, wo direkte Tarife nicht bestehen, und möglichste Beschränkung des Wechsels des Packmeisterpersonals;
2. möglichste Vereinfachung und Abkürzung der Uebergabeformalitäten auf den Uebergangsstationen;
3. Sorge für zweckmässige Verladung der für eine und dieselbe Station oder für eine Reihe benachbarter Stationen bestimmten Güter in besondere bis zur Bestimmungsstation oder doch möglichst weit in dem gemeinschaftlichen Rayon durchzuführende Sammelwagen oder Rayonwagen, ohne Rücksicht auf die Grenzen der einzelnen Bahnbezirke;
4. zweckmässige Einrichtung von Umladestationen an hierzu besonders geeigneten Punkten für solche Güter, welche in die Sammel- oder Rayonwagen nicht Aufnahme finden können.

Ferner werden Maassnahmen angeregt, welche dem Publikum die Aufgabe sowohl als die Abnahme der Stückgüter thunlichst erleichtern sollen: vermehrte Zulassung von Güterbahnhöfen in grossen Städten für den Stückgutverkehr, Einrichtung von Haltestellen zur Annahme und Ausgabe, Vermehrung der Güterbestättereien usw.

Der Uebergang weiterer grosser Bahngebiete aus verschiedenen Interessengruppen in den Staatsbahnbesitz — 1880/81 wurden erworben: Berlin-Stettin, Magdeburg-Halberstadt, Hannover-Altenbeken, Köln-Minden, die rheinische Bahn, Berlin-Potsdam-Magdeburg, die Homburger und der nichtpreussische Theil der Main-Weserbahn — brach eine Bresche in das bisherige labyrinthartige Tarifsystem — man denke: 1879 hatte man in Preussen noch 50 Lokalgütertarife und 147 direkte Verbandstarife, an denen preussische Verwaltungen betheiligt waren — und begünstigte das Bestreben nach noch grösserer Verkürzung der Lieferfristen. Zunächst wurden für den Lokal- und den gegenseitigen Verkehr der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der preussischen Staatseisenbahnen sowie der unter Staatsverwaltung stehenden preussischen Privateisenbahnen und der grossherzoglich oldenburgischen Eisenbahnen über solche Routen, an welchen andere Bahnen nicht betheiligt waren, sowie im rheinisch-westfälisch- und Hannover-elsass-lothringisch-luxemburger Güterverkehr an Stelle der bisherigen Transportfristen am 1. Mai 1881 folgende abgekürzte Fristen in Kraft gesetzt:

a) für Eilgüter: für je angefangene 300 km 1 Tag;
b) für Frachtgüter:
 1. für Entfernungen bis zu 100 km 1 Tag;
 2. für je angefangene weitere 200 km 1 Tag.

Die weitere Folge hiervon war, dass der § 57 des Betriebsreglements in Gemässheit eines Bundesrathsbeschlusses vom 28. Juni 1883 entsprechend geändert wurde. Durch eine weitere Anordnung des Bundesrathes — Beschluss vom 12. März 1885 — wurde dem Versender bei gewöhnlichem Frachtgut das Recht auf Vorschreibung von Wegevorschriften entzogen, den Bahnen aber aufgegeben, das Gut auf dem kürzesten und billigsten Wege zu befördern.

Alle diese Maassnahmen mussten im Laufe der Zeit nothwendigerweise eine straffere Handhabung der Stückgutbeförderung zur Folge haben. Weitere Erwerbungen grosser Bahnnetze in Norddeutschland durch den preussischen Staat — der bergisch-märkischen, thüringer, Berlin-Anhalter Bahn, der Berlin-Görlitzer, märkisch-Posener, Rhein-Nahe Bahn, der oberschlesischen, Rechte Oderufer, Breslau-Freiburger, Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Tilsit-Insterburger Bahn, der Braunschweiger, schleswigschen, Halle-Sorau-Gubener, Oels-Gnesener Bahn — erleichterten dies. Die durch die früheren Gesellschaften und Verbände vereinbarten Vorschriften mussten einheitlichen Bestimmungen weichen; nicht länger brauchten ängstliche Wegeleitungen, oft mit Umgehung der direkten Verbindungen eingehalten zu werden; es konnten die geeignetsten und leistungsfähigsten Strecken dem Fernverkehr vorbehalten, die minder günstigen dem Nahverkehr überwiesen werden, man konnte an dem inneren Ausbau der zweckmässigsten Einrichtungen arbeiten.

Unausgesetzt war die preussische Staatsbahnverwaltung auf die weitere Vervollkommnung der vorhandenen Einrichtun-

gen bedacht und man scheute selbst nicht vor weiteren, freilich vergeblichen Versuchen mit den bisher hier und da eingeführten, aber immer wieder aufgegebenen Fahrbüreaus zurück. Die Verwaltung wurde zu weiterer Vertiefung gedrängt durch die strengere Durchführung der Sonntagsruhe, durch den Aufschwung der deutschen Hochseefischerei und den dadurch beeinflussten erweiterten Absatz von Seefischen im Binnenlande, durch die Ausdehnung des Versandes landwirthschaftlicher Produkte, namentlich der Milch. So fand auf den Durchgangslinien eine Verweisung des Eilgutes und der eilgutmässig zu befördernden leicht verderblichen Güter auf besondere schnell fahrende Eilgüterzüge statt. Auch die bessere Ausnutzung des Wagenmaterials durch Festsetzung einer Mindestbelastung (bei Stückgut von 2000 kg) wurde ins Auge gefasst und durchgeführt. Um eine solche auch während der Fahrt im Zuge vorbereiten oder herbeiführen zu können, gab man den ständigen Ausladezügen Arbeiter mit, welche unterwegs thätig waren und auch zur Entlastung des Stationspersonals dienten.

Die mit dem Jahre 1893 in Kraft getretene Verkehrsordnung stellte sich in Bezug auf die Lieferzeiten ganz auf den Boden des modifizirten 1874er Reglements. Das gleichzeitig in Kraft gesetzte Internationale Uebereinkommen enthält in dieser Beziehung sogar zu Gunsten der Bahnverwaltungen wesentliche Milderungen, die bekannt genug sind, um hier weiter erwähnt zu werden.

Ziehen wir die Summe der Fortschritte des letzten Jahrzehnts, so wird zugegeben werden müssen, dass wir uns allmählich der Grenze des Erreichbaren nähern. Es ist ein eng ineinander greifendes System von Beförderungsgelegenheiten geschaffen, dessen Hauptpulsadern die grossen durchgehenden Strecken mit ihren Eil- und Frachtstückgüterzügen bilden, während den Neben- und Zweigstrecken die Aufgabe von Zu- und Abfuhrlinien zufällt. Tausende von Stückgutwagen durchkreuzen bald als Sammler, bald als Zubringer, bald beide Eigenschaften in sich vereinigend, bald als sogen. geschlossene Ladungen nach bestimmten Plänen das Land. Die kleineren Stationen der Hauptstrecken, auf denen die durchgehenden Züge nicht halten, schieben ihre Güter nach den grösseren Stationen vor oder werden umgekehrt von den grösseren Plätzen bedient. Daneben besteht natürlich auf allen Linien ein mehr oder minder lebhafter Lokalverkehr. Auf den Centralpunkten oder an sonst geeigneten Plätzen finden Neubildungen, Ergänzungen, Umladungen der Wagen für weitere Kurse statt. Und damit das betheiligte Publikum die Aufgabe der Stückgüter zum zweckmässigsten Zeitpunkte einrichten kann, sind die Abgangszeiten der Züge und die höchsten zulässigen Aufgabezeiten bekannt gegeben. Für die Fischbeförderung bestehen öffentlich aushängende „Fischfahrpläne“.

Freilich, wandelbar sind diese Einrichtungen, da sie mit den wechselnden Strömungen des Verkehres fortwährender Umgestaltung unterliegen.

Die Festlegung der jeweiligen Bestimmungen hat zur allgemeinen Einführung sogen. Kurswagenverzeichnisse geführt. Die Kurswagen (Gruppenwagen) haben fortlaufende Nummern, sind als solche durch grosse Beklebezettel gekennzeichnet und verkehren auf einer ganz genau vorgeschriebenen Marschroute. Die geringste Abweichung in der Beförderung führt natürlich immer zu folgenschweren Störungen.

Die Einrichtung ist auch in den noch bestehenden Verbänden, namentlich mit Süddeutschland, hoch ausgebildet. So namentlich in den preussisch-bayerischen Verkehren. Dort haben die Wagen besondere Kennzeichnungen, die Frachtkarten werden zur besseren Uebersicht mit den Gruppennummern verzeichnet; ja man hat sich die Mühe nicht verdriessen lassen, einen besonderen Plan mit den Beförderungszeiten zwischen den grösseren Stationen, den Angaben über Stilllager usw. aufzustellen, so dass der Fachmann mit ziemlicher Genauigkeit die mittlere Beförderungsdauer ausrechnen kann. Es wird nur eine Frage der Zeit sein, dass man ähnlich wie in den „Fischfahrplänen“ in besonderen Kursbüchern für Stückgut diese Angaben für alle w i c h t i g e r e n Verkehrsbeziehungen auch dem grossen Publikum zugängig macht.

Von den beiden Nürnberger Bierfässchen bis zu den heutigen endlosen Wagenzügen, welch' eine Wandlung in 63 Jahren! Der Stückgütertransport ist in einer Weise, wie es das Direktorium in Nürnberg kaum ahnen konnte, thatsächlich ins Grosse ausgedehnt worden, und noch lange nicht sind wir am Ende angelangt. Die Einführung von Staffeltarifen, die Verweisung gewisser mit weissem Frachtbrief aufgegebenen Gemüsearten, von Butter und anderen bisher nur bedingungsweise zugelassenen Artikeln auf den Weg der eilgutmässigen Beförderung, stellen neue Aufgaben, die zum Theil noch der endgültigen Lösung harren. Und schon begann die letztgenannte Einrichtung zu internationalen Verbindungen auszuwachsen; es sei hier nur an den Lebensmittelzug Neapel-Berlin erinnert! 1945 km in nur 101 Stunden! Das dürfte einstweilen genügen.

R e i n h. B r a n d.

Die Moskauer Ringbahn,

deren Anlage schon vor 25 Jahren angeregt worden ist, soll nun schliesslich doch gebaut werden. In der Kommission für neue Eisenbahnen im russischen Finanzministerium sind am 1./13. Mai d. J. die Linienführung, der Finanzplan, die Ausführungsbedingungen und die Betriebsbedingungen für die neue Eisenbahn festgesetzt worden.

Es ist dies für die Geschichte der Entwickelung des Eisenbahnverkehres an dem grössten Eisenbahnknotenpunkte in Russland ein sehr wichtiges und tief in die bestehenden Verhältnisse einschneidendes Ereigniss. Um die Bedeutung dieses Ereignisses beurtheilen zu können, muss man sich gegenwärtig halten, dass Moskau der Sammelpunkt eines sehr grossen Theiles des internationalen Handels ist, dass in Moskau sich der asiatische Handel konzentrirt, dass von Moskau aus das Land mit einzelnen Industrieerzeugnissen fast ausschliesslich versorgt wird und dass Moskau als Punkt, an dem zehn Eisenbahnlinien münden, einen Durchgangsverkehr bewältigen muss, wie er in Russland zum zweiten Male nicht mehr vorkommt und wohl auch in Europa nicht an sehr vielen Orten übertroffen werden wird.

Dieser ganze, gewaltige Verkehr ist z. Zt. noch ausschliesslich auf die Beförderung mittelst Fuhrwerkes angewiesen, wobei etwa 30000 Pferde beschäftigt werden, weil die Endbahnhöfe der einzelnen Eisenbahnlinien nicht unter einander durch Schienenwege verbunden sind.

Wie sich der Verkehr nach Moskau allmählich entwickelt hat, kann auch annäherungsweise aus der nach und nach erfolgten Eröffnung der nach Moskau führenden Bahnen geschlossen werden. Dem Tage der Betriebseröffnung nach geordnet sind es die folgenden Bahnen:

		eröffnet im
1.	St. Petersburg-Warschau	Mai 1847;
2.	Moskau-Nishny=Nowgorod	Juni 1861;
3.	Moskau-Jaroslawl	August 1862;
4.	Moskau-Rjäsan	September 1866;
5.	Moskau-Kursk	November 1866;
6.	Moskau-Brest	September 1870;
7.	Moskau-Pawelez	sind im Bau so weit
8.	Moskau-Brjänsk	vorgeschritten, dass
9.	Moskau-Windau	deren Eröffnung in
10.	Moskau-Kimra	kurzem bevorsteht.

Neben diesen Bahnen, die wohl sämmtlich schon im laufenden Jahre dem Betriebe übergeben sein werden, steht noch das grosse Projekt des Baues einer Bahn von Moskau über Kasan nach Kyschtym (Station der Tscheljäbinsk-Jekaterinburg-Eisenbahn), die die nächste Verbindung zwischen Moskau und der sibirischen Bahn herstellen würde, in ziemlich sicherer Aussicht, so dass eine sehr namhafte weitere Steigerung des Zusammenflusses an Gütern bestimmt erwartet werden darf.

Trifft diese Voraussetzung aber zu, dann werden sich die Kalamitäten, die gegenwärtig schon so schwer den Verkehr behindern, noch wesentlich steigern, so dass diejenigen, die auf eine möglichst schleunige Ausführung des Baues der Ringbahn drängen, gewiss nicht Unrecht haben. Denn neben vielen und grossen Vortheilen, die die Ringbahn als Verbindungsbahn der einzelnen Güterbahnhöfe dem Verkehr auf der Eisenbahn durch grössere Schnelligkeit, erhebliche Ersparniss in den Ueberführungskosten usw. bringen würde, wäre auch eine sehr wohlthätige Folge die, dass der Verkehr in den Strassen der Stadt von den endlosen Reihen schwer beladener Lastfuhren befreit werden würde. Heute sind es zum Theil diese Lastfuhren, die mit dazu beitragen, der Stadt das eigenthümliche Gepräge zu geben, das ein Gemisch von Grossstadt und Dorf ist, und das auf den nach Moskau kommenden Europäer einen ganz eigenartigen Zauber ausübt. Wenn vorher schon mitgetheilt worden ist, dass gegen 30000 Pferde diesen Verkehr von Bahnhof zu Bahnhof bezw. von den Bahnhöfen zu den Waarenniederlagen, Fabriken usw. vermitteln, so sei hier noch, um zahlenmässig den gegenwärtigen Umfang des Verkehres beurtheilen zu können, aus dem von der Moskau-Kursker Eisenbahngesellschaft ausgearbeiteten Erläuterungsberichte das Folgende angeführt:

Im Jahre 1896 betrug nach der angezogenen Quelle:

der Empfang der Station Moskau:

der St. Petersburg-Moskaubahn	40000000	Pud
„ Moskau-Jaroslawlbahn	26000000	„
„ „ -Kasanbahn	50000000	„
„ „ -Nishny=Nowgorodbahn . .	33000000	„
„ „ -Kurskbahn	44000000	„
„ „ -Brestbahn	45000000	„
zusammen	238000000	Pud

der Versand der Station Moskau:

der St. Petersburg-Moskaubahn	5400000	Pud
„ Moskau-Jaroslawlbahn	6000000	„
„ „ -Kasanbahn	13100000	„
„ „ -Nishny=Nowgorodbahn . .	10400000	„
„ „ -Kurskbahn	10000000	„
„ „ -Brestbahn	5100000	„
zusammen	50000000	Pud

Sehr viel weniger wichtig wird die Bedeutung der Ringbahn für die Vermittelung des Personenverkehres zwischen den einzelnen Bahnhöfen, denn der gesammte Fremdenzufluss wird auf 10000 Personen am Tage geschätzt.

Selbst wenn diese Annahme, die kaum zu niedrig gegriffen sein wird, stimmt, so wäre die Leistung nach dieser Richtung hin nicht sehr gross. Das Gleiche wird wohl auch von dem lokalen Personenverkehr gelten, denn Moskau hat nur etwa 900000 Einwohner, so dass auch hier ein sehr grosser Verkehr, wenigstens für eine längere Zeit, nicht zu erwarten ist.

Das hauptsächlichste Interesse konzentrirt sich somit im Güterverkehr. Um diesen zu fördern, seine glatte Abwickelung möglichst zu unterstützen, darauf kommt bei diesem Unternehmen alles an.

Nach eingehender Berathung des vorgestellten Bauprojektes im Zusammenhange mit den oben angeführten Erwägungen fand die Kommission, dass die projektirte Linienführung im grossen und ganzen durchaus den an sie gestellten Anforderungen entspricht, da sie sowohl zur Bedienung des Güter-, als auch des Personenverkehres geeignet ist.

Die projektirte Länge der Bahn beträgt 40,88 Werst, während die der Anschlussgleise auf 55 Werst angenommen wird. Innerhalb dieser Gürtelbahn befinden sich nicht weniger als 470 industrielle Anlagen und in geringer Entfernung derselben noch weitere 27.

Auch dieser letztere Umstand zeigt deutlich, dass der Schwerpunkt dieses Unternehmens nicht in der Personenbeförderung, wie bei sehr vielen anderen derartigen Unternehmungen, liegt. Es ist daher von der das Projekt begutachtenden Kommission sehr sorgsam erwogen worden, wie die Ringbahn ausgebaut werden soll, um den Anforderungen zu genügen, die der sicher sehr bedeutend anwachsende Güterverkehr an die Leistungsfähigkeit der Bahn stellen wird. In dieser Beziehung hielt die Kommission es für richtig, den zu erwartenden Güterverkehr für zwei Fälle zu berechnen: erstens, bei Annahme eines jährlichen Zuwachses des Güterverkehres von 10 % und zweitens eines solchen von 5 %. Dieser Umstand ist von wesentlicher Bedeutung bei Entscheidung der Frage, mit wieviel Gleisen die Bahn jetzt ausgerüstet werden soll. Nach dem Projekt soll die Ringbahn viergleisig angelegt werden, wobei die Baukosten 53000000 R. überschreiten dürften; wenn gegenwärtig nur zwei Gleise erbaut werden würden, während der Bahnkörper für vier Gleise hergestellt werden müsste, würden sich die Baukosten natürlich verringern. Man war schliesslich nach sehr eingehenden Berathungen in der Kommission der Ansicht, dass es sich empfehlen möchte, zunächst den Ausbau auf ein doppeltes Gleis zu beschränken und nur auf denjenigen Strecken vier Gleise zu legen, auf welchen bereits jetzt ein sehr reger Güterverkehr mit Sicherheit zu erwarten ist.

Ein Gegenstand besonders schwieriger Erwägungen war die Rentabilitätsberechnung, da nicht übersehen werden konnte, wie zähe man an dem altgewohnten Beförderungsmittel festhalten würde, bezw. wie weit die gegenwärtigen Fuhrhalter mit ihren Preisen heruntergehen werden, um die Konkurrenz mit dem neuen Verkehrsmittel aufzunehmen. Die Folge dieser Unsicherheit war die fernere Frage, wie ein mögliches Defizit, das in den ersten Betriebsjahren kaum zu vermeiden sein wird, gedeckt werden könnte. Trotz dieser Zweifel, die übrigens kaum etwas für Moskau ganz eigenartiges sind, war man aber der Meinung, dass dieses in so hohem Maasse wichtige Unternehmen bereits jetzt verwirklicht werden müsste. Da nun an der Erbauung der Moskauer Ringbahn die in Moskau einmündenden Staats- und Privatbahnen lebhaft interessirt sind, so wurde der von der Kommission gemachte Vorschlag, dass die sich möglicherweise ergebenden Verluste, sowie auch die in Zukunft zu erwartenden Reineinnahmen aus dem Betrieb der Moskauer Ringbahn zu gleichen Theilen unter die in Moskau einmündenden Bahnen vertheilt werden, von den Vertretern der Eisenbahnen angenommen, und auf diese Weise ist die Möglichkeit der Verwirklichung des Ringbahnbaues bereits jetzt sichergestellt. Damit ist die Frage ihrer endlichen Lösung soweit nahe gebracht, dass die Inangriffnahme des grossen Werkes in absehbarer Zeit wahrscheinlich erscheint.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Mittellandkanal.** Die Verhandlungen der Kanalkommission am 22. d. Mts. haben insofern ein wenig erfreuliches Bild geboten, als in Gestalt von Kompensationsvorschlägen Forderungen und Wünsche laut geworden sind, die weder mit der Vorlage, noch mit den Zwecken und Folgewirkungen des geplanten Kanalbaues das geringste zu thun haben. Ein grosser Theil der geforderten Maassregeln, welche hier aufzuzählen zu weit führen würde, würde sich keineswegs als Mittel zur Ausgleichung der angeblich von dem Kanal erwarteten wirthschaftlichen Schädigung einzelner Provinzen charakterisiren, sondern als Erfüllung sonstiger mehr oder minder berechtigter Wünsche verschiedener Landestheile. Infolge dessen sprach sich auch der Minister der öffentlichen Arbeiten in der Kommissionssitzung vom 23. d. Mts. dahin aus, dass die Staatsregierung nur an der bereits bei den bisherigen Verhandlungen bekundeten und begründeten Auffassung festzuhalten habe, dass grundsätzlich der Bau neuer Verkehrsstrassen an sich diejenigen Landestheile, welche von ihnen keine Vortheile oder aber Nachtheile erwarten, nicht berechtige, einen Anspruch auf Kompensationen zu erheben oder gar zu fordern, dass die Landesvertretung ihre Genehmigung der betreffenden Gesetzentwürfe von der vorherigen Zusicherung dieser Kompensationen abhängig mache. Der entgegengesetzte Grundsatz könne weder von der Staatsregierung noch von der Landesvertretung aufgestellt werden, denn er würde zu einer unwirthschaftlichen Vergeudung der Staatsmittel oder zu einer völligen Stockung in der Entwickelung des Verkehrswesens führen. Die Regierung erachte es selbstredend nach wie vor für die Aufgabe der Verkehrspolitik, eine ungestörte Entwickelung der wirthschaftlichen Lage der verschiedenen Landestheile zu fördern. Sie werde daher auch bemüht sein, wesentliche Verschiebungen und Benachtheiligungen, die in den Absatzverhältnissen einzelner Gebiete des Vaterlandes infolge des Rhein-Elbekanals demnächst eintreten sollten, durch zweckentsprechende Maassnahmen, insbesondere auch auf dem Gebiete der Eisenbahntarife, hintanzuhalten. In letzterer Beziehung könne sie aber zur Zeit eine ins einzelne gehende Zusicherung nicht machen, da sie weder das Bedürfniss an sich, noch den Umfang desselben übersehen könne, auch nicht in der Lage sei, der verfassungsmässigen Entscheidung der Krone in Tarifsachen vorzugreifen. Im vorliegenden Falle aber, wo zwei an verschiedenen Enden des Staatsgebietes belegene Montanindustriereviere, welche hinsichtlich des Absatzes ihrer Produkte auf gewissen in der Mitte des Landes belegenen Märkten in einem natürlichen Wettbewerbsverhältnisse stehen, rechtfertige es sich, von jenem Grundsatze eine Ausnahme zu machen und schon jetzt auf Maassnahmen Bedacht zu nehmen, welche geeignet seien, wesentliche Verschiebungen in jenen Wettbewerbsverhältnissen hintanzuhalten, die ihrer Natur nach eine längere Ausführungszeit beanspruchen.

Im Anschlusse hieran gab der Minister im Namen des Staatsministeriums und unter ausdrücklicher Billigung des Königs folgende Erklärung ab:

„Die Regierung wird, wenn die Kanalvorlage in dieser Fassung die verfassungsmässige Genehmigung erhält, die Wasserstrasse zwischen Oberschlesien und Berlin zu einer leistungsfähigen auf Staatskosten ausbilden. Wahrscheinlich wird es technisch durchführbar sein, durch Stauweiher in der noch nicht kanalisirten Oderstrecke auch in trockenen Zeiten eine Wassertiefe von 1,40 m für 450 Tonsschiffe zu schaffen. Sollte sich dieser Weg ungangbar erweisen, so sind anderweitige Maassnahmen insbesondere auf dem Gebiet der Eisenbahntarife in Aussicht zu nehmen, neben der Gewährleistung der Parität der Frachtkosten zwischen dem oberschlesischen und dem rheinisch-westfälischen Montanrevier auf den Schnittpunkt Berlin. Einem etwaigen Antrag der Provinz Westfalen auf Konzession zur Kanalisirung der Lippe ist die Regierung bereit zu entsprechen, vorbehaltlich näher festzusetzender billiger Bedingungen."

Im Verlauf der Debatte sprach der Abg. Schmieding die Zustimmung der Nationalliberalen zu der Erklärung des Staatsministeriums aus. In der Stellung der Kompensationen liege eine Anerkennung der Ueberlegenheit der Wasserstrassen über die Eisenbahnen hinsichtlich der Massenfrachten. Die grosse Gefahr sei, dass sich ein wirthschaftliches Sonderinteresse des Ostens gegenüber dem Westen herausbilde. Der Rhein-Elbekanal werde die wirthschaftlichen Gegensätze zwischen Osten und Westen ausgleichen. Abg. Graf Strachwitz fand die Erklärung des Staatsministeriums bedauerlich; die Wirkung sei die, dass die wirthschaftliche Frage ausscheide und die ganze Angelegenheit zu einer politischen Machtfrage werde. Wunderbar sei auch, dass die Sekundärbahnvorlage noch nicht an das Haus gelangt sei. Der aussergewöhnliche Ernst der Lage erfordere äusserste Ruhe und Kaltblütigkeit. Bevor die schlesischen Abgeordneten auf die Seite der Regierung treten und den Kanal bewilligen könnten, müssten die geforderten Kompensationen Schritt für Schritt, wenn auch noch länger, geprüft werden. Die Ueberweisung einzelner Materien an Unterkommissionen werde sich nicht umgehen lassen. Eine schnelle Erledigung bedeute eine schnelle Ablehnung der Vorlage. Redner verbreitete sich dann noch über die einzelnen schlesischen Forderungen. Finanzminister Dr. v. Miquel betonte, dass er von politischer Macht und deren Anwendung nicht mit einer Silbe gesprochen habe. Abgeordneter v. Quistorp trat für die pommerschen Forderungen ein. Minister Thielen hob demgegenüber hervor, dass keine der gestellten Forderungen im Zusammenhange mit dem Rhein-Elbekanal stehe. Die Wünsche seien berechtigt, es könne aber nicht alles auf einmal ausgeführt werden. Für Pommern sei bereits mehr als für die meisten anderen Provinzen zur Verbesserung des Kleinbahnwesens aufgewendet worden. Gegenüber Graf Strachwitz müsse er bemerken, dass er den Standpunkt Schlesiens nicht verstehe. Die Regierung habe Schlesien das weitest gehende Entgegenkommen bewiesen. Abg. Rohde-Wachsdorf empfahl Maassnahmen zu Gunsten der sächsischen Braunkohlenindustrie. Ministerialdirektor Möllhausen verwies demgegenüber auf die glänzende Entwickelung dieser Industrie. Abg. Stengel widersprach den Ausführungen des Vorredners und bedauerte, dass die Regierung nur auf Schlesien und die Lippegegend Rücksicht nehme, die anderen Landestheile aber vernachlässige. Minister Thielen wandte sich gegen diese Ausführungen; diese Befürchtungen seien hinfällig. Er müsse die Behauptung, dass andere Provinzen vernachlässigt würden, auf das Entschiedenste zurückweisen. Abg. Dr. Lieber bedauerte, dass man auf den Weg gekommen sei, grosse wirthschaftliche Verbesserungen vom Standpunkte der einzelnen Landestheile zu behandeln. Bei der Eisenbahnverstaatlichung sei man zum Glück von der entgegengesetzten Auffassung ausgegangen. Beim Mittellandkanal sei eine vollständige Zersplitterung in Interessengruppen hervorgetreten. Die Kommission habe in der That nicht das Recht, alle beliebigen Wünsche aus dem Lande zu prüfen. Es sei aber sehr schwierig, die reinliche Scheidung zwischen Kompensation und frommen Wünschen vorzunehmen. Dazu würden zweckmässig Unterkommissionen eingesetzt werden müssen. Die Erklärung der Regierung sei bedeutungsvoll und werde auch auf die Haltung der Schlesier nicht ohne Einfluss sein. Nach längerer Geschäftsordnungsdebatte vertagte sich die Kommission bis zum 27. d. Mts.

— Eine Einrichtung, welche die **praktische Schulung des Eisenbahnpersonals im Betriebsdienste** bezweckt und der gewiss überall das grösste Interesse entgegengebracht werden dürfte, hat vor einiger Zeit der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten angeregt. Es handelt sich um die Besprechung praktischer Beispiele von Entgleisungen, Zusammenstössen usw. in den für die Beamten eingerichteten theoretischen Unterrichtsstunden. Zu diesem Zweck werden in den Amtsblättern der preussischen Eisenbahndirektionen Eisenbahnunfälle früherer Zeiten unter Beifügung von Lageplänen der Gleise, Weichen usw. dargestellt und erläutert.

— **Verdingungen bei den preussischen Staatseisenbahnen.** Ein Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Eisenbahndirektionen führt aus, dass aus Unternehmerkreisen Beschwerde darüber geführt worden sei, dass bei den Verdingungen nicht immer ausreichend bemessene Fristen für die Ausführung der Arbeiten und Lieferungen vorgeschrieben würden. Beispielsweise seien Fristen für Lieferung, Anfertigung und Aufstellung von grösseren Eisenkonstruktionen vorgeschrieben worden, innerhalb deren bei der andauernden Ueberhäufung der Hütten, Walzwerke und Giessereien mit Aufträgen kaum das nöthige Rohmaterial habe beschafft werden können. Auch seien bei vielen Ausschreibungen die der Verdingung zu Grunde gelegten Zeichnungen den Unternehmern nicht ausgehändigt worden. Diesen sei es bei flüchtiger Einsichtnahme der Zeichnungen im Geschäftszimmer der ausschreibenden Behörde oder Dienststelle vielfach unmöglich, eine sorgfältige Berechnung ihres Angebotes aufzustellen, wodurch ihnen empfindliche Verluste erwachsen könnten. Unter Bezugnahme auf die „Allgemeinen Bestimmungen, betreffend die Vergebung von Arbeiten und Lieferungen", sowie auf die „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sind die königlichen Eisenbahndirektionen veranlasst worden, bei den Ausschreibungen die Lage des Marktes und die Arbeitsverhältnisse für die zu

verdingenden Gegenstände zu berücksichtigen und dementsprechende Fristen festzusetzen, innerhalb deren es möglich ist, die Ausführung sachgemäss zu bewirken. Bei Verdingungen grösserer Ausführungen, besonders in den Fällen, in denen die Unternehmer darauf angewiesen sind, Materialberechnungen selbst aufzustellen, und deshalb die Ueberweisung von Zeichnungen beantragen, soll thunlichst dafür Sorge getragen werden, dass den Unternehmern die erforderlichen Zeichnungen verabfolgt werden können.

— **Vorlesungen für Juristen über Technologie mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnwesens.** Aus Göttingen wird dem „Schwäb. Merk." geschrieben: Der Ministerialerlass, betreffend die Uebernahme von Juristen in den preussischen Staatseisenbahndienst, ist Veranlassung geworden, dass an der hiesigen Georgia Augusta der philosophischen Fakultät ein neuer Zweig angegliedert wird: „Technologie mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnwesens (für Juristen)" liest der Professor Eugen Meyer vom nächsten Winterhalbjahr an. Eine Abtheilung für technische Physik im physikalischen Institut hat von allen deutschen Hochschulen Göttingen bisher allein. Dort finden sich namentlich Wärmegradmaschinen aufgestellt. Um nunmehr alle Zweige der technischen Physik vertreten zu haben, erfolgt jetzt eine Ausdehnung des Unterrichts auf Hydraulik und Festigkeitslehre. Diese Einrichtung soll eben den Juristen zu gute kommen, die zur Staatseisenbahnverwaltung übertreten, und sie in unmittelbarer praktischer Anschauung mit den technischen Vorkenntnissen, z. B. des Baues der Maschinen, ausrüsten. Die Fakultät verspricht sich von der Einrichtung eine Zunahme der Frequenz, wie seiner Zeit durch die Schaffung eines Seminars für Versicherungswissenschaft.

— **Speisewagen in den Tagesdurchgangszügen zwischen Altona und Köln.** Die Deutsche Eisenbahnspeisewagengesellschaft in Berlin wird, wie die „Köln. Ztg." mittheilt, vom 1. Juli d. J. ab in die zwischen Altona und Köln verkehrenden Tagesdurchgangszüge, ab Altona 2 Uhr 15 Minuten Nachmittags und ab Köln 10 Uhr 6 Minuten Vormittags, besondere bequem eingerichtete Speisewagen einstellen, in denen auch eine gemeinschaftliche Mittagstafel angerichtet wird.

— Das Geschäftsjahr 1898/99 der **Hoyaer Eisenbahngesellschaft** ist, wie der Bericht der Verwaltung mittheilt, sowohl in finanzieller Hinsicht, als auch in den Verkehrsverhältnissen, als das stärkste seit dem Bestehen der Bahn zu bezeichnen und weist in jeder Hinsicht günstige Ergebnisse auf. Die Betriebseinnahmen betragen 75 002 ℳ (gegen das Vorjahr mehr 3 660 ℳ), während die Betriebsausgaben — einschliesslich der Tantieme des Vorstandes, der regulativmässigen Rücklagen in den Erneuerungsfonds, Reservefonds I und II sowie der Amortisation und Verzinsung der Anleihe, jedoch ausschliesslich der Ausgaben des Erneuerungsfonds — sich auf 48 951 ℳ beziffern. Es steht mithin ein reiner Ueberschuss von 26 051 (22 829) ℳ zur Verfügung, welcher zur Vertheilung einer Dividende von je 4 % an die Stammaktien und Prioritätsstammaktien — gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 6. Juli 1896 — zur Tilgung von 15 000 ℳ Anschaffungskosten der Betriebsmittel, ferner zur Zahlung von 273 ℳ Staatseisenbahnsteuer und einem Vortrag auf neue Rechnung von 377 ℳ ausreicht.

— **Neubaustrecke Walkenried - Braunlage - Tanne.** In Nr. 46 S. 814 d. Ztg. berichteten wir, dass von obiger Bahnstrecke bereits am 15. d. Mts. die Theilstrecke Tanne-Braunlage dem Betriebe übergeben und die Eröffnung der Reststrecke Braunlage-Walkenried voraussichtlich am 1. Juli erfolgen werde. Wie wir nun von der bauausführenden Verwaltung — Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) in Berlin — in Erfahrung gebracht haben, ist die Theilstrecke der fraglichen Linie bisher noch nicht eröffnet worden, vielmehr die Betriebseröffnung der Gesammtstrecke für Anfang August d. J. in Aussicht genommen.

— Die württembergische Kammer der Abgeordneten hat den Gesetzentwurf, betreffend die **Einrichtung eines Reservefonds der Staatseisenbahnen,** über den in der Nr. 20 S. 328 d. Ztg. berichtet wurde, mit den Aenderungen angenommen, dass die Verwendung des die Summe von 5 000 000 ℳ überschiessenden Betrages der jeweiligen Verabschiedung mit den Ständen unterliegt (somit eventuell auch zu allgemeinen Staatszwecken verwendet werden kann), und dass die Geltungsdauer des Gesetzes bis 31. März 1909, also auf 10 Jahre, befristet wird. Bezüglich der nach Ablauf der Gültigkeitsdauer des Gesetzes vorhandenen Bestände des Reservefonds wird bestimmt, dass sie zu Eisenbahnzwecken oder zu einer ausserordentlichen Tilgung an der Eisenbahnschuld zu verwenden sind.

— **Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Mai d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 760,01 (Vorjahr 1 753,88) km 2 831 443 Personen und 688 567 t Güter befördert. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 1 741 000 ℳ, aus dem Güterverkehr 2 541 000 ℳ, aus sonstigen Quellen 250 000 ℳ, zusammen 4 532 000 ℳ, mithin gegen den gleichen Monat des Vorjahres 225 416 ℳ mehr. Vom 1. April bis letzten Mai d. J. hat sich die Einnahme gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres um 406 023 ℳ gesteigert.

— Nach dem 12. Jahres- und Kassenbericht des **Landesvereins württembergischer Verkehrsbeamten** für 1. April 1898 bis 31. März 1899 betrug der Stand der Mitglieder am 31. März 1899 1 013, gegenüber dem Vorjahre mehr 54. Der Landesverein ist in 20 Bezirke eingetheilt. Vorträge wurden abgehalten in Stuttgart 4, in Crailsheim 1, in Tübingen 1. Der Verein hat verschiedene Veranstaltungen zu Gunsten der Mitglieder getroffen. An der Sterbekasse sind die Mitglieder mit einer Versicherungssumme von 202 800 ℳ betheiligt. Im abgelaufenen Jahr wurden 1 200 ℳ Sterbegelder ausbezahlt. Das Vereinsvermögen beträgt 45 678 ℳ. Jedes Mitglied hat bis zu einer gewissen Grenze Rechtshilfe anzusprechen. Für je 3 Mitglieder ist auf Kosten des Vereins ein Exemplar des Vereinsorgans „Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung" angeschafft.

Der Jahresbericht schliesst mit einer Aufforderung an die älteren Kollegen, sich der jungen Vereinsmitglieder warm anzunehmen. Die Jugend brauche nothwendig einer Führung sowohl in der Ausbildung zu tüchtigen Mitarbeitern, als auch bezüglich des Lebenswandels und Unterhaltes. Mancher junge Mann leide deshalb Schiffbruch, weil sich niemand um ihn bekümmere, weil er niemand habe, der sich seiner annehme.

— **Rechnungsabschluss der königlich sächsischen Staatseisenbahnen.** Nach dem soeben erschienenen Rechnungsabschluss für das Jahr 1898 ergibt sich ein den Voranschlag im Staatshaushaltsetat noch um rund 850 000 ℳ übertreffender Ueberschuss, gegen das Ergebniss im Vorjahre dagegen eine ungünstigere Verzinsung des Anlagekapitals, was auf die vorausgesehene starke Zunahme der Ausgaben und besonders auf das beträchtliche Steigen des Anlagekapitals zurückzuführen ist. Die Einnahmen betragen 37 357 026 ℳ im Personenverkehr (2 302 160 ℳ mehr als 1897), 74 156 675 (+ 2 248 026) ℳ im Güterverkehr. Die Mehreinnahme aus dem Verkehre beläuft sich also auf 4 550 186 ℳ. Die gesammte Einnahme von 126 226 554 ℳ ist dagegen um 12 853 849 ℳ höher als im Vorjahre. Dieser Unterschied ist aber hauptsächlich auf eine veränderte Rechnungsaufstellung zurückzuführen und wird durch den entsprechenden höheren Betrag der rechnungsmässigen Ausgaben aufgewogen. Die Ausgaben betragen 92 029 030 ℳ und sind rechnungsmässig um 16 196 515 ℳ höher als im Vorjahre. Wie bereits erwähnt, ist die wirkliche Zunahme der Ausgaben nicht so hoch, weil infolge veränderter Rechnungsaufstellung ein Vergleich zwischen beiden Jahren nicht möglich ist. Maassgebend ist nur der Ueberschuss, der im Jahre 1898 34 197 524 (37 540 190) ℳ betrug. Der Rückgang ist auf die verhältnissmässig grössere Zunahme der Ausgaben für Gehälter und Löhne, Wohlfahrtseinrichtungen, Betriebsmaterialien (Kohlen usw.) sowie für Unterhaltung der baulichen Anlagen usw. zurückzuführen. Auch ist von Einfluss gewesen, dass noch rund 500 000 ℳ für Beseitigung von Hochwasserschäden aus dem Jahre 1896 und grosse Aufwendungen für Betriebsmittelerneuerungen nöthig waren. Die Verzinsung des Anlagekapitals, das sich von 808 500 000 ℳ im Vorjahre auf 839 100 000 ℳ im Jahre 1898 erhöht hat, betrug 4,075 (4,643) %.

— **Zittau-Reichenberger Eisenbahn.** In dem Umfange des Verkehres dieser unter sächsischer Staatsbahnverwaltung stehenden Eisenbahn hat während des Jahres 1898 gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung stattgefunden, und zwar eine erhebliche im Personen-, eine geringe dagegen im Güterverkehre. Die Gesammteinnahme beträgt 932 325 ℳ, die Gesammtausgabe 927 169 ℳ, so dass sich ein Ueberschuss von 5 156 ℳ ergibt. Die von der sächsischen und österreichischen Staatsregierung mit 4 % garantirte Dividende auf die im Privatbesitz befindlichen Aktien ist in gewohnter Weise auch für das Jahr 1898 bezahlt worden. Von dem 7 500 000 ℳ betragenden Aktienkapitale befinden sich 7 225 800 ℳ im Besitze der sächsischen Staatsregierung.

— **Sommerfest und Abschiedsfeier im Danziger Eisenbahnverein.** Der Verein feierte am 24. d. Mts., begünstigt vom schönsten Wetter, sein diesjähriges Sommerfest, womit zugleich eine Abschiedsfeier zu Ehren des nach Frankfurt a/M. zur dortigen Eisenbahndirektion versetzten Eisenbahndirektionspräsidenten Thomé verbunden war. Mehrere Sonderzüge führten gegen 2 000 Festtheilnehmer nach dem Gartenetablissement „Kleinhammer-Park" in Langfuhr, wo sich bald ein fröhliches Leben und Treiben entwickelte. Für Belustigung der

Kinder war in mannigfachster Weise gesorgt worden und auch für die Erwachsenen bot das Fest reichhaltige Abwechselung. Nach einigen Musikvorträgen einer Infanteriekapelle begrüsste Präsident Thomé die Festtheilnehmer mit herzlichen Worten und brachte ein begeistert aufgenommenes Hoch auf den Kaiser aus. Im weiteren Verlaufe des Festes ergriff der Vorsitzende des Vereins, Regierungsrath Menzel, das Wort zu einer Ansprache an den Herrn Präsidenten Thomé, in welcher er der Verdienste desselben gebührend gedachte und ihm von seiner erfolgten Ernennung zum Ehrenmitgliede des Vereins unter Ueberreichung einer künstlerisch ausgeführten Adresse Mittheilung machte. Die letztere, in rothem Plüsch eingefasst, mit dem Monogramm des Präsidenten Thomé auf vergoldetem Schilde, zeigt auf dem Titelblatt in der oberen Mitte das neue Empfangsgebäude des Danziger Hauptbahnhofes, links einen Bahnwärter, welcher bei geschlossener Wegeschranke an einer Weiche steht und salutirend einen Zug erwartet, rechts einen Signalmast und darunter eine Ansicht des Geschäftsgebäudes der Eisenbahndirektion. In der Mitte befindet sich nachstehende Widmung: „Herrn Eisenbahndirektionspräsidenten Thomé in dankbarer Verehrung gewidmet von dem Eisenbahnverein zu Danzig.“ Der Wortlaut der Adresse ist folgender: „In Anbetracht der ausserordentlichen Verdienste, welche sich Herr Eisenbahndirektionspräsident Thomé durch Erweckung und Pflege des Sinnes für Zusammengehörigkeit um das Eisenbahnbeamtenthum im allgemeinen und insbesondere um die Gründung und Förderung des Danziger Eisenbahnvereins erworben hat, ist derselbe in dankbarer Verehrung einstimmig zum Ehrenmitgliede ernannt worden, worüber diese Urkunde ausgefertigt ist. Danzig, den 24. Juni 1899. Der Vorstand des Danziger Eisenbahnvereins.“ (Folgen die Unterschriften.) Nach einem auf den Gefeierten stürmisch ausgebrachten Hoch hielt alsdann noch der Vorsitzende des Danziger Eisenbahnarbeitervereins, Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Deufel, eine Ansprache an Herrn Thomé, machte ihm hierbei unter Ueberreichung einer gleichfalls künstlerisch ausgeführten Adresse von seiner Ernennung zum Ehrenmitgliede auch dieses Vereines Mittheilung und forderte die anwesenden Eisenbahnarbeiter auf, ein Hoch auf Herrn Präsidenten Thomé auszubringen, welches stürmisch wiederhallte. Diese Adresse, in blauem Plüsch eingefasst, mit nickelvergoldetem Schilde und eingravirtem Monogramm, enthält auf dem mit Eisenbahnemblemen gezierten Titelblatte die Widmung: „Herrn Eisenbahndirektionspräsidenten Thomé in schuldiger Ehrerbietung gewidmet vom Danziger Eisenbahnarbeiterverein. Volldampf voraus“, während der Text der Adresse lautet: „Herr Eisenbahndirektionspräsident Thomé, welcher für das Wohl und Wehe der Danziger Eisenbahnarbeiter stets ein fürsorgliches Herz an den Tag gelegt hat, ist in Anbetracht dessen, dass ihm allein der Danziger Eisenbahnarbeiterverein sein Bestehen sowie viele segensreiche Wohlfahrtseinrichtungen verdankt, in schuldiger Ehrerbietung einstimmig zum Ehrenmitgliede ernannt worden. Hierüber ist diese Urkunde ausgefertigt worden. Danzig, den 24. Juni 1899. Der Vorstand des Danziger Eisenbahnarbeitervereins.“ (Folgen die Unterschriften.) Im Anschlusse an diese Ansprachen dankte Präsident Thomé in bewegten Worten für die ihm erwiesenen Ehrungen, und richtete an die Festversammlung noch herzliche Worte des Abschiedes, allen für die Zukunft Glück wünschend; sein Hoch galt allen Mitarbeitern im Bezirke der Eisenbahndirektion Danzig.

Bei Eintritt der Dunkelheit wurde ein wohlgelungenes Feuerwerk abgebrannt und erst in vorgerückter Abendstunde führten wiederum mehrere Sonderzüge die Festtheilnehmer nach Danzig zurück. Das in jeder Beziehung schön und in bester Harmonie verlaufene Fest dürfte sicherlich allen Theilnehmern noch lange in angenehmer Erinnerung bleiben.

Oesterreich-Ungarn.

— Im Interesse der Vereinfachung des Geschäftsganges hat die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen in theilweiser Abänderung der Bestimmungen bezüglich der Vorlage der **Erhebungsberichte über Unfälle und aussergewöhnliche Ereignisse** verfügt, dass in Hinkunft bei jenen Verunglückungen von Menschen, welche in die Unfallsstatistik nicht aufzunehmen sind, sowie bei allen Lokomotivgebrechen geringfügiger Natur ohne Rücksicht, ob sie in die Unfallsstatistik aufzunehmen sind oder nicht, die jedesmalige detaillirte Berichterstattung unterbleiben kann. Die bezüglichen Daten sind jedoch jeweilig in je einen Monatsausweis oder nach Wunsch in mehrere, die einzelnen Dienstzweige umfassende derlei Monatsausweise zusammenzufassen, und hat die Vorlage innerhalb der für die Erstattung der Erhebungsberichte vorgeschriebenen Frist zu erfolgen.

— **Oesterreichische Staatsbahnen.** Im Monate Mai d. J. betrugen im Personenverkehre die Einnahmen 2 674 322 fl., im Güterverkehre 6 563 638 fl., somit im ganzen 9 237 960 fl., bei einer Beförderung von 5 231 712 Reisenden und 2 636 796 t Güter. Hiervon kommen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre 1 997 344 fl. mit 4 505 499 Reisenden, im Güterverkehre 4 631 212 fl. mit 2 117 822 t Güter, und auf den Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre 676 978 fl. mit 726 213 Reisenden, im Güterverkehre 1 932 426 fl. mit 518 974 t Güter. Gegen den Monat Mai 1898 zeigt sich eine Steigerung sowohl in der Einnahme, als auch in der Frequenz, und zwar bei Personen um 52 913 fl. und 1 271 433 Reisende, und bei Gütern um 306 452 fl. und 175 150 t. Im Personenverkehre entfallen von diesem Zuwachs auf die westlichen Staatsbahnen 29 625 fl. mit 1 227 458 Reisenden und auf die Staatsbahnen in Galizien 23 288 fl. mit 43 975 Reisenden. In den Ergebnissen der westlichen Staatsbahnen sind auch die der Wiener Stadtbahn mit 104 107 fl. und 1 224 020 Reisende enthalten. Nach deren Ausscheidung ergibt sich für die übrigen Linien der westlichen Staatsbahnen eine Mindereinnahme von 74 482 fl. bei einem Zuwachs von 3 438 Reisenden. Das ungünstigere Ergebniss findet in dem schwächeren Fernverkehr, infolge des wenig günstigen Reisewetters zu den Pfingstfeiertagen die Erklärung. Der Verkehr der Wiener Stadtbahn zeigt gegen den Erfolg im Mai 1898 ein Mehr in der Einnahme und Frequenz von 90 188 fl. und 1 086 020 Reisenden, dessen Höhe in dem Umstande begründet ist, dass im Mai v. J. von der Wiener Stadtbahn nur die Vorortelinie, und zwar erst vom 11. angefangen im Betriebe stand, somit der Einnahme im Monate Mai d. J. eine niedere Vergleichsziffer gegenübersteht. Im Güterverkehre sind von der ausgewiesenen Mehreinnahme und von der mehr beförderten Menge auf die westlichen Staatsbahnen 190 550 fl. mit 131 220 t und auf die Staatsbahnen in Galizien 115 902 fl. und 43 930 t zu rechnen. Auf den westlichen Staatsbahnen sind es hauptsächlich die Artikel Baumaterialien, Eisen, Erze, Getreide, Holz, Kohle, Steine, dann auch noch lebende Thiere, welche eine Mehrbeförderung erfahren haben, während auf den Staatsbahnen in Galizien bei Getreide, Mehl und Mehlprodukte, Kohle und Steine, insbesondere aber bei Holz, eine Zunahme in der beförderten Menge wahrzunehmen ist. Vom 1. Januar bis 31. Mai d. J. betragen die gesammten Transporteinnahmen 42 192 086 fl. gegen 40 811 186 fl. in dem gleichen Zeitraum des Jahres 1898. Die hiernach für das laufende Jahr sich ergebende Mehreinnahme beträgt 1 380 900 fl.

— **Wiener Stadtbahn.** Am 30. d. Mts. wird die untere Wienthallinie von der Station Meidling-Hauptstrasse bis zum Hauptzollamt dem öffentlichen Verkehr übergeben und gleichzeitig der Betrieb der Wiener Verbindungsbahn von Meidling (Südbahn) zum Hauptzollamt und Praterstern wieder eröffnet werden. Es ist dies ein Ereigniss von grösster Wichtigkeit für die Entwickelung Wiens und seines Verkehres. Wohl sind einzelne Stadtbahnlinien (Obere Wienthallinie von Hütteldorf bis Meidling-Hauptstrasse, Gürtellinie von Meidling-Hauptstrasse bis Heiligenstadt, dann die Vorortelinie von Heiligenstadt nach Penzing) schon im Vorjahre dem Verkehr übergeben worden; (vergl. Nr. 41 Jahrg. 1898 d. Ztg.) und erfreuen sich diese Strecken lebhaften Zuspruches. Allein erst die untere Wienthallinie verdient den Namen einer wahrhaften Stadtbahnlinie im vollen Umfange; denn während die ersteren sich an der Peripherie der Stadt hinziehen, stellt erst die nun vervollständigte Wienthallinie eine radiale Verbindung vom Inneren der Stadt durch das Wienthal bis auf die Lokalstrecke der Westbahn (Hütteldorf) her. Was die Bedeutung der Wiener Verbindungsbahn anbelangt, so kann dieselbe wohl daraus ermessen werden, dass ihre vorübergehende Ausschaltung aus dem Netze der den Personenverkehr in Wien besorgenden Linien von der Bevölkerung recht unangenehm empfunden wurde. Nun reiht sie sich nach erfolgtem Umbau und mit einem dichteren Zugverkehre ausgestattet in den Organismus des lokalen Verkehrsnetzes als ein wichtiges Glied desselben wieder ein.

— **Der Fahrbetriebsmittelbedarf der österreichischen Staatsbahnen.** Kürzlich wurde von dem Programme Mittheilung gemacht, welches der Eisenbahnminister einverständlich mit dem Finanzminister in betreff der Bedeckung des Fahrbetriebsmittelbedarfes der Staatsbahnen für einen längeren Zeitraum aufgestellt hat. Nach diesem Programm werden in den Jahren 1899 und 1900 166 Lokomotiven, sowie in den nächsten 5 Jahren 6 200 Güterwagen und 500 Personenwagen für die Staatsbahnen in Bestellung gebracht werden. Das finanzielle Erforderniss hierfür beziffert sich insgesammt auf rund 21 700 000 fl., von denen 5 800 000 fl. auf die Lokomotiven (der Preis einer Lokomotive mit 35 000 fl. gerechnet), 12 400 000 fl. auf die Güterwagen (ein Güterwagen zu 2 000 fl.) und 3 500 000 fl. auf die Personenwagen (zu 7 000 fl. das Stück) entfallen.

— **Die Investitionsanleihe der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.** In der Angelegenheit der zwischen

der Staatseisenbahngesellschaft und der Regierung schwebenden Verhandlungen, betreffend die von der Gesellschaft geplante Aufnahme einer Investitionsanleihe, ist seit der letzten Konferenz ein Fortschritt nicht zu verzeichnen. Die Darlegungen der Vertreter der Staatseisenbahngesellschaft, in welchen sie in der jüngsten Konferenz ihren Standpunkt gegenüber den Forderungen der Regierung auseinandersetzten, bilden den Gegenstand des Studiums seitens der Regierungsorgane, und dieses ist noch nicht abgeschlossen.

— Auf Grund des seiner Zeit vom Eisenbahnministerium veröffentlichten Preisausschreibens für **Vorschläge zu Vereinfachungen und sonstigen Verbesserungen im kommerziellen Dienste sowie zur ökonomischeren Ausgestaltung desselben**, wurden von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen 232 Anträge eingebracht. Nach der im Eisenbahnministerium vorgenommenen Prüfung dieser Anträge wurden zehn Preise zu je 200 fl. zuerkannt, darunter für Vorschläge bezüglich systematischer Regelung des Stückgutverkehres; dann bezüglich einer Reform des Gütersammeldienstes; ferner für Anträge auf Vereinfachung des Verrechnungs- und Abrechnungsdienstes für den Lokalverkehr; für die beantragten Maassnahmen zur Behebung des Mangels an Kohlenwagen; für beantragte Verbesserungen in der Konstruktion der Komposteure; für den Antrag auf Einführung von Abonnements im Gepäckverkehre auf Grund von Gepäck-Jahreslegitimationen; für den Antrag auf Herstellung von Hilfstabellen zum Generalgütertarif zum Zwecke des leichteren Auffindens der bestehenden direkten Tarifsätze; für einen in Antrag gebrachten Routenkilometerzeiger; für den Antrag auf Einführung einer einheitlichen Zollkarte sowie auf Erwirkung von Erleichterungen in der Anbringung des zollamtlichen Verschlusses an einzelnen Kolli (Kolliverschluss) usw.

— Vor einiger Zeit wurde mitgetheilt, dass das Projekt der Uebernahme des Betriebes der **Mühlkreisbahn** durch die Staatsbahnen, eventuell einer Verstaatlichung der genannten Bahn, im Hinblicke auf die zu weitgehenden Forderungen der Gesellschaft sich wieder zerschlagen hat. Die Gesellschaft, welche sich vor einiger Zeit noch mit einer 3 % Verzinsung der Prioritätsaktien als Entgelt für die Ablösung zufriedengestellt hatte, steigerte nämlich ihre Forderung nach und nach auf eine 4 % Verzinsung der Prioritätsaktien, ein Begehren, dass um so weniger begründet erscheint, als das Projekt eines Ausbaues der Mühlkreisbahn, auf welches, sowie die hieraus zu erhoffende Verkehrssteigerung die Verwaltung ihre Mehrforderung stützte, aus nicht näher zu bezeichnenden Gründen keine Aussicht auf Realisirung besitzt. Mit Rücksicht hierauf, sowie auf den Umstand, dass die Verwaltung das bisherige Betriebsverhältniss mit der Firma Weidle zu lösen wünscht, drängt sich die Modalität einer Betriebsübernahme der Mühlkreisbahn durch die Staatsbahnen auf Basis der Vergütung der Selbstkosten von selbst auf.

— **Lokalbahnen in das Almthal.** Die nunmehr erfolgte Sicherstellung der Lokalbahn Sattledt-Grünau hat wohl das Projekt einer Lokalbahnverbindung von Lambach nach Grünau in den Hintergrund gedrängt, allein den Nutzen einer weiteren Lokalbahnverbindung in das untere Almthal nicht gegenstandslos gemacht. Wie das „Oesterreichisch - Ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, wird denn auch von seiten der Interessenten das Projekt einer normalspurigen Lokalbahn in das untere Almthal nach Eggenberg, vorläufig ohne Verbindung mit Grünau, in Erwägung gezogen. Der Verkehr der genannten Lokalbahn würde durch die zahlreichen an derselben liegenden Industrieunternehmungen eine nicht zu unterschätzende Alimentation erhalten.

— Die Wiener Tagesblätter veröffentlichen einen mit zahlreichen Unterschriften von Industriefirmen aus allen Kronländern versehenen **Aufruf an die „Industriellen aller Branchen in Oesterreich“**. Der Aufruf lautet:

„Zwei hauptsächliche Begehren stellen die österreichischen Fabrikanten, damit unser Vaterland jene Stellung in der Staatengemeinschaft einnehme, die ihm vermöge seines so seltenen Reichthumes an Naturprodukten, vermöge seiner traditionellen Stellung sowie seiner günstigen geographischen Lage zu dem gesammten Orient gebührt. Wir verlangen nämlich eine Förderung des Unternehmungsgeistes, eine Entlastung der industriellen Betriebe von den derzeitigen zu hohen Abgaben, sowie die Befreiung von den administrativen Plackereien. Diese Begehren bilden das Gerippe der in den letzten Jahren entstandenen und stetig fortgeschrittenen Agitationen, die in unserer Publizistik, in den Korporationen und in den veranstalteten Expertisen geführt werden. So richtig und nothwendig unsere Bestrebungen sind, wir hätten nur halbe, daher nutzlose Arbeit verrichtet, wenn unsere Bemühungen nicht auch dahin gingen, die Urquelle alles Uebels, das die industrielle Produktion behindert und erschwert, zu beseitigen. Woran wir österreichische Industrielle von Haus aus kranken, das sind drei Dinge, drei Uebelstände, die miteinander zusammenhängen und von einander nicht zu lösen sind. Wir kranken an zu theurem Feuerungsmaterial. Unsere Kohle ist zu theuer, nicht nur wegen aller jener übergrossen Lasten, die dieser Produktion ebenso anhängen, wie unseren eigenen Betrieben, sondern sie ist auch zu theuer wegen der abnorm hohen Frachtentarife. Unsere Frachtentarife sind zu hoch, nicht blos deshalb, weil auch unsere Bahnen unter der Last von Steuern, Abgaben, Wohlfahrtseinrichtungen genau so ächzen, wie wir selbst, sondern deshalb, weil die Verwaltungen unserer Bahnen schwerfälliger und daher kostspieliger sind, als die anderer Staaten. Unsere Kohlenpreise sind aber auch deshalb zu hoch, weil wir des Dritten, was wir brauchen, entrathen — der Wasserstrassen.

Industrielle in Oesterreich! Neben den bisherigen bewährten Agitationen, die der so rührige centrale ‚Bund österreichischer Industrieller‘ bisher durchgeführt hat, wollen wir, dass der ‚Bund‘ eine weitere grosse Thätigkeit entfalte. Innerhalb des gesammten Staatswesens sollen alle österreichischen Industriellen, Gewerbsleute und Handelsleute sich einmüthig erheben und sollen einstimmig verlangen, dass die Kohle nicht mehr als nothwendig ist, vertheuert werde, dass die Frachtentarife nicht höher, die Manipulationen nicht schwerfälliger seien, als durch die Verhältnisse bedingt wird; sie sollen solidarisch die Herstellung von Wasserstrassen verlangen, ohne die ein Prosperiren der Industrie und des Handels, überhaupt eines modernen Staatswesens, nicht möglich ist.“

— **Frachtrechtliche Entscheidung.** Der Oberste Gerichtshof hat in einem Prozessfalle übereinstimmend mit den Untergerichten entschieden, dass im Falle der Nichtausfolgung und Veräusserung des Frachtgutes seitens der Bahn wegen Verweigerung der Zahlung eines Frachtzuschlages für angeblich unrichtige Inhaltsdeklaration der Berechtigte das Gut nach Art. 33 Int. Ueb. (§ 79 E.-B.-R.) als in Verlust gerathen betrachten und Ersatz nach Art. 34 Int. Ueb. (§ 80 E.-B.-R.) verlangen kann. Dagegen steht der Partei ein Anspruch auf Ersatz eventueller, behufs Aufhebung des Frachtzuschlages aufgewendeter Kosten nicht zu.

In der Begründung des Urtheils der ersten Instanz wird darauf hingewiesen, dass bei dem Umstande als die Abhängigmachung der Ausfolgung eines Frachtgutes von der Zahlung eines Frachtzuschlages, welcher dem Werthe des Gutes gleichkommt, für den Adressaten eine Konfiskation des Frachtgutes bedeutet und dem Adressaten nicht zugemuthet werden kann, ein Gut mit einer solchen den Werth desselben konsumirenden Belastung zu beziehen, die Verhängung des Frachtzuschlages nicht auf eine Linie mit einer unrichtigen Berechnung der Fracht, für welche der Art. 12, Absatz 4 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 Abhilfe gewährt, gestellt werden kann, demnach die Aufgabefirma in Gemässheit des § 79 des Eisenbahnbetriebsreglements vom 10. Dezember 1892 und Art. 33 des citirten Internationalen Uebereinkommens berechtigt war, das Frachtgut, dessen Ausfolgung seitens der Empfangsbahn ohne Zahlung des Strafbetrages verweigert wurde, nach Ablauf der im § 79 Betriebsreglements festgesetzten Frist als für sie verloren zu betrachten.

Für das Verhalten der Empfangsbahn ist gemäss Art. 27 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr die Aufgabebahn haftpflichtig, wenn der Beweis über den Umstand erbracht wird, dass die Deklaration im Frachtbriefe eine richtige war.

— **Bahnprojekt Vinkovce-Zsupanje.** Dieser Tage fand im ungarischen Handelsministerium die Konzessionsverhandlung der Vizinalbahn Vinkovce-Zsupanje statt. Diese projektirte Linie ist berufen, eine neue Verbindung mit Bosnien herzustellen. Die Baukosten der 34 km langen Linie wurden mit 1 750 000 fl. d. i. für das Kilometer mit 34 750 fl. festgesetzt.

— **Unrichtige Waarendeklaration.** Im Art. 53 des Betriebsreglements ist die Bestimmung enthalten, dass der Aufgeber einer unrichtig deklarirten Waarensendung ausser der entfallenden Frachtdifferenz und dem Ersatze des entstandenen Schadens noch einen Frachtzuschlag von 6 fl. für das Bruttokilogramm des ganzen Versandstückes an die verfrachtenden Bahnen zu entrichten habe. Anlässlich eines konkreten Falles ist die Frage aufgetaucht, ob dieser Frachtzuschlag als Konventionalstrafe sofort mit der unrichtigen Deklaration verwirkt oder erst dann seine rechtliche Existenz erlange, wenn die Verfrachtung thatsächlich begonnen wurde. Der Handelssenat der ungarischen Kurie entschied diese Frage dahin, dass zur Existenz des Rechtsanspruches auf den Frachtzuschlag der Ab-

schluss des Frachtvertrages durch die Aufgabe und Uebernahme der Waarensendung noch nicht genüge, dass vielmehr die unrichtig deklarirte Waare thatsächlich auch verfrachtet werden müsse. Ohne den Beginn dieser Verfrachtung kann das Recht auf den Frachtzuschlag trotz einer erfolgten unrichtigen Deklaration noch nicht als erwiesen betrachtet werden.

Vereinsausland.

— Im Bereiche der **belgischen Staatseisenbahnen** fällt, wie bereits früher mitgetheilt wurde, vom 1. Juli d. J. ab die I. Wagenklasse weg; infolge dessen werden von diesem Zeitpunkte an Fahrscheine I. Klasse der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte für diese Linien nicht mehr ausgegeben. Auf Scheine II. Klasse ist im genannten Bereiche die Benutzung der Luxuswagen der Schlafwagengesellschaft gegen einen im Wagen zu entrichtenden Zuschlag von 4 Cts. für das Kilometer gestattet, ebenso bleibt es Reisenden mit gewöhnlichen Fahrkarten II. Klasse unbenommen, gegen Entrichtung dieses Zuschlages in den Luxuswagen überzugehen.

— In der am 24. d. Mts. stattgehabten Generalversammlung der **Schweizer Nordostbahn** betonte der Vorsitzende v. Salis, Gründe der Billigkeit sprächen dafür, dass das gesammte Netz der Nordostbahn in den Rückkauf einbezogen werde, er hoffe, dass die vereinbarte Berechnung der Anlagekosten auch die Grundlage für den Rückkauf der nicht gekündigten Linien zum 1. Mai 1903 schaffen werde. Zu der vom Bundesrathe vorgeschlagenen Umwandelung von 200 000 000 Frcs. Eisenbahnobligationen in 3,5 % Bundesobligationen dürften, wie v. Salis erklärte, die Inhaber der Bahnobligationen keine grosse Geneigtheit haben, hauptsächlich wegen der steigenden Tendenz des Zinsfusses, der Ungewissheit über den Zeitpunkt der Rückzahlung oder Tilgung der angebotenen Titel und wegen der zu geringen inneren Sicherheit einer Obligation des Bundes im Gegensatz zu den Obligationen einer privaten Bahngesellschaft. Jahresbericht und Jahresrechnung sowie der Dividendenvorschlag von 5 % für die Stammaktien wurden einstimmig genehmigt.

— **Tarif für die schweizerischen Generalabonnements in fünf Sprachen.** Zur leichteren Orientirung für Touristen, als praktisches Auskunftsmittel für Bahnbeamte und Auskunftsbüreaus und originelle Reklame zur Bekanntmachung der seit kurzem in der Schweiz eingeführten Generalabonnements im Auslande, gibt das Verkehrsbüreau Luzern einen fünfsprachigen abgekürzten Tarif (deutsch, französisch, italienisch, englisch und russisch) der Generalabonnements heraus mit Routenkarte, auf welcher alle mit dem Generalabonnement zu befahrenden Strecken schwarz und alle übrigen Transportstrecken, Schiffskurse, Bergbahnen, Lokalbahnen, Posten usw., wofür besonders bezahlt werden muss, roth dargestellt sind und zugleich ein übersichtliches Bild der schweizerischen Hauptverkehrswege geboten wird. Die Tarife sind bei allen schweizerischen Verkehrsbüreaus zum Preise von 20 Cts. erhältlich.

— Die **italienische Mittelmeerbahn**, deren Entwurf eines **Sommerfahrplanes** — wie in Nr. 42 S. 745 d. Ztg. mitgetheilt — von der Regierung verworfen wurde, wird nun von dieser aufgefordert für die Linien Mailand bezw. Turin-Genua-Rom einen neuen Fahrplan zusammenzustellen, welcher besonders folgenden Wünschen Rechnung tragen soll, die zum Theil im abgelehnten Fahrplanentwurf berücksichtigt waren: 1. Schaffung neuer Zugverbindungen zwischen Mailand bezw. Turin und Genua, in den ersten Frühstunnden nach Genua und Abends zurück; 2. Trennung der Eilzüge zwischen Mailand bezw. Turin und Rom, welche bisher von und bis Genua vereint geführt werden, dadurch dass einige Eilzüge nach und von Mailand, wie im Jahre 1897, wieder über Parma-Sarzana geführt wurden.

— **Automobilwagenverkehr zwischen Vievola und Ventimiglia.** Bis zur Entscheidung der noch schwebenden Frage, ob die Linie, welche von Turin über den Colle di Tenda an die französische Grenze bis Vievola führt und bereits im Betriebe ist, ihre Fortsetzung nach Nizza, wie es vortheilhaft wäre, oder aber nach Ventimiglia, wie es strategische Rücksichten nöthig machen sollen, finden wird, wurde zwischen Vievola und Ventimiglia ein regelmässiger Automobilwagendienst auf der Poststrasse eingeführt. Die Wagen fahren mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 14 km in der Stunde.

— Vom italienischen Staate wurde der Beschluss gefasst, die **Linie Mailand-Vigevano**, welche von der Mittelmeerbahn betrieben wird, durch den Ankauf der 2000, sich noch im Privatbesitze befindlichen Aktien zu erwerben.

— **Spezialwagen für den Versand von frischen Früchten.** Vom Comm. Cirio, dem Gründer und einstigen Leiter der bekannten Lebensmittelexportgesellschaft, welche ihm ihren Namen verdankt, wurde namens einer Gruppe Kapitalisten den grossen italienischen Bahnverwaltungen der Vorschlag unterbreitet, dass diese von ihm erdachte, noch zu erbauende Wagen anmiethen möchten, mittelst welcher es möglich gemacht würde, auch die dem Verderben am leichtesten ausgesetzten Erstlingsfrüchte (wie frische Feigen, Erdbeeren, Kirschen usw.) auf weite Entfernungen verschicken zu können. Diese Wagen sollen ausser zur Versendung von Frühprodukten, auch zum Transport von lebendem Kleinvieh und von kleinen Fruchtbäumchen und Blumen verwendet werden können. Die Verwaltungen stehen dem Vorschlage nicht ablehnend gegenüber, falls praktische Versuche mit den angebotenen Wagen ein günstiges Ergebniss zeitigen und die Regierung einem derartigen Abkommen die Genehmigung ertheilt.

— **Maassnahmen gegen den Ausstand der italienischen Eisenbahner.** Die „Agenzia Stefani" veröffentlicht den Wortlaut des vom 22. d. Mts. datirten königlichen Dekrets sowie den dazu gehörigen Bericht an den König über die politischen Maassnahmen, betreffend die Versammlungen, die Vereinigungen, den Ausstand des Personals der Eisenbahnen, der Posten und des Beleuchtungswesens sowie die Presse. Das Dekret soll vom 20. Juli d. J. ab zur Anwendung kommen und dem Parlament vorgelegt werden, damit es in ein Gesetz umgewandelt werde.

In Bezug auf das Vereinswesen setzt das Dekret im Art. 3 fest, dass der Minister des Innern ausser verbrecherischen Vereinigungen auch solche auflösen kann, welche auf dem Wege der That die sozialen Einrichtungen oder die Staatsverfassung umzustürzen bezwecken. Den aufgelösten Vereinen steht es zu, sich aufs neue zu konstituiren; die Förderer der Bewegung und die Vorstände werden mit Haft bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 1000 L. bestraft. Der die Ausstände des Personals der Verkehrsanstalten behandelnde Art. 4 bestimmt, dass wenn sich drei oder mehr Beamte, Agenten oder Arbeiter bei den Eisenbahnen, der Post und den Telegraphen, sowie bei den Anstalten zur öffentlichen Beleuchtung mittelst Gas oder Elektrizität zum Ausstande verabreden, sie mit Haft bis zu drei Monaten oder Geldstrafe bis 1000 L. bestraft werden. Die Förderer der Bewegung und die Führer werden mit Haft bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis 3000 L. bestraft.

— **Erhebung von Abgaben für die aus dem Donezbecken abgefertigten Wagen mit Heizmaterial.** Der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" Nr. 119 entnehmen wir die Mittheilung, dass diejenigen Eisenbahnen, welche Mineralheizmaterial und Salz aus dem westlichen Theil des Donezbeckens befördern, die Genehmigung erhalten haben, zeitweilig für jeden abgefertigten Wagen von Heizmaterialien eine Abgabe zu erheben. Seit 1. Mai d. J. erheben demzufolge die Eisenbahnen von einem jeden 600 Pud Kohlen enthaltenden Wagen als Ergänzungszahlung noch: 1. je 4 Kop. zur Errichtung eines höheren Berginstitutes in Jekaterinosslaw, bis zur Bildung eines Kapitals von 100 000 R., das zu besagtem Zweck vom Kongress der Montanindustriellen des Südens Russlands gespendet worden ist und 2. ebenfalls je 4 Kop. im Laufe von zwei Jahren, zur Deckung der Ausgaben bei Betheiligung der Donezkohlenindustriellen an der Pariser Weltausstellung des Jahres 1900.

Eine eigenartige Form zur Beschaffung von Mitteln für Zwecke, die der Allgemeinheit dienen.

— **Die Organisation eines direkten Eisenbahnverkehres für den Transport verschiedener Güter zwischen allen Stationen des allgemeinen russischen Eisenbahnnetzes und den Städten Ssemipalatinsk, Barnaul, Minussinsk und Jenisseisk** geht, den St. Petersburger Blättern zufolge, ihrer Verwirklichung entgegen, da die Verhandlungen darüber im Eisenbahnressort immer weiter gedeihen. Den Wassertransport dieser Güter im direkten Verkehr übernehmen: die westsibirische Dampfschifffahrts- und Handelsgesellschaft und der örtliche Rheder N. N. Gadalow, mit denen die Verwaltung der centralsibirischen Eisenbahn besondere Vereinbarungen zu treffen gedenkt.

— **Eisenbahnprojekt Polomoschnaja-Gurjewfabrik (Sibirien).** Zur erfolgreichen Ausbeutung der natürlichen Reichthümer Sibiriens — Steinkohlen und Eisen — hat sich — wie die Münchener „Allgem. Ztg." schreibt — die Nothwendigkeit der Durchführung einer Reihe von Zweigbahnen herausgestellt. Auf Grund der von der Gesellschaft der ostsibirischen Fabriken vorgenommenen Trassirungen hat sich ergeben, dass die Errichtung von Eisenbahnen im Kusnezkbezirk besonders wünschenswerth erscheint, da dieser Bezirk besonders reich an Steinkohlen und Eisenerzen ist. In Anbetracht dessen hat genannte Gesellschaft um die Genehmigung nachgesucht zur Errichtung einer 225 Werst langen Eisenbahnlinie von der Station Polomoschnaja bis zur Gurjewfabrik. Die Kommission für neue

Eisenbahnen hat die Durchführung besagter Linie für wünschenswerth erachtet.

— Am 13./25. Mai d. J. fand unter dem Vorsitz des Geheimraths Maximow eine Sitzung der Kommission für den Bau neuer Eisenbahnen statt zur Berathung der Frage, betreffend die **Errichtung von Zufuhrbahnen im Gebiet der Donezsteinkohlenlager.** Durch das rasche Wachsthum der metallurgischen Industrie im Süden Russlands und die Entwickelung des Eisenbahnnetzes wird die Steinkohlennachfrage immer grösser, so dass zur Ausbeute der reichen, noch unberührten Steinkohlenlager im Donezbecken geschritten werden muss. Zu diesem Zweck ist es nothwendig, in diesem Bezirk neue Eisenbahnlinien zu bauen. Von einer bereits im Frühjahr ins Donezbecken abkommandirten Kommission wurde die Errichtung folgender Zweigbahnen zu den Steinkohlenlagern für wünschenswerth erachtet: 1. Perwoswanowka-Uspenskaja (12 Werst), 2. Schtschetowskaja bis zum Jepifanowbergwerk (6 Werst), 3. Juskino bis zum Alexejewbergwerk (3 Werst), 4. Alexejewka-Chazepetowka (30 Werst), 5. Tschumakowo bis zum Alexejewbergwerk (6 Werst) und 6. von der Station Kamenskaja bis zur Staniza Gundorowskaja (18 Werst). Bei Besprechung eben dieser Eisenbahnprojekte in der Kommission stellte sich, wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ mittheilt, heraus, dass durch den Bau neuer Zweigbahnen im Donezbecken der Kohlenpreis wenigstens um 1 Kop. für das Pud fallen wird, während die Kohlenausbeute voraussichtlich um 40 % steigen wird. Nach Durchsicht der Einzelheiten eines jeden Bahnprojektes sprach sich die Kommission dahin aus, dass bereits jetzt die Verwirklichung folgender Eisenbahnprojekte wünschenswerth erscheint: 1. die Tschumakowo-Muschketowlinie bis zum Alexejewbergwerk und 2. von Sarudny bis zum Jepifanow- und anderen benachbarten Bergwerken (jede dieser Linien hat eine Länge von 6 Werst).

In derselben Sitzung der Kommission wurde das Gesuch des Arrendators des Genitscheskalzsees durchgesehen, welcher darum bittet, die Arabatskizweigbahn der Kursk-Charkow-Ssewastopollinie bis zum Genitschesksee (um 10—12 Werst) verlängern zu dürfen. Die Kommission hielt die Errichtung der projektirten Bahn für wünschenswerth, fand aber, dass die Bedingungen des Baues zwischen dem Antragsteller und der Verwaltung der Kursk-Charkow-Ssewastopol-Eisenbahn noch zunächst näher vereinbart werden müssten.

— **Ueberfall auf russische Eisenbahningenieure in China.** Von allen europäischen Mächten, welche in China Eisenbahnbauten ausführen, sind bisher die Russen von den Eingeborenen verhältnissmässig am wenigsten gehindert worden, da es ihnen möglich war, von Sibirien aus für den Schutz des Bahnbaues in der Mandschurei weit kräftigere Vorsichtsmaassregeln zu treffen, als die anderen Nationen. Mit welchen Schwierigkeiten aber auch Russland zu kämpfen hat, zeigt nachstehendes Telegramm:

Schanghai, 24. Juni. Wie die „North China Daily News“ aus Niutschwang meldet, wurden zwei russische Ingenieure und zehn Kosaken von Räubern in der Nähe von Kirin getödtet.

— **Eisenbahnbau in Kiautschou.** Wie aus Kiautschou gemeldet wird, zerstörten die Einwohner verschiedener um Kaomi gelegenen Dörfer die von den deutschen Ingenieuren dort unternommenen Bahnbauarbeiten. Derselben Meldung zufolge folgte die Strafe auf dem Fusse nach, da Hauptmann Mauwe, Chef der 1. Kompagnie des Seebataillons, mit 80 Mann seiner Kompagnie und 16 Reitern an Ort und Stelle geschickt wurde, um die Aufrührer zu züchtigen.

— In **Japan** hat die **Einfuhr englischer Lokomotiven** wieder etwas zugenommen, wogegen die Bezüge amerikanischer Lokomotiven zurückgegangen sind. Japan erhielt im Jahre 1897 für 2 800 000 Yens, im Jahre 1898 für 3 100 000 Yens englische Lokomotiven, dagegen von Nordamerika im Jahre 1897 für 2 400 000 Yens und im Jahre 1898 für 2 000 000 Yens. Auch die deutsche Lokomotivindustrie tritt neuerdings wieder mit den amerikanischen und englischen Fabriken in Japan in Wettbewerb, da — wie in Nr. 36 S. 627 d. Ztg. mitgetheilt — die Lokomotivbauanstalt Kraus & Co. in München und Linz einen Auftrag zur Lieferung von 74 Lokomotiven für die japanischen Bahnen erhalten hat.

— Ueber den **Eisenbahnbau in Südwestafrika** schreibt Herr W. Mertens in der „D. K. Z.“: Die ursprüngliche Aufgabe, das Dünengebiet mit einem Schienenstrang zu durchschneiden und für Fälle der Noth die Versorgung des Landesinnern mit Nahrungsmitteln sicher zu stellen, ist erreicht. Die Bahn ist nach Berichten von Anfang Mai d. J. bis zur Station Schakalswater fertiggestellt und für den Verkehr eröffnet worden. Es werden sowohl Güter als auch Personen befördert. Die Station Schakalswater liegt nicht weit von Salem, dem letzten im Thale des Swakop gelegenen Wasser- und Weideplatze auf dem Frachtfahrerwege in der Richtung Windhoek-Swakopmund. Beide Punkte sind telephonisch mit einander verbunden, so dass die Frachtfahrer ihre Bestellungen schon von Salem aus aufgeben können. Die Personenbeförderung auf den kleinen Güterwagen der Feldbahn gehörte bisher nicht zu den Annehmlichkeiten, ist aber inzwischen auch durch Einschiebung eines besonderen Wagens verbessert worden, so dass die Reisenden nicht mehr auf den Gütern zu sitzen brauchen. Aus dem Fahrplan ist anzuführen, dass in jeder Richtung täglich ein Zug verkehrt. Man verlässt Swakopmund Morgens 7 Uhr 30 Min. und trifft in Schakalswater gegen 6 Uhr Abends ein, legt also die Strecke von 98 km in 10 Stunden zurück. Von welcher Bedeutung der Verkehrsfortschritt ist, ergibt sich daraus, dass man jetzt in 10 Stunden eine Strecke zurücklegt, zu der man früher 8 Tage mit dem Ochsenwagen brauchte. Rechnet man dazu noch die inzwischen hergestellte telegraphische Verbindung mit Deutschland, so hat man einen vorzüglichen Beweis für die Entwickelung des Schutzgebietes. Nachdem mit der Ausführung des ersten Theiles der Bahn das bisherige Bahnbaukommando die dringendste Aufgabe erledigt hat, kommt der zweite, bedeutend schwierigere Theil des Bahnbaues zur Ausführung. Durch Allerhöchste Kabinetsordre vom 15. d. Mts. sind der Oberstleutnant Gerding, Kommandeur des Eisenbahnregiments Nr. I und der Hauptmann Pophal vom Eisenbahnregiment Nr. III à la suite ihrer Truppentheile gestellt worden. Beide Offiziere werden sich mit dem nächsten Dampfer nach Südwestafrika begeben. Oberstleutnant Gerding, um den Bauentwurf für die Weiterführung der Eisenbahn von Swakopmund nach Windhoek einer Prüfung an Ort und Stelle zu unterziehen, wie dies angesichts der weiteren Ausführung entgegenstehender Geländeschwierigkeiten in der zweiten Hälfte der Bahnlinie sich als nothwendig erweist; Hauptmann Pophal, um die Oberleitung des Baues und Betriebes zu übernehmen, die mit der Zeit immer grössere Ausdehnung gewinnt. Oberstleutnant Gerding, aus dem Ingenieurkorps hervorgegangen, ist ein erfahrener Eisenbahnoffizier, der seine Erfahrung in einer mehr als 25 jährigen Zugehörigkeit zur Eisenbahntruppe gewonnen hat, auch mehrfach Gelegenheit gehabt hat, das ausländische Eisenbahnwesen, insbesondere das nordamerikanische, kennen zu lernen; letzteres in amtlicher Stellung als Kommissar der Reichsregierung bei der Chicagoer Weltausstellung. Hauptmann Pophal, ebenfalls aus dem Ingenieurkorps hervorgegangen, gehört der Eisenbahntruppe seit über 15 Jahren an und hat eine erfolgreiche Thätigkeit im Eisenbahnbau- und -Betrieb hinter sich.

— Ein grosses Unwetter, das von Wolkenbrüchen begleitet war, hat die **Sudan-Eisenbahn** an zwei Stellen in einer Länge von einigen Kilometern zerstört. Diese Stellen befinden sich in Kerma am Nil, südlich von Wady-Halfa und dann in der Wüste zwischen Halfa und Abu-Hamed. Es werden alle Anstrengungen gemacht, um die Bahn schleunigst wiederherzustellen.

— **Afrikanische Karawanenstrassen.** In dem nördlichen Afrika, insbesondere in der Sahara und in den Ebenen zwischen dem Tschadsee und dem Nigerdelta, bewegt sich der Güterverkehr noch immer auf den alten Karawanenstrassen unter Vermittelung zahlreicher Araberkolonien, die seit Jahrhunderten sich an den wichtigeren Handelsorten und Sammelplätzen dieser Karawanenstrassen angesiedelt haben. Von Timbuktu aus dringen die europäischen und nordafrikanischen Waaren bis Salaga im Hinterlande der englischen Goldküste, wohin sie von den reisenden Araberstämmen billiger befördert werden, als von den englischen Firmen an der Goldküste. Die Karawanen vom Norden und Osten des Tschadsees mit den Stützpunkten in Tibesti, Borku, Wadai, Bahr-el-Gazal, Darfur und Kordofan sind stets in Verbindung mit den nordafrikanischen Häfen geblieben, ohne jemals die südöstliche Route längs des Ubangi und Kongo einzuschlagen.

Die hauptsächlichsten Karawanenstrassen sind folgende: 1. Von Marokko aus: Mogador-Marrakesch-Tandeni-Timbuktu; Tanger-Fez-Tuak-Timbuktu. 2. Von Algier aus: Laghuat-Tuat-Timbuktu; Biskra-Wargla-Kano. 3. Von Tunis aus: Gabes-Ghadames-Ghat-Kano. 4. Von Tripolis aus: Tripolis-Ghadames-Ghat-Kano; Tripolis-Ghadames-Wargla-Tuat-Timbuktu; Tripolis-Murzuk-Bilma-Kucka (oder Rabbeh) zur neuen Station bei Dekira; Tripolis-Sirt-Sella-Oase Kufrah; Benghasi-Audschila-Oase Kufrah-Wadai. 5. Von Aegypten aus: Kairo-Khartum-Kordofan-Darfur-Wadai; Suakim-Berber-Khartum-Kordofan-Wadai. Alle diese Karawanenstrassen stehen unter französischem Einflusse mit Ausnahme der ägyptischen und der Kopfstationen in Marokko und Tripolis.

— **Frachtsätze der amerikanischen Eisenbahnen.** Die Verhandlungen zur Herbeiführung einer Einigung unter den amerikanischen Bahnen in betreff der Frachtsätze scheinen auf gutem Wege zu sein. Die Verhandlungen der zwischenstaatlichen Verkehrskommission mit den Leitern grosser Bahnen, über welche schon in Nr. 39 S. 692 d. Ztg. berichtet wurde, sind inzwischen weiter fortgesetzt worden. So fand in Washington

eine Konferenz der Kommission mit den oberen Beamten südlicher Bahnen statt, ferner hat die Kommission in Newyork die leitenden Beamten transkontinentaler Bahnen über die Differenzirung der Frachtraten für Getreide, je nachdem dieses für die Ausfuhr oder den heimischen Bedarf bestimmt ist, verhört. Die Meinungen sind zwar sehr getheilt, immerhin aber ist doch bei allen diesen Widersprüchen das Entgegenkommen, das die Verkehrskommission bei allen Bahnen mit dem Bestreben findet, die Ratenschwierigkeiten zu beseitigen, sehr erfreulich. So haben denn auch die Leiter der westlichen Staatsbahnen sich bereits dahin geeinigt, dass zukünftig Differentialraten für die Ausfuhr von Provisionen in Fortfall kommen sollen, und es steht, wie es heisst, auch eine Verständigung dieser Bahnen über gleiche Raten für alle Getreidefrachten, sowie über eine strikte Aufrechthaltung der Raten des Passagiergeschäftes in Aussicht.

Allgemeines.

— **Instruktionswagen für das Zugpersonal.** Der Ausbildung des Betriebspersonals der Eisenbahnen in der Handhabung der Sicherungsanlagen ist bekanntlich auch seitens der nordamerikanischen Eisenbahnen stets besondere Fürsorge gewidmet worden. Die Cleveland-Chicago und Saint Louiseisenbahn hat einen eigenen grossen Wagen gebaut, der als Instruktionsmittel zur Erklärung des Bremsmechanismus für das Personal bestimmt ist. Der Wagen ist mit allen Apparaten der Luftdruckbremse und der Normalbremse ausgestattet und enthält noch weitere Lehrmittel zum besseren Verständniss des Bremsvorganges, so dass das einzuschulende Personal unter Leitung eines vortragenden Ingenieurs theoretisch und praktisch alle Einzelheiten der Vorrichtungen in natürlicher Grösse und richtigen Verhältnissen zur Anschauung vorgeführt erhält. Ausserdem befinden sich in diesem Wagen die Anlagen für die Dampfheizung, Beleuchtung, Ventilation usw. Der Wagen ist 16 m lang und durch eine Mittelwand in zwei Abtheilungen geschieden; die eine Abtheilung dient als Kanzlei und als Schlafraum, die andere bildet den Lehrsaal. An der Stirnseite des Wagens befindet sich ein Gelass für eine Werkstätte, ein kleiner stehender Dampfkessel und eine Luftpumpe, welche die Pressluft für die Bremse liefert. Im Lehrsaal sind eine Menge Modelle von Dampf- und Bremsventilen vorhanden, ferner ein Injektor für die Speisung des Lokomotivkessels, ein Modell eines Sandstreuapparates und ein Modell einer Luftpumpe. Zeichnungen und schematische Darstellung verschiedener Anlagen dienen zum Verständniss für die ersten Unterrichtsstunden. Die an der Aussenseite des Wagens angebrachten Bremsapparate zum normalmässigen Bremsen während der Fahrt, sowie die Heizanlagen und die Beleuchtung stehen mit den im Innern des Wagens befindlichen Apparaten in Verbindung. Gewöhnlich nehmen 12 Hörer an dem Unterricht theil und macht man die Aufnahme von Zugbeamten von dem Besuch des praktischen Lehrkursus abhängig.

— **Raupen als Verkehrsstörer.** Wie im vorigen Jahre in Südafrika, so wurde vor kurzem auch in Kanada ein Zug der kanadischen Pacificbahn durch einen sogenannten Heerwurm aufgehalten. Dieser bestand aus Milliarden von Raupen, die sich in einer geschlossenen Kolonne den Schienenweg entlang bewegten. Als der heranbrausende Zug in diese sich langsam fortbewegenden Massen gerieth, wurden zwar tausende der Thiere zermalmt, aber ihre Körper machten die Schienen so schlüpfrig, dass die Räder nicht mehr zu greifen vermochten und daher die über und über mit Raupen bedeckten Räder zum Stillstand kamen. Erst nach Verlauf mehrerer Stunden, nachdem die Räder gereinigt und die Schienen mit Sand bestreut worden waren, konnte die Fahrt fortgesetzt werden.

— **Der deutsche Lokomotivbau.** Die Zahl der gegenwärtig auf der ganzen Erde in Betrieb befindlichen Lokomotiven wird zu etwa 160 000 Stück anzunehmen sein. Davon entfallen auf Europa 85 000, auf Amerika etwa 55 000, auf Asien 10 000 Stück, der Rest auf Afrika und Australien. Eine gut gearbeitete Lokomotive bleibt, zumal wenn erforderlichen Falls einige leicht ersetzbare Theile inzwischen erneuert werden, etwa 20—24 Jahre brauchbar. Daraus folgt, dass allein für die gegenwärtig vorhandenen Bahnstrecken (also ohne Neubauten) jährlich etwa 6 600 Lokomotiven im Gesammtwerthe von ungefähr 330 000 000 ℳ neu einzustellen bezw. von den Lokomotivfabriken abzuliefern sind. Hiervon liefert Europa — in erster Linie England, Deutschland, Belgien, Frankreich, Oesterreich, in zweiter Linie Italien, Russland usw. — jährlich etwa 4 500 Stück, während der Rest auf Amerika, und zwar vorwiegend die Vereinigten Staaten, entfällt. Alle diese Zahlen und Werthe beziehen sich jedoch ausschliesslich auf den Eisenbahnverkehr, während die kleineren Lokomotiven für Strassenbahnen, Anschlussgleise der Fabriken, theilweise auch für Bergbahnen usw. nicht mit eingerechnet sind, weil über deren Anzahl auf der ganzen Erde selbst eine Schätzung sich von der richtigen Ziffer sehr weit entfernen könnte.

Im Deutschen Reiche bestehen zur Zeit 15 Fabriken, die vorzugsweise auf die Herstellung grosser und schwerer Maschinen eingerichtet, selbstverständlich aber in der Lage sind, auch sogenannte leichtere Lokomotiven zu liefern. Ausserdem bestehen noch drei kleinere Fabriken, welche sich vorzugsweise, wenn nicht ausschliesslich, mit der Herstellung der kleineren Lokomotiven beschäftigen. Sämmtliche deutschen Fabriken sind in der Lage, bei normalem Betrieb jährlich etwa 1 400 Lokomotiven fertig zu stellen. Beschäftigt sind im Lokomotivbau je nach der Geschäftslage 15 000—20 000 Arbeiter. In Bezug auf seine Leistungen, die Vorzüglichkeit des Materials und der Konstruktion, infolge dessen auch seines Rufes, wird der deutsche Lokomotivbau von keinem anderen der Erde übertroffen. Seine Ausfuhr richtet sich in erster Linie nach Russland, Schweden, Norwegen, Dänemark und der Türkei, nach Südamerika, Südafrika, in freilich geringeren Posten auch nach Asien. Einen gefährlichen Konkurrenten hat, und zwar nicht blos der deutsche, sondern der gesammte europäische Lokomotivbau neuerdings durch den Wettbewerb der Vereinigten Staaten von Amerika erhalten. Im Jahre 1898 sind in den Werkstätten der Vereinigten Staaten mit Ausnahme derjenigen, welche Eigenthum der Bahnen sind, allein 1 875 Lokomotiven fertiggestellt worden gegen 1 251 im Vorjahre. Die Amerikaner bekämpfen die europäischen Lokomotivfabriken nicht blos auf den überseeischen Märkten, sie sind sogar auf dem besten Wege, Lokomotiven nach Europa (England) zu liefern. Soviel bekannt, ist bis jetzt eine amerikanische Lokomotive nach Deutschland noch nicht gelangt.

— **Versuche mit dem Telegraphen ohne Draht** wurden kürzlich von Mannschaften der Luftschifferabtheilung unter dem Kommando des Leutnants von Siegsfeld in der Nähe Berlins und zwar zwischen dem Uebungsfelde der Abtheilung, wo ein vom Wannseebahnhof Friedenau aus sichtbarer Mastbaum errichtet war, und einzelnen hohen Häusern in Friedenau ausgeführt. Während bei den früheren Versuchen, die vom Kirchthurm der Friedenauer Kirche „Zum guten Hirten“ aus stattfanden, ein umfangreiches Drahtnetz als Vermittler benutzt wurde, hatte man diesmal nur einen einfachen Kupferdraht angewendet, der, an einem Bambusstab befestigt, die telegraphischen Zeichen des Morseapparates an die in der Luft enthaltene Elektrizität weitergab. Es handelt sich bei den Versuchen, die einige Wochen hindurch fortgesetzt werden sollen, um eine Feststellung, inwieweit bei einer derartigen Telegraphie von nicht zu hohen Standpunkten aus die dazwischen liegenden Häuser usw. Störungen hervorrufen, und es wurden deshalb verschiedene Höhen und Distanzen gewählt. Der Kommandeur der Luftschifferabtheilung wohnte den Uebungen bei, die recht befriedigende Ergebnisse hatten. Es ist bereits gelungen, derartige Telegramme von dem Tempelhofer Felde aus nach dem Exerzierplatz bei Jüterbog zu vermitteln.

— **Der Erfinder des Telephons über die Telephonie ohne Draht.** Ein Mitarbeiter des „Western Electrician“ hat Graham Bell interviewt, um seine Ansicht über die Frage der Telephonie ohne Draht zu erfahren. Bell soll sich dahin geäussert haben, dass er gar nicht an einem Zustandekommen dieser technischen Leistung in einer nicht zu fernen Zukunft zweifle. Er wies dabei auf die ausserordentliche Bedeutung einer Telephonie ohne Draht hin, zunächst mit Rücksicht auf die gewaltige Ersparniss an Drähten. Die elektrischen Leitungsdrähte, die zur Herstellung von Telephonnetzen unsere Grossstädte allmählich geradezu überschwemmen, kosten eine Menge Geld, das nach Einführung der drahtlosen Telephonie erspart werden könnte. Bell ist ferner davon überzeugt, dass das Telephon erst am Anfang seiner Ausnutzung steht, sodass die Ueberlastung der Städte mit Telephondrähten über kurz oder lang eine technische Frage von bedeutender Wichtigkeit werden wird. Die elektrischen Fachblätter, sogar die amerikanischen, theilen den Optimismus ihres berühmten Landsmannes nicht und glauben vielmehr, dass noch eine lange Zeit vergehen wird, ehe die Telephonie ohne Draht eine eigentliche Rolle in den Verkehrsmitteln der modernen Welt wird spielen können.

— **Das grösste Eisenerzvorkommen der Welt** ist nach einer Mittheilung der „Zeitschrift für angewandte Chemie“ dasjenige von Kirunavara im nördlichen Schweden. Zu seiner Ausbeutung wird, wie schon früher berichtet, gegenwärtig eine Eisenbahn von 184 km Länge gebaut, in deren Herstellung sich die schwedische und die norwegische Regierung theilen, und zwar liegt von der Gesammtlänge etwas weniger als ein Viertel auf norwegischer Seite. Die Gesammtanlage wird etwa 30 000 000 Kr. kosten, wovon Norwegen 7 000 000 Kr. übernommen

hat, in welcher Summe die Ausgaben für die nöthigen Hafenanlagen in Ofoten, dem Endpunkte der Bahn, einbegriffen sind. Das Erzlager wird auf 205—300 000 000 t im Niveau des nahegelegenen Luossajärvisees und im ganzen auf etwa 700 000 000 t bis zu 200 m Tiefe unter dem Seespiegel geschätzt. Das erscheint gar nicht viel, es ist aber zu berücksichtigen, dass der Gehalt des Erzes an Eisen so hoch ist, wie man es noch nirgend anders gefunden hat. Das Erzgebiet von Kirunavara ist nur etwa 105 km von dem schon seit langem berühmten Eisenerzlager von Gellivara entfernt, liegt aber noch erheblich weiter nördlich (fast unter dem 68. Breitengrade) und wird wahrscheinlich das nördlichste Bergwerk der Welt werden. Auch die deutsche Eisenindustrie ist an seiner Entwickelung in gewissem Grade interessirt, da das nordschwedische Erz, wegen der billigeren Verladung von Ofoten aus wenigstens, für die westdeutschen Häfen etwas billiger sein wird als das Gellivaraerz von Lulea aus, woher Deutschland bisher eine nicht unbedeutende Menge bezog. Besonders günstig für das neue Unternehmen ist der Umstand, dass der Hafen Ofoten trotz seiner erheblich nördlicheren Lage das ganze Jahr über eisfrei ist, während in Lulea für 4½ Monate die Schifffahrt im Winter geschlossen ist. Im Anschlusse daran können wir erwähnen, dass auch in Russland die Erschliessung eines werthvollen Eisenlagers in Aussicht steht, nämlich des sogenannten Magnetberges bei Torgorvo. Die Erze enthalten daselbst bis zu 65 % reines Eisen und sind demnach in Russland wohl die reichsten Eisenlager und werden überhaupt in der ganzen Welt nur von den oben erwähnten schwedischen Erzen übertroffen. Bisher wurde der Magnetberg wenig beachtet, da es kein Heizmaterial in der Umgebung gab und auch der Transport der Erze schwierig gewesen wäre. Jetzt haben sich diese Verhältnisse geändert, da man in der Nähe von Pawlograd Steinkohlen gefunden hat und ausserdem ohnehin den waldreichen nördlichen Ural und den an Steinkohlen reichen südlichen Ural mit dem fraglichen Gebiete durch Eisenbahnen zu verbinden gedenkt. Der russische Finanzminister hat den Vorschlag gemacht, dass das ganze Erzlager der Krone übergeben werde, damit diese dann die Ausbeutung in einzelnen Theilen verpachte oder die Ausbeutung selbst übernehme. Dieser Vorschlag, dem sich die übrige Regierung angeschlossen hat, soll einen Rückschlag auf die Preise des Gusseisens in Russland verhüten.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen usw.

Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld. Am 1. Juli d. J. wird die an der Bahnstrecke Osberghausen-Wiehl zwischen den Stationen Alperbrück (1,4 km) und Wiehl (0,9 km) gelegene Ladestelle Jürgesbruch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden.

Ungarische Staatseisenbahnen. Am gleichen Tage wird die an der Linie Fülek-Ruttka zwischen den Stationen Zólyom (3 km) und Garam-Berzencze (11 km) gelegene Verladestation Zólyom-Vasgyár für den Verkehr von Stück- und Wagenladungsfrachtgutsendungen der Unio Eisen- und Blechfabrikaktiengesellschaft eröffnet werden. Eilgüter und lebende Thiere können in dieser Verladestation weder auf- noch abgegeben werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Mit Bezug auf die Mittheilung in Nr. 27 S. 462 d. Ztg. wird mitgetheilt, dass die Station Sorge der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn nunmehr auch für den Güterverkehr eröffnet worden ist.

Vereinsreiseverkehr.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass am 27. Juli d. J. der Termin für die von den Direktionen ausgehende erste Anmeldung von Aenderungen usw. für den am 1. Oktober d. J. in Kraft tretenden Nachtrag zu den Fahrscheinverzeichnissen abläuft und dass diese erste Anmeldung unter Benutzung des Musters 9 lediglich an die geschäftsführende Verwaltung zu richten und so frühzeitig abzusenden ist, dass sie spätestens am Abend des 27. Juli hierselbst eintrifft.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2603 vom 20. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 26. Juni d. J.).

Nr. 2636 vom 20. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die erste Anmeldung von Aenderungen usw. für den am 1. Oktober 1899 in Kraft tretenden Nachtrag zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 23. Juni d. J.).

Nr. 2638 vom 20. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Protokoll der am 7./8. Juni d. J. in Wien abgehaltenen Sitzung des technischen Ausschusses (abgesandt am 26. Juni d. J.). Die nächste Ausschusssitzung soll am 25. Oktober d. J. in Frankfurt a/M. stattfinden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.

Berichtigung des Frachtsatzes für Eier.

In dem mit 1. Juni d. J. zur Einführung gebrachten Tarif-Theil II, Heft 1 für den obenbezeichneten Verkehr ist auf Seite 13, unter Ziffer 7, der für Sendungen von 10 000 kg vorgesehene Frachtsatz für Eier der Relation Podwoloczyska (Bhf.) und Tarnopol transit-Darmstadt Hauptbahnhof von „626“ in „625“ ₰ zu berichtigen.

Wien, 21. Juni 1899. (1737)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Am 1. Juli 1899 wird der an der Strecke Labiau-Tilsit zwischen Gr.-Brittanien und Tilsit belegene Personenhaltepunkt Linkuhnen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet und gleichzeitig in den Gruppentarif I (Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr.) einbezogen. Fahrzeuge und Sprengstoffe werden in Linkuhnen nicht abgefertigt. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güterabfertigungsstellen Auskunft. (1738)

Königsberg i/Pr., den 20. Juni 1899.
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin - Stettin - schlesischer Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. werden die Stationen Gross-Mockratz, Misdroy und Warnow der Neubaustrecke Wollin-Misdroy als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 6 b für Braunkohlen- und Steinkohlenbrikets für 20 t-Ladungen des Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarifs aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 22. Juni 1899. (1739)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im nordostdeutsch-sächsischen Thiertarif direkte Frachtsätze zwischen Guttstadt, Station des Eisenbahndirektionsbezirks Königsberg i/Pr. und Oelsnitz i. V., Station der königlich sächsischen Staatsbahnen, in Kraft, welche bei diesen Verkehrsstellen zu erfahren sind.

Bromberg, den 24. Juni 1899. (1740)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Güterverkehr, Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Für die Beförderung von Kohlenelektroden zur Elektrolyse und zu elektrischen Schmelzprozessen zwischen Nürnberg Ctrlbhf. und Röthenbach b/Lauf einerseits und Meran, Paternion-Feistritz, Villach und Wien I K. E. B. (Westbhf.) gelangen mit Gültigkeit vom 10. Juli l. J. direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 23. Juni 1899. (1741)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif.

(Theil III Heft 2 vom 1. November 1894 und Theil III Heft 2 vom 1. August 1899.

Die Frachtsätze für Györ-rábaparti rakodóhely finden nur für solche Sendungen Anwendung, welche in Györ loco zur Auf- oder Abgabe gelangen, also mittelst Strassenfuhrwerkes nach dem Bahnhofe zugeführt oder vom Bahnhofe abgeführt werden.

Für Sendungen hingegen, welche vom Schiff auf die Eisenbahn oder umgekehrt umgeschlagen werden, wird ausser den Frachtsätzen für Györ-rábaparti rakodóhely noch eine Zuschlagsgebühr von 1,5 Heller bezw. 1,3 ₰ für 100 kg erhoben.

München, den 22. Juni 1899. (1742)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppengütertarif Elberfeld-Essen (Gruppe VII).

Am 1. Juli d. J. wird für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen (Binnen- und Wechselverkehr) ein neuer Gütertarif, Theil II, eingeführt. Durch denselben werden der Gruppentarif VII vom 1. April 1895, ferner die Gruppentarife IV (Altona-Hannover-Münster) vom 1. April 1895 und VI (Cassel-Frankfurt a/M.-Mainz) vom 1. April 1897, sowie die Gruppenwechseltarife IV/VI (nordwestdeutsch-hessischer Verkehr) vom 1. April 1897, IV/VII (nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Verkehr) vom 1. April 1895 und VI/VII (rechtsrheinisch-hessischer Verkehr) vom 1. April 1897, nebst Nachträgen insoweit aufgehoben, als dieselben sich auf den Verkehr zwischen Stationen beziehen, auf welche der neue Tarif Anwendung findet.

Die in den neuen Gruppentarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

In den Tarif sind u. a. die Stationen Düsseldorf-Reisholz, Jürgesbruch und Tönisheide des Direktionsbezirks Elberfeld mit eigenen Entfernungen neu aufgenommen.

Der Kilometerzeiger weist gegenüber den bisher gültigen Entfernungen theilweise geringe Ermässigungen, in einzelnen Fällen auch geringe Erhöhungen auf. Die Frachterhöhungen werden mit dem 15. August d. J. gültig. Der Tarif ist bei den königlichen Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen sowie den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben.

Am 1. Juli d. J. wird die im Direktionsbezirk Elberfeld an der Bahnstrecke Osberghausen-Wiehl zwischen den Stationen Alperbrück und Wiehl gelegene Ladestelle Jürgesbruch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden.

Mit diesem Tage treten die in den Gütertarifen für Jürgesbruch vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze in Kraft. Soweit in die Gütertarife Entfernungen noch nicht aufgenommen sind, werden solche mit dem 1. Juli d. J. für den Gruppenwechselverkehr mit den preussischen Staatsbahnen sowie für den Verkehr mit den oldenburgischen Staatsbahnen eingeführt. Der Frachtberechnung in diesen Verkehren werden bis auf weiteres die um 8 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Osberghausen zu Grunde gelegt. Mit dem genannten Tage wird Jürgesbruch ferner in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. aus dem Ruhr- usw. Gebiet nach den Direktionsbezirken Elberfeld und Essen aufgenommen. Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die Entfernungen des Gütertarifs und die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) zu Grunde gelegt.

Elberfeld, den 22. Juni 1899. (1743)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich für die königliche Eisenbahndirektion Essen.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird in den Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren im Binnenverkehr, Theil II, gültig vom 18. Mai 1899, folgende besondere Bestimmung zu § 44 der Verkehrsordnung aufgenommen:

„4. Für die Desinfektion der Eisenbahnwagen, welche zum Transport von lebendem Geflügel verwendet sind, und der bei der Beförderung benutzten Geräthschaften werden die gleichen Gebühren erhoben wie für die Desinfektion bei Beförderung von anderem Kleinvieh."

Die in den Tarif aufgenommene zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Stettin, den 21. Juni 1899. (1744)
Direktion.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. tritt der auf Seite 36 des Heftes 13 zu Theil II a des deutsch-französischen Gütertarifs enthaltene, für Getreide, Mehl, Mais, Reis und Gries gültige Frachtsatz Alt-Münsterol Grenze - Basel = 3,80 Frcs. ausser Kraft.

Strassburg, den 20. Juni 1899. (1745)
Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch - schwedisch - norwegischer Güterverkehr über Sassnitz-Trelleborg.

Am 1. August d. J. gelangt der Nachtrag II zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Durch ihn werden u. a. die Stationen Frankfurt a/O., Fürstenwalde, Spandau, Velten und Werder des Direktionsbezirks Berlin, sowie Forst i/L. des Direktionsbezirks Halle a/S. in den Verband aufgenommen.

Näheres ist bei dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Altona, den 19. Juni 1899. (1746)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der österreichischen Nordwestbahn etc.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. ab wird die Station Neratovic der böhmischen Nordbahn in den Tarif für den vorgenannten Verkehr einbezogen. Für Sendungen nach Neratovic kommen die für Station Wschetat-Privor der österreichischen Nordwestbahn im bezeichneten Tarif vorgesehenen Frachtsätze zuzüglich 12,4 Heller für 100 kg zur Berechnung.

Breslau, den 21. Juni 1899. (1747)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Bezug auf die Bekanntmachung vom 29. März d. J. in der Vereinszeitung Nr. 27 wird die Gültigkeitsdauer des württ.-schweizer. Gütertarifs Theil II, Heft 3 (Verkehr mit der Central- und Westschweiz) vom 1. Januar 1892 nebst den Nachträgen I und II sowie der im genannten Verkehr zur Zeit bestehenden, im Instruktionswege zur Einführung gelangten besonderen Frachtsätze bis zum 31. August 1899 verlängert.

Stuttgart, den 20. Juni 1899. (1748)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Württ.-schweizer. Gütertarif.

Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. treten an Stelle der im württ.-schweizer. Getreide- etc. Ausnahmetarif (Verkehr mit der Nordostbahn) vom 1. November 1895 für die Station Ulm enthaltenen Frachtsätze neue, theilweise ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Stuttgart, den 23. Juni 1899. (1749)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Zu Theil II a Heft 3 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den königlich bayerischen Staatseisenbahnen) tritt am 10. Juli d. J. der Nachtrag X in Kraft (gratis).

Strassburg, den 19. Juni 1899. (1750)
Die geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 6 vom 1. April 1895.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli l. J. wird die Station Imst der k. k. österr. Staatsbahnen für den Kohlenverkehr mit Breitenschützing und Holzleithen in den Tarif aufgenommen.

München, den 21. Juni 1899. (1751)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Tarifheft 5.

Am 25. Juni d. J. treten bis auf weiteres, längstens aber bis 31. Dezember d. J., für die Beförderung von Holz der Abtheilung a bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze in Kraft:

von Korneuburg nach Borna	162 ₰	für 100 kg.
von Korneuburg nach Lucka	158 „	

Dresden, den 23. Juni 1899. (1752)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Am 1. Juli 1899 treten im ostdeutsch-österreichischen Verband Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899 für Schwefelsäure zur Ausfuhr bei Aufgabe von 10000 kg-Ladungen folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Nach	von Morgenroth	von Rosdzin
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig	
Böhm. Trübau St. E. G.	101	105

Breslau, den 20. Juni 1899. (1753)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Böhmisch-bayerischer Kohlentarif vom 1. Juli 1896.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli bezw. 15. August 1899 treten einige Aenderungen und Berichtigungen von Frachtsätzen in Kraft.

München, den 21. Juni 1899. (1754)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach Bayern.

Zum Kohlentarif Nr. 8 vom 1. April 1897 erscheint zum 1. Juli d. J. der Nachtrag IV, welcher neben einer Ergänzung der Beförderungsbestimmungen Entfernungen für verschiedene neue Stationen sowie veränderte Entfernungen für einzelne Stationen der bayerischen Staatsbahnen enthält. (1755)

St. Johann-Saarbrücken, 22. Juni 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. findet der Ausnahmetarif 1 d für bestimmte amerikanische Holzsorten als Pitsch-Pine (Pechkiefer) etc. Anwendung im Falle der Ausfuhr auf Sendungen, welche von direkten Frachtbriefen nach Stationen auf zollausländischem Gebiete (Schweiz, Italien, Oesterreich und Frankreich) begleitet sind und zur Einfuhr dahin verzollt werden. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 21. Juni 1899. (1756)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tarif für den Donau-Orientverkehr via Galaz.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. kommt ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft (Regensburg, Passau, Linz, Wien etc.) einerseits und Stationen der Dampfschifffahrtsgesellschaft des österr. Lloyd (Varna, Konstantinopel, Odessa, Batum etc.) zur Einführung.

Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom 1. März 1898 aufgehoben und ersetzt.

Der neue Tarif enthält in allen Relationen wesentlich ermässigte Frachtsätze.

Dieser Tarif ist durch die gefertigte Direktion kostenfrei zu beziehen.

Wien, am 22. Juni 1899. (1757)
Die Direktion
der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Theil II, Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899, treten für Artikel des Ausnahmetarifes 12 c bezw. 12 f des obbezeichneten Tarifheftes nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Von	nach Lüttringhausen (Elb.) — Artikel des Ausnahmetarifes 12 c		12 f	
	Frachtsätze für 100 kg in Mark bei Auflieferung von:			
	a 5 t	b 10 t	a 5 t	b 10 t
Klein-Reifling	4,35	3,28	3,28	2,16
Unzmarkt	4,72	3,65	3,65	2,39

Wien, am 23. Juni 1899. (1758)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Holz des Kartirungs-Ausn.-Tarifes Nr. 5 treten 14 Tage nach erfolgter Pubikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Liebenthal	60 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Liebenthal	55 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Liebenthal	85 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, für Langholz 6 ₰, bei Aussig-Landungsplatz ohne Unterschied 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 24. Juni 1899. (1759)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Aktiengesellschaft der Köln-Bonner Kreisbahnen.

Am 15. Juni 1899 ist der Theil II des Tarifes für die Beförderung von Gütern, enthaltend

A. Besondere Bestimmungen zu der Verkehrsordnung,
B. Besondere Tarifvorschriften,
C. Tariftabelle

in Kraft getreten.

Die Drucksache ist zum Preise von 20 ₰ bei der Betriebsdirektion der Köln-Bonner Kreisbahnen in Bonn käuflich zu erhalten.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Köln, den 20. Juni 1899. (1760)
Aktiengesellschaft
der Köln-Bonner Kreisbahnen.
Der Vorstand.
Dubelman.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Personenverkehr mit England über Hoek van Holland.

Aus Anlass der Eröffnung der Verbindungsbahn um Rotterdam und deren Freigabe für den Verkehr mit England über Hoek van Holland sind zu den Tarifen für den englisch-oberrheinischen Personenverkehr, für den englisch-niederländisch-schweizerischen Personenverkehr und für den Verkehr von Basel S. C. B. nach London Nachträge erschienen und bei den am Verkehr betheiligten Stationen einzusehen.

Mainz, den 14. Juni 1899. (1761)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

---

4. Verdingungen.

Verdingung.

Die Herstellung des Oberbaues auf der Strecke Oberrottenbach-Köditz-Königsee

und Köditz-Katzhütte soll in einem oder zwei Loosen vergeben werden.

Loos I: Oberrottenbach-Köditz-Königsee enthält ca. 6,7 km Gleis und 6 500 cbm Bettungsmaterial,

Loos II: Köditz-Katzhütte enthält ca. 22,2 km Gleis und 18 000 cbm Bettungsmaterial.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 20. d. Mts. ab im Büreau der Bauabtheilung zu Unterköditz aus. Die Bedingungen können gegen postfreie Einsendung von 3 ℳ. (nicht in Briefmarken) ebendaher bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Oberbau Oberrottenbach-Katzhütte"

bis zum Eröffnungstermin am 12. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, an die genannte Bauabtheilung einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, im Juni 1899. (1762)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die Lieferung und Aufstellung von ca. 150 cbm kiefernen oder eichenen Brückenschwellen und ca. 2 200 qm kiefernen Bohlen für die eisernen Ueberbauten der Neubaustrecke Oberrottenbach-Katzhütte soll vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen liegen vom 23 Juni ab im Büreau der Bauabtheilung zu Unterköditz aus und können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 3 ℳ. (nicht in Briefmarken) ebendaher bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am 6. Juli, Vormittags 11 Uhr, an die genannte Bauabtheilung einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 16. Juni 1899. (1763)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Erd-, Rodungs- und Böschungsarbeiten für die Anlage besonderer Vorortgleise der Strecke Berlin-Erkner von Km. 4,9 bis Km. 10,0, enthaltend rd. 23 000 cbm Bodenbewegung aus den Einschnitten und die Lieferung von rd. 145 000 cbm Sandboden soll öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 8. Juli 1899, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns Berlin W. Schöneberger Ufer 1—4 Zimmer 348 einzureichen.

Angebotshefte sind in unserem Centralbüreau Zimmer 416 einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ. in Baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen, die Zeichnungen liegen zur Einsicht aus im technischen Büreau Zimmer 348 und stehen nicht zum Verkauf.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Berlin, den 19. Juni 1899. (1764)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Erd-, Rodungs- und Böschungsarbeiten zur Erweiterung des Bahnhofes Lichtenberg-Friedrichsfelde, Herstellung des Bahndammes der Anschlussbahn Rummelsburg-Kaulsdorf Km. 1,0 + 70 bis 2,4 und Verbreiterung des Bahnplanums auf der Berliner Ringbahn bei Tempelhof soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 8. Juli 1899, Vormittags 12 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns Berlin W. Schöneberger Ufer 1—4 Zimmer 348 einzureichen.

Angebotshefte sind in unserem Centralbüreau Zimmer 422 einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ. in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Berlin, den 22. Juni 1899. (1765)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verding.

Die Erd- (rund 39 000 cbm) und Maurer- (rd. 3 900 cbm) nebst Chaussirungs-, Rohrlege- usw. Arbeiten für den Bau eines dritten Gleises von Cassel (O.) nach Wilhelmshöhe sollen verdungen werden.

Die Zeichnungen u. Verdingungsunterlagen sind im Baubüreau für den Umbau der Casseler Bahnhöfe im Nordflügel des Empfangsgebäudes auf Cassel (O.) einzusehen, die letzteren vom Herrn Betriebssekretär Bauer daselbst gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ. in baar zu beziehen.

Verdingungstermin ebendaselbst Sonnabend, den 15. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Cassel, den 24. Juni 1899. (1766)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung und Aufstellung eines schmiedeeisernen Wasserbehälters von 500 cbm Inhalt einschl. der Rohranschlüsse und der schmiedeeisernen Dachkonstruktion zum Neubau eines Wasserthurms auf Bahnhof Oberlahnstein, am 8. Juli d. J., Vormittags 11½ Uhr, im Zimmer Nr. 14 der unterzeichneten Betriebsinspektion (Rheinbahnhof).

Zeichnungen und Bedingungen können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 1 ℳ. von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Wiesbaden, den 22. Juni 1899. (1767)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 2.

Verdingung

der Ausführung der Maurerarbeiten einschliesslich Materiallieferung zum Neubau eines 13 m hohen Wasserthurms auf Bahnhof Oberlahnstein, am 8. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, im Zimmer Nr. 14 der unterzeichneten Betriebsinspektion (Rheinbahnhof).

Zeichnungen und Bedingungen können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 1,50 ℳ. von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Wiesbaden, den 22. Juni 1899. (1768)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 2.

Für den Neubau eines ringförmigen Lokomotivschuppens zu 3 Ständen auf Bahnhof Goldap (Strecke Insterburg-Lyck) soll die Lieferung und Aufstellung von rund 22 t Eisenwerk für die flussbezw. schweisseiserne Dachkonstruktion, die Thore, Fenster, Rauchfänge, Auflaufklötze und inneren Reinigungsgruben in einem Loose öffentlich verdungen werden. Die Unterlagen des Verdings liegen im hiesigen Verwaltungsgebäude (Zimmer Nr. 2) zur Einsicht aus, können auch gegen postfreie Einsendung von 4,50 ℳ. von hier bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit ensprechender Aufschrift versehen bis zum 8. Juli d. J. postfrei einzusenden, an welchem Tage, Nachmittags 3 Uhr (Zimmer Nr. 1) die Eröffnung derselben in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter erfolgen wird. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Lyck, den 22. Juni 1899. (1769)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

Verdingung.

Für den Bau der Eisenbahn von Goldap nach Stallupönen soll die Lieferung der gusseisernen Muffenrohre zu den Bahndurchlässen vergeben werden. Die Bedingungen liegen in unserm Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a, Zimmer 131 zur Einsicht aus. Verdingungshefte ohne Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 0,55 ℳ. für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für gusseiserne Muffenrohre" bis spätestens zum Termin, den 7. Juli d. J., Vorm. 11 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Königsberg i. Pr., 19. Juni 1899. (1770)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Erd- und Maurerarbeiten.

Die Erd- und Maurerarbeiten der Theilstrecke Löwenhagen-Friedland der Neubaulinie Löwenhagen-Gerdauen und zwar:

Loos I (von Stat. 0 bis Stat. 149 + 70) mit rd. 120 000 cbm Erdbewegung und 1780 cbm Mauerwerksmassen;

Loos II (von Stat. 149 + 70 bis Stat. 313 + 63,6) mit 141 000 cbm Erdbewegung und 1 340 cbm Mauerwerksmassen;

Loos III (von Stat. 313 + 63,6 bis Stat. 351 + 53) mit 59 000 cbm Erdbewegung und 1 045 cbm Mauerwerksmassen

sollen im ganzen oder nach Loosen getrennt öffentlich vergeben werden.

Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a, Zimmer 131 und in dem Abtheilungsbüreau zu Friedland zur Einsicht aus. Verdingungshefte ohne Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 2,50 ℳ. für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Erd- und Maurerarbeiten für die Theilstrecke Löwenhagen-Friedland der Neubaulinie Löwenhagen-Gerdauen" bis spätestens zum Termin, den 20. Juli, Vorm. 9 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Königsberg, den 3. Juni 1899. (1771)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.